

**Nedre Strandgate 39 og 41,
gbnr. 200/390 og 200/392 m.fl.**

DETALJREGULERING



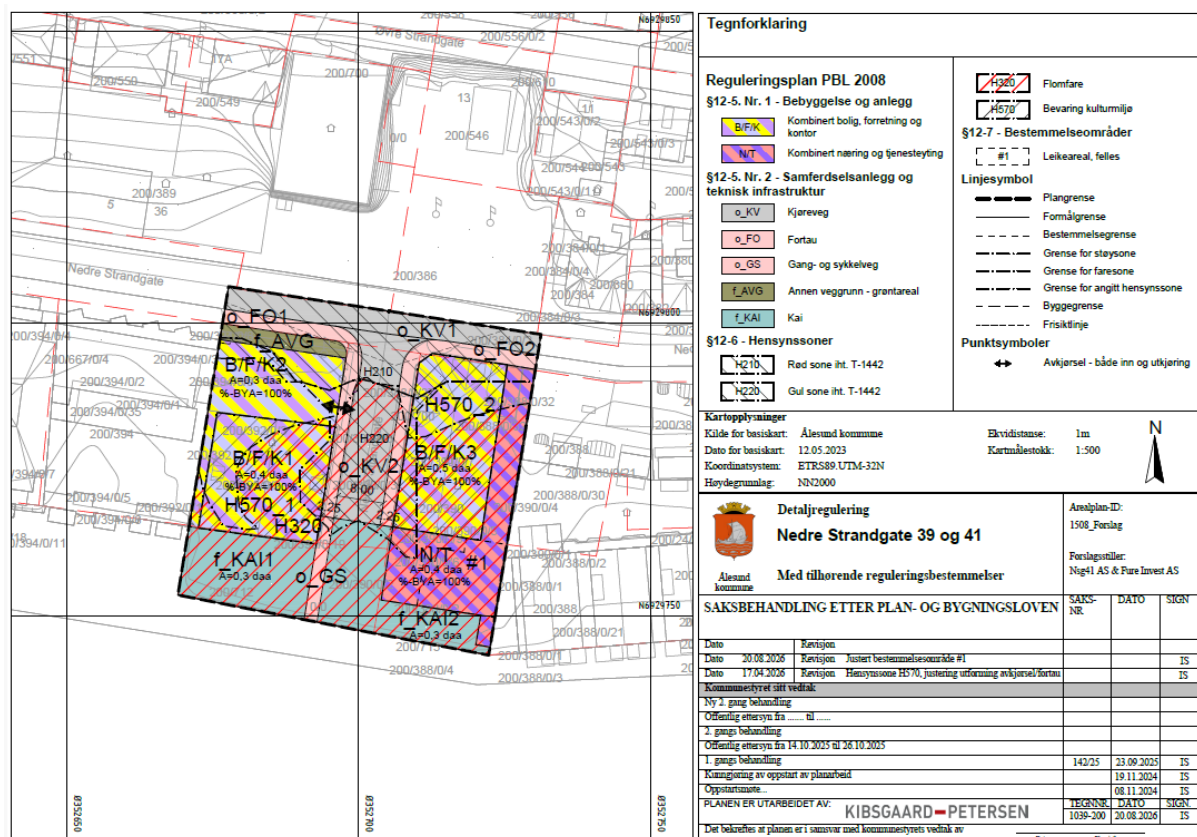
Planbeskrivelse
rev. 20.08.2026

Innhold

1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn	5
2.1	Formålet med planen	5
2.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	5
2.3	Tidligere vedtak i saken	5
2.4	Utbyggingsavtaler	5
2.5	Krav om konsekvensutredning	5
3	Byggesak og planprosess	6
3.1	Medvirkning og varsel om oppstart	6
3.2	Parallell plan- og byggesak	6
4	Planstatus og rammebetingelser	7
4.1	Nasjonale føringer	7
4.2	Regionale planer	8
4.3	Kommunale planer	10
4.4	Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner	13
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	14
5.1	Beliggenhet og planavgrensning	14
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	14
5.3	Stedets karakter	15
5.4	Landskap og lokalklima	16
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	18
5.6	Naturverdier	19
5.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk	19
5.8	Trafikkforhold og mobilitet	20
5.9	Barns interesser	20
5.10	Universell utforming	21
5.11	Teknisk infrastruktur	21
5.12	Grunnforhold	21
5.13	Støyforhold	22
5.14	Luftforurensing	22
5.15	Klimaendringer og klimatilpasning	22
6	Beskrivelse av reguleringsplanen	23
6.1	Planlagt arealbruk	23
6.2	Gjennomgang av reguleringsformål	24
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	26
6.4	Boligmiljø/bokvalitet	26
6.5	Parkering	27
6.6	Tilknytning til infrastruktur	28
6.7	Trafikkløsning	28
6.8	Planlagte offentlige anlegg	29
6.9	Miljøoppfølging	29
6.10	Havnivåstigning	29
6.11	Universell utforming	29
6.12	Leike- og uteoppholdsareal	29
6.13	Støy	38
6.14	Kulturminner	40

6.15 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	63
6.16 Plan for avfallshenting.....	63
6.17 ROS-analyse.....	63
6.18 Rekkefølgebestemmelser.....	63
7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget	64
7.1 Overordnede planer	64
7.2 Landskap.....	64
7.3 Stedets karakter	64
7.4 Byform og estetikk	64
7.5 Kulturminner og kulturmiljø.....	65
7.6 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven	65
7.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk	65
7.8 Trafikkforhold og mobilitet	65
7.9 Barn og unges interesser.....	65
7.10 Sosial infrastruktur	66
7.11 Universell utforming	66
7.12 ROS	66
7.13 Teknisk infrastruktur	66
7.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen	66
7.15 Konsekvenser for næringsinteresser	66
7.16 Interessekonflikter	66
8 Vedlegg	67
8.1 Vedlegg til reguleringsplanen	67
8.2 Vedlegg til byggesak.....	67

1 Sammendrag



Figur 1. Plankart for Nedre Strandgate 39 og 41.

Reguleringsplanen for Nedre Strandgate 39 og 41 er en transformasjon av eksisterende bebyggelse på de to eiendommene, der det tilrettelegges for bolig, forretning og kontor, samt næringsvirksomhet og tjenesteyting. Totalt innenfor planområdet tillates det inntil 37 boenheter.

Nedre Strandgate 39 vil i stor grad bestå av eksisterende bebyggelse med krav om tilbakeføring, men med moderne tilpasninger til ny bruk. Her tilrettelegges det for inntil 9 boenheter. Felles leikeplass for nr. 39 etableres på eget tak.

I Nedre Strandgate 41 tilrettelegges det for bevaring av eksisterende pakkhus i sør og en utvidelse med nybygg mot nord. Her tillates det inntil totalt 28 boenheter. Felles leikeareal for nr. 39 løses på tak, mens nr. 41 sørger for opprusting av nærmeste regulerte leikeplass ved Storauggata/Kirkegata. Ny bebyggelse på eiendommen forutsetter at eksisterende næringsbygg nord på tomte saneres. Nytt bygg skal formes som en direkte utvidelse av pakkhuset og ved å fylle dette «hullet» på hjørnet av kvartalet, strammer nybygget opp området kvartalsstruktur.

2 Bakgrunn

2.1 Formålet med planen

Formålet med planen er å utvikle boliger og næringsvirksomhet i tråd med kommunedelplan for Ålesund 2016-2028. Planen omfatter Nedre Strandgate 39 og 41, der begge eiendommene inngår i hver sin parallelle plan- og byggesak. En viktig målsetting for planarbeidet har vært å legge til rette for byreparasjon, og styrke helheten og verdien av kulturmiljøet i området gjennom ny bruk.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Kibsgaard-Petersen AS har utarbeidet planen på vegne av Fure Invest AS og Nsg41 AS, som er forslagsstillere for henholdsvis Nedre Strandgate 39 (gbnr. 200/390) og 41 (gbnr. 200/392).

For å tydeliggjøre hvilke beskrivelser og tiltak som gjelder hver eiendom, er aktuelle kapitler delt inn i to hoveddeler for henholdsvis Nedre Strandgate 39 og 41. Tekst og illustrasjoner for Nedre Strandgate 39 er i hovedsak utarbeidet av Artikon AS, som er ansvarlig prosjekterende på vegne av Fure Invest AS. Tekst og illustrasjoner for Nedre Strandgate 41, samt avsnitt og visualiseringer som berører begge adressene, er utarbeidet av Kibsgaard-Petersen AS.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Parallelt med utarbeiding av planen har det vært byggesaker under behandling for Nedre Strandgate 39:

08.04.2025 Fasadeendring ved utskifting av vinduer: Søknaden ble godkjent i Planutvalet med vilkår om at oppdatert vindustilbud sendes inn og godkjennes av kommunen. I vedtaket står det at vinduene skal være utformet i samsvar med antikvariske retningslinjer, og vise koblete rammer, gjennomgående sprosser og korrekt inndeling og detaljering, samt fargevalg i tråd med opprinnelig utførelse.

06.05.2025 Flytebrygge og flytende sauna: Dispensasjon ble godkjent i Planutvalet og det ble samtidig gitt rammetillatelse for tiltaket. Dispensasjonen er midlertidig, og på ubestemt tid.

14.10-26.10.2025 Offentlig ettersyn: Ved 1. gangs offentlig ettersyn kom det inn 10 merknader innen fristen, i tillegg til én merknad fra Møre og Romsdal fylkeskommune som fikk utvidet svarfrist pga. stor arbeidsmengde. Fylkeskommunen hadde motsegn på tre punkter som i revidert planforslag er imøtekommet. Alle merknader og motsegn er kommentert i eget vedlegg.

2.4 Utbyggingsavtaler

Det foreligger ingen utbyggingsavtaler for eiendommene på reguleringstidspunktet.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Planen inngår ikke i planer som skal konsekvensutredes, da tiltakene vil ikke få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, iht. Forskrift om konsekvensutredning kap. 3, §10. Dette er vurdert i samråd med kommunens planavdeling.

3 Byggesak og planprosess

Nedre Strandgate 41 – byggesak/detaljregulering

30.03.2023	Forhåndskonferanse byggesaksavd. ÅK.
20.03.2024	Møte og befaring kulturavd. kulturmiljø, MRFK og plan- og byggesaksavd., ÅK.
26.06.2024	Veiledningsmøte planavd. ÅK.
03.07.2024	Planinitiativ.
05.09.2024	Oppstartsmøte.
23.09.2024	Dialogmøte planavd. ÅK.

Nedre Strandgate 39 og 41 – felles detaljregulering

30.10.2024	Oppdatert planinitiativ.
08.11.2024	Supplerende oppstartsmøte.
19.11.2024	Varsel om oppstart.
10.12.2024	Orienteringsmøte avd. kulturmiljø v/MRFK og plan- og byggesaksavd. v/ÅK. Vedr. Nedre Strandgate 41
10.12.2024	Frist for innspill til varsel om oppstart.
27.01.2025	Orienteringsmøte Statens vegvesen.
30.04.2025	Orienteringsmøte avd. kulturmiljø v/MRFK og plan- og byggesaksavd. v/ÅK. Vedr. Nedre Strandgate 41
25.04.2025	Drøftingsmøte planavd. og VH Miljø og samferdsel v/ÅK
06.06.2025	Innsending planforslag
03.07.2025	Drøftingsmøte planavd. ÅK
06.06.2025	Innsending revidert planforslag
24.06.2025	Presentasjon i Planutvalet
23.09.2025	Politisk behandling i Planutvalet – vedtak om justering før offentlig ettersyn
06.10.2025	Innsending revidert planforslag
14.10.2025	Utsending planforslag på offentlig ettersyn
03.12.2025	Frist merknader (utvidet frist for MRFK)
22.01.2026	Dialogmøte MRFK og planavd. v/ÅK
08.04.2026	Drøftingsmøte planavd. og VH MilSam v/ÅK og Statens Vegvesen
18.08.2026	Dialogmøte MRFK og planavd. v/ÅK
20.08.2026	Innsending revidert planforslag

3.1 Medvirkning og varsel om oppstart

Det er lagt opp til medvirkning i planprosessen iht. plan- og bygningsloven. Planoppstart ble varslet gjennom annonse i Sunnmørsposten og med varslingsbrev til berørte naboer og instanser. Oppstarten ble også annonsert på kommunens hjemmeside. Det er også avholdt orienterings- og arbeidsmøter mellom forslagstillere/arkitekter og offentlige instanser gjennom hele prosessen.

3.2 Parallell plan- og byggesak

Iht. Plan- og bygningsloven §12-8 og §12-15 varslet oppstart om kombinert detaljregulering og behandling av byggesøknad for hhv. Nedre Strandgate 39, 200/390 og Nedre Strandgate 41, 200/392. Dette innebærer at planforslaget som sendes på offentlig ettersyn også fungerer som nabovarsel. I siste kapittel er vedleggene listet opp, og der er disse delt inn i hvilke vedlegg som følger med reguleringsplanen og hvilke som tilhører nabovarselet.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Norge har sluttet seg til 2030-agendaen med 17 mål for å fremme en miljømessig, økonomisk og sosialt bærekraftig utvikling. Agendaen har fem overordnede perspektiv som danner utgangspunktet for nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027:

1. Samordning og samarbeid i planlegging.
2. Trygge og inkluderende lokalsamfunn.
3. Velferd og bærekraftig verdiskaping.
4. Klima, natur og miljø for fremtiden.
5. Samfunnssikkerhet og beredskap.

(Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023)



Figur 2. FNs bærekraftsmål. Hentet fra fn.no.

Klimaplan for 2021-2030

Planen setter som mål å redusere nasjonale klimagassutslipp med minst 50-55 prosent innen 2030. For å oppnå dette bør fortetting, transformasjon, og ombruk av arealer utnyttes før nye utbyggingsområder blir utviklet (Klima- og miljødepartementet, 2021).

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Planretningslinjene fremmer bærekraftig areal- og transportutvikling ved å redusere transportbehovet og konsentrere utbygging rundt eksisterende by- og tettstedskjerner, samt kollektivknutepunkt. Retningslinjene legger vekt på å ivareta kulturmiljø og naturmangfold, samt å utvikle levende og attraktive lokalsamfunn med god tilgang til boliger, arbeidsplasser og tjenester (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2024).

Statlige planretningslinjer for klima og energi

Retningslinjene skal sikre at klima, energi og klimatilpasning vektlegges i planlegging. Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og fremtidens klima. Arbeidet med klimatilpasning

skal bidra til å unngå eller begrense risiko, sårbarhet og ulemper av klimaendringer, og dra nytte av eventuelle fordeler som følger av endringene (Kommunal- og distriktsdepartementet , 2024).

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene er fastsatt som en del av den norske tilretteleggingen for å oppfylle forpliktelsene i FNs barnekonvensjon. Retningslinjene skal bidra til å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvalitetene som samsvarer med barn og unges behov (Kommunal- og distriktsdepartementet , 1995).

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)

Støy påvirker menneskers helse og livskvalitet. Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø, som fremmer bokvalitet og trivsel, forebygger helsekonsekvenser av støy, og ivaretar og utvikler gode lydmiljøer og stille områder (Klima- og miljødepartement , 2021).

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Retningslinjene skal bidra til at det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen, og at unødvendig bygging langs sjøen unngås (Kommunal- og distriktsdepartementet , 2021).

NVE retningslinjer 2/2011: Flom- og skredfare i arealplaner

Retningslinjene skal bidra til at flom- og skredfare blir kartlagt og tatt hensyn til i arealplaner. Retningslinjene bygger på bestemmelsene i plan- og bygningsloven og kravene til sikkerhet mot flom og skred som er gitt i byggt teknisk forskrift med tilhørende veiledning (NVE, 2014).

Øvrige relevante forskrifter og styringsdokument

- Plan- og bygningsloven (2008)
- Vegnormal N100 Veg- og gateutforming (2023)
- Veileder om barn og unge i plan og byggesak (2021)
- Havnivåstigning og høye vannstander i samfunnsplanlegging (2024)

4.2 Regionale planer

Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028

Fylkesplanen er bygd opp rundt FNs bærekraftsmål og inneholder 17 mål for fylkets utvikling i fireårsperioden. Fylkesplanen følger opp og konkretiserer de fire overordnede utviklingsmålene i Regional planstrategi for Møre og Romsdal 2025-2028:

1. Møre og Romsdal skal være god på regionbygging og samarbeid.
2. Møre og Romsdal skal være pådriver for å løse klima- og miljøutfordringene.
3. Møre og Romsdal skal være et attraktivt og inkluderende fylke der folk velger å bo.
4. Møre og Romsdal skal ha et konkurransedyktig næringsliv og en innovativ offentlig sektor.

(Møre og Romsdal fylkeskommune , 2024)

Fylkesstrategi for attraktive byer og tettsteder 2023-2026

Strategien skal bidra til å styrke og utvikle eksisterende by- og tettstedsenter, fremme bærekraftig arealbruk og transport, og legge til rette for sosial bærekraft. Dette skal blant annet bidra til attraktive møtesteder, et attraktivt næringsliv og attraktive bomiljø (Møre og Romsdal fylkeskommune, 2023).

PAKT – plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen

PAKT er en interkommunal temaplan for Ålesund, Sula og Giske. Planen definerer mål og strategier for regionens fremtidige utvikling med FN sine bærekraftsmål som fundament.

Sentrumsstruktur og utbyggingsmønster

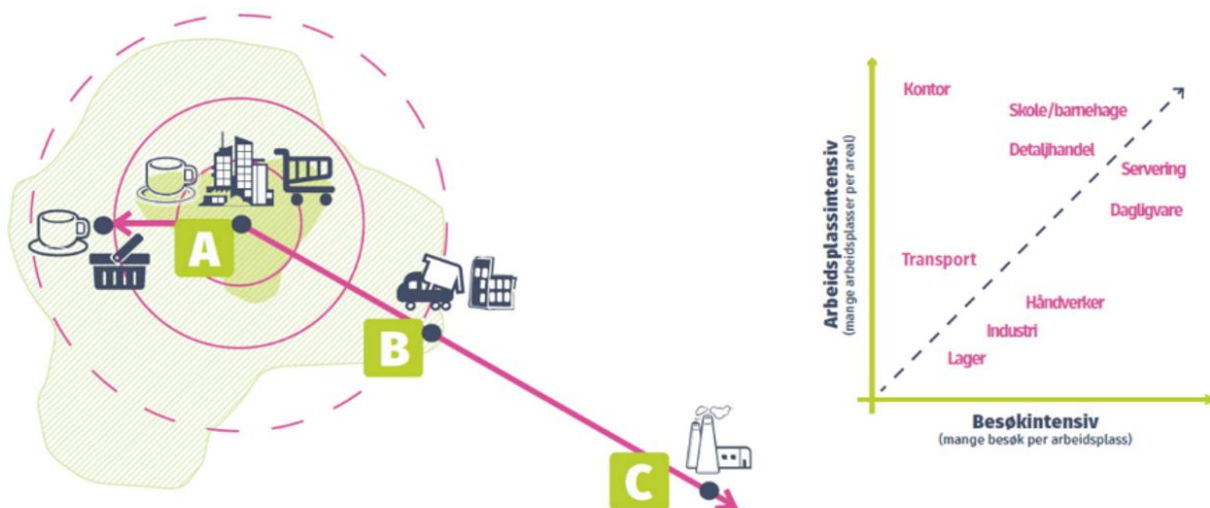
PAKT har kartlagt sentre i regionen der utviklingen helst skal forekomme. I PAKT omfattes denne reguleringsplanen av Ålesund bysentrum. PAKT vektlegger et sterkt bysentrum for attraktiviteten til hele regionen. Av PAKT går det frem at bysentrum må få et særskilt fokus med hensyn til aktiv tilrettelegging for boliger.

Boligområder

Frem mot 2040 er det ventet om lag 8000 nye innbyggere til regionen. Det skaper behov for ca. 4000 nye boliger. Aleneboere utgjør størstedelen av husholdningene og stadig flere av alenehusholdningene vil bestå av eldre over 80 år. Dette skaper et økende behov for sentrale leiligheter.

Næringsareal og arbeidsplasser

En sentral målsetting i PAKT er å legge til rette for et sterkt og bærekraftig næringsliv, samt effektiv og klimavennlig transport. PAKT legger opp til å søke å styre lokaliseringen av rett virksomhet på rett sted, etter et ABC-prinsipp som illustrert under. Prinsippet skal bidra til at virksomheter får dekket sine transportbehov på en måte som bidrar til å redusere det samlede transportarbeidet og den samlede miljøbelastningen i regionen.



Figur 3. Illustrasjon av ABC-prinsippet for lokalisering av ulike arbeidsplasser. Hentet fra [PAKT](#).

Transport / mobilitet

Biltrafikken i regionen har vokst de seneste årene og er mest konsentrert i de områdene som er tettest befolket og har flest arbeidsplasser, blant annet bysentrum. PAKT vektlegger kompakt sentrumsutvikling og tilrettelegging av boliger i gangavstand til et godt kollektivtilbud, som det viktigste plangrepet for at flere skal velge å gå.

Parkering

Parkeringsløsninger i sentrumsområdene må balansere ulike hensyn. Hensynet til levende og attraktive sentrum skal ivaretas, samtidig som det må legges til rette for bolig-/ besøksparkering. PAKT vektlegger større bruk av parkeringsanlegg under bakkenivå og mindre gateparkering som en god løsning i mange tilfeller.

Natur, kulturmiljø og landskap

Det skjer stadig nedbygging og fragmentering som svekker den blågrønne strukturen, noe som gir negative konsekvenser for landbruk, naturmangfold, kulturmiljø og friluftsinnteresser. PAKT fremhever arealøkonomisering ved å utnytte bedre de arealene som allerede er nedbygd, som en viktig del av en slik strategi.

Risiko, sårbarhet og klimatilpasning

Ålesundregionen vil måtte tilpasse seg et endrende klima fremover. Sårbarheten ovenfor flom og stormflo vil øke, det samme gjelder konsekvensene av økt nedbør. Bysentrum vil være særlig utsatt og sårbar ovenfor stormflo. Det er begrensede muligheter for å sikre seg mot stormflo, når gatestruktur og bebyggelse allerede er etablert, og i stor grad er verneverdig. (Region Ålesund, 2022).

4.3 Kommunale planer

Kommunedelplanens arealdel 2016-2028

I kommunedelplanens arealdel er planområdet avsatt til sentrumsformål, noe som innbefatter boligbebyggelse, kontor, forretninger og bevertning m.m. Herunder nødvendig grøntareal til bebyggelsen.

Temaplaner og -kart

Kommunedelplanens arealdel suppleres og utdypes av tilhørende temaplaner og -kart. Noen av disse er juridisk bindende, mens andre er retningsgivende eller begge deler.

Temaplan 1. Reguleringsplankrav:

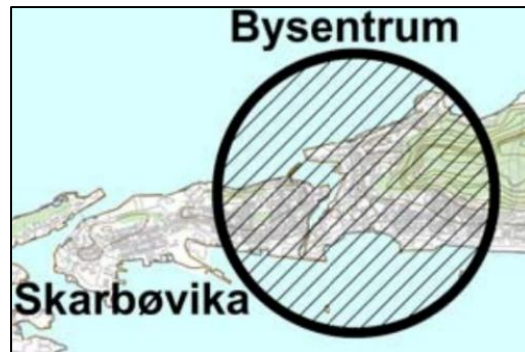
Planområdet ligger innenfor område med plankrav før utbygging.



Figur 4. Temaplan 1.

Temaplan 2. Senterstruktur:

Planområdet ligger inn under det skraverte området for bysentrum med tilhørende retningslinjer for senterstruktur og senterutvikling.



Figur 5. Temaplan 2.

Temaplan 3. Fortettingsstrategi:

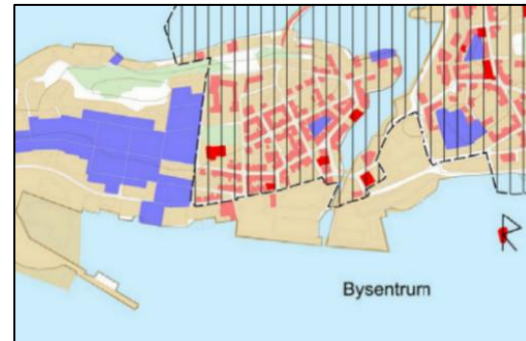
Planområdet ligger innenfor fortettingssone 1, hvor det legges opp til høy og urban fortetting.



Figur 6. Temaplan 3.

Temaplan 4. Kulturminner, - miljø og -landskap:

Planområdet ligger innenfor hensynssone for bevaring av bygning- og kulturmiljø.



Figur 7. Temaplan 4.

Temaplan 5. Aktsomhetsområder:

Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for brann, eksplosjonsfare eller kjemikalieutslipp. Gjeldende virksomhet har flyttet ut i forbindelse med ny områdeplan for Skutvika. Vedtatt plan innebærer ingen formål med aktsomhetskrav mot brann, eksplosjonsfare eller kjemikalieutslipp.



Figur 8. Temaplan 5.

Temakart A. Grønt/blått:

Langs planområdets sørside er det avsatt areal til en fremtidig grønt/blått-korridor.



Figur 9. Temakart A.

Temakart B. Gatebruksplan for bysentrum:

Planområdet ligger i forlengelse av gatebruksplanens nivå 1: «Gate med offentlig karakter».



Figur 10. Temakart B.

Temakart C. Hovednett for sykkel:

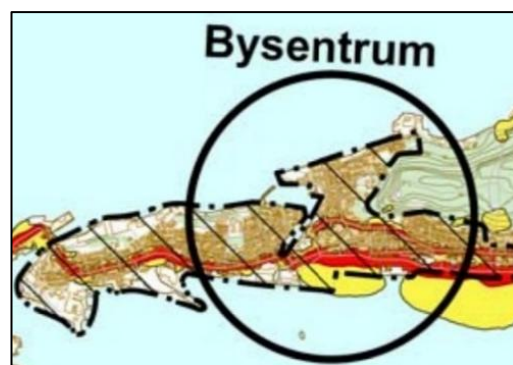
Ensidig hovedrute for østgående sykkeltrafikk er lagt inn langs Nedre Strandgate, forbi planområdet. Denne løsningen er imidlertid ikke gjeldende lenger, da en i ettertid har funnet ut at Kirkegata er et bedre alternativ.



Figur 11. Temakart C.

Temakart D. Støysoner langs hovedvegnettet:

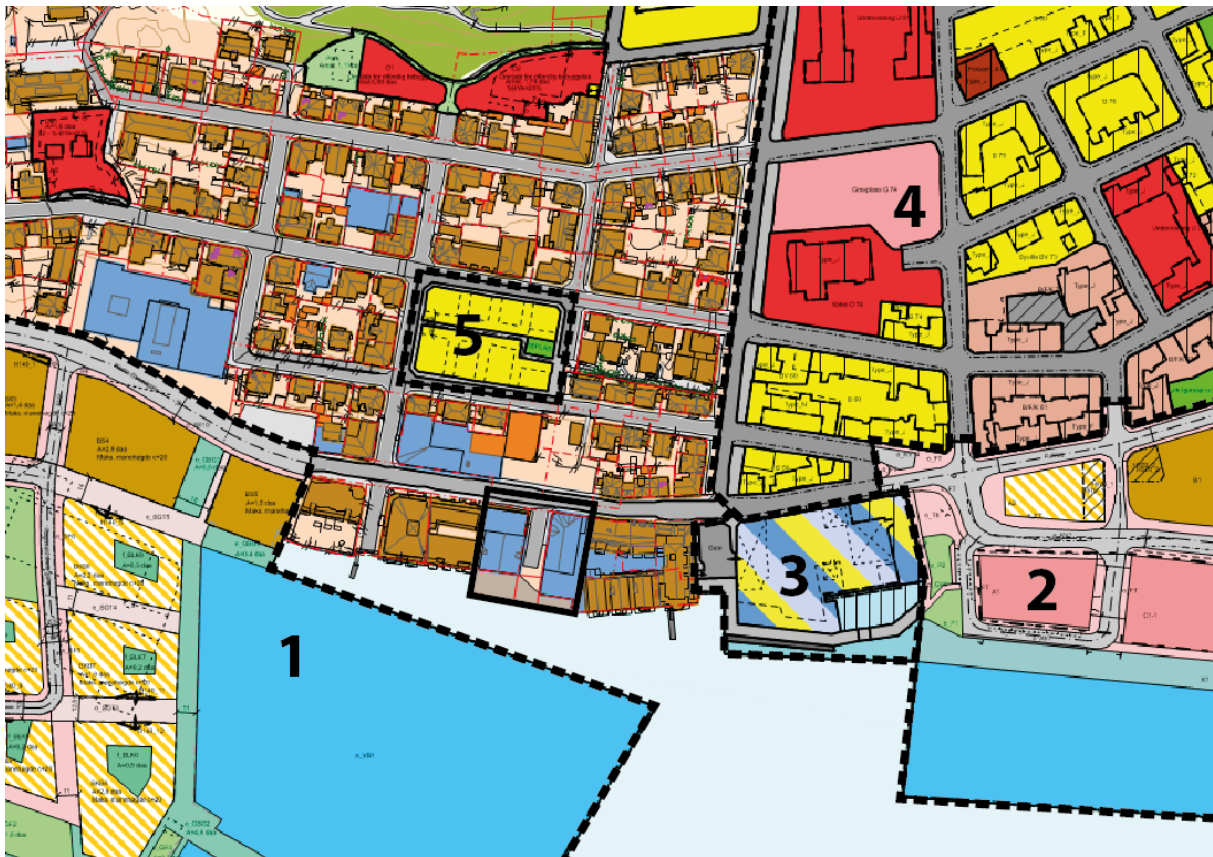
Planområdet ligger innenfor avvikssone for støy i bysentrum og Aspøya.



Figur 12. Temakart D.

4.4 Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

Planområdet er ikke tidligere detaljregulert. Figuren under viser vedtatte og igangsatte reguleringsplaner i nærområdet.



Figur 13. Vedtatte reguleringsplaner i nærområdet. Planområdet er markert med svart omriss. Kartunderlag er hentet fra kommunens digitale kartløsning.

1. Skutvika områdeplan, vedtatt 21.09.2023
Plan-ID 2020001863
2. Reguleringsplan for Ålesunds sentrale sørside, vedtatt 05.03.2015
Plan-ID 15042012001784
3. Reguleringsplan for Nedre Strandgate 25-31, vedtatt 24.09.2009
Plan-ID 1504617
4. Reguleringsplan for Ålesund sentrum, vedtatt 17.03.2000
Plan-ID 1504446
5. Reguleringsplan for kvartalet begrenset av Øvre Strandgate, Kirkegata, Storhauggata og Statsråd Daaes gate, vedtatt 08.04.1981
Plan-ID 1504284
6. Ålesund sentrum – Brosundtunnel - detaljregulering, planlegging igangsatt
Plan-ID 2023006952

Andre relevante plandokumenter

- Kulturhistorisk stedsanalyse for Aspøya.
- Verne- og byformingsplanen for Ålesund sentrum.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet ligger sentralt på Aspøya i overgangen mellom Skutvika og bysentrum. Tilkomst skjer via Nedre Strandgate (E136) som går fra vest til øst, nord i planområdet. Ved varsel om oppstart omfattet planområdet et areal på ca. 3,7 dekar inkludert 0,75 dekar sjøareal. Sjøarealet er tatt ut av planen da det vurderes at det er for stor usikkerhet knyttet til fremtidig bruk/ aktivitet. Gjeldende planområde har en størrelse på ca. 2,9 dekar og omfatter i hovedsak Nedre Strandgate 39 og 41 med tilhørende veg- og kaiareal.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Nedre Strandgate 39

Eiendommen omfatter en fabrikkbygning (Margarinfabrikken) fra 1906 og et tilbygg, oppført som sveiseverksted på 1970-tallet. Mellom Nedre Strandgate 39 og nabobygget i øst (Nedre Strandgate 37), står et mindre tilbygg med en trafo. De seneste årene har fabrikkbygningen huset forskjellige næringsvirksomheter og består i dag av ni næringsseksjoner og én boenhet. Sveiseverkstedet har hovedsakelig vært brukt til lager.

Nedre Strandgate 41

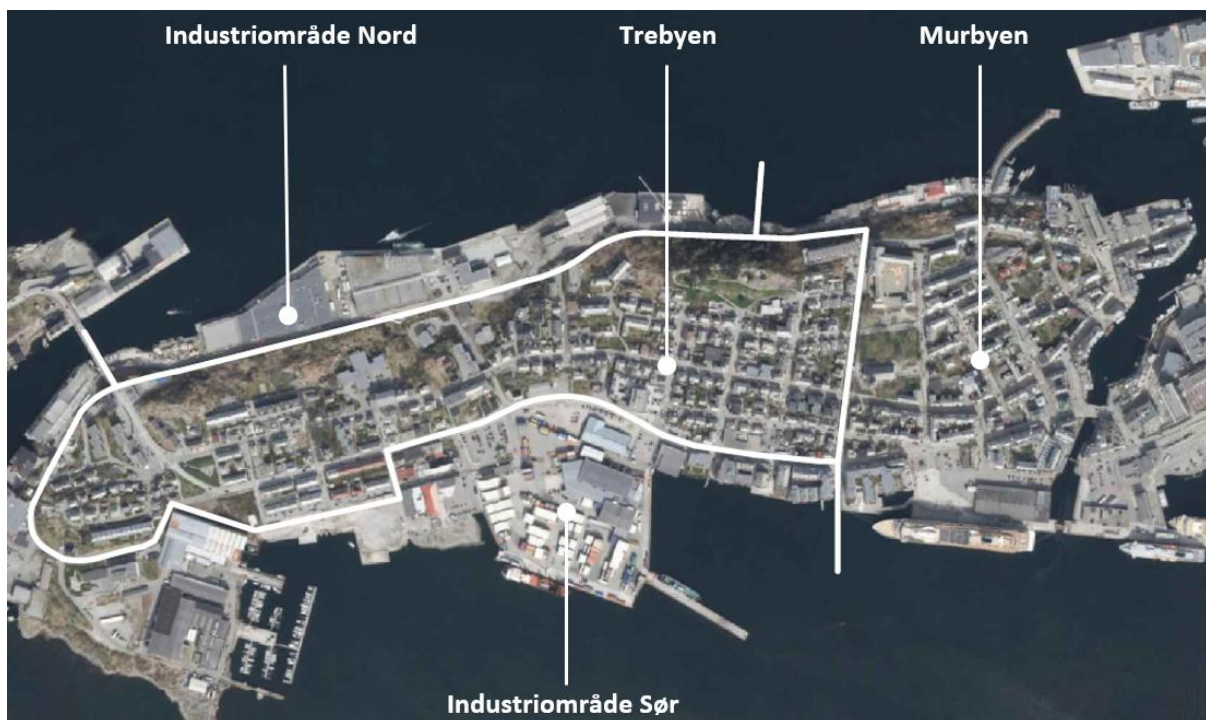
Eiendommen består av en sjøbod fra 1913 og et tilbygg som ble oppført i 1973/74. Både sjøboden og tilbygget har vært brukt til næringsvirksomhet og lager de seneste årene. Mellom eiendommene ligger ei sidegate av Nedre Strandgate og denne nord/sør-orienterte gata er kommunal. Langs gata er det delvis opparbeidet fortau. Sør på planområdet står ei kai som benyttes til parkering for begge eiendommene. Planområdet grenser til leilighetsbebyggelse i øst og vest, Nedre Strandgate/E136 i nord med tilhørende fortau, og sjøareal i sør. Vis-à-vis planområdet mot nord, ligger en byggevareforhandler (Maxbo Larsen) med uteområde for parkering, internttrafikk og lagerareal.



Figur 14. Målpunkter rundt planområdet (hvitt omriss). Flyfoto er hentet fra kommunens digitale kartløsning.

5.3 Stedets karakter

Planområdet ble gjenoppbygd etter bybrannen i 1904 og er oppført etter de reglene som gjaldt for gjenoppbyggingen med blant annet murtvang, åpne gateløp og fastsatt gatebredde. Tidligere lå det flere pakkhus og skipsverft langs sørsiden av Aspøya. Skipsverftene måtte i stor grad vike da Nedre Strandgate ble anlagt videre vestover og flere av de tidligere pakkhusene er revet til fordel for nye bolig- og næringsbygg. Som resultat fremstår planområdet lite sammenhengende med omkringliggende bebyggelse, selv om koblingen til den øvrige gjenreisningsbebyggelsen og det mer helhetlige sentrumsområdet (Murbyen), fortsatt er tydelig. Figuren under viser en overordnet inndeling av bygningsmiljøet på Aspøya, slik det blir fremstilt i [Kulturhistorisk stedsanalyse for Aspøya \(2018\)](#).



Figur 15. Overordnet inndeling av bygningsmiljøet på Aspøya. Flyfoto er hentet fra kommunens digitale kartløsning.

Sjøkanten langs Nedre Strandgate er delvis regulert gjennom nyere planer som Skutvika områdeplan og Reguleringsplan for Ålesunds sentrale sørside, omtalt i kapittel 4.4 «Gjeldende og tilgrensende planer». Begge planene omfatter tidligere/eksisterende industri- og havneområder og skal bidra til en attraktiv og mer urban utvikling langs byens sørside. Realisering av disse planene vil gi et mer helhetlig by- og boligområde langs sørsiden av Aspøya.

5.3.1 Eksisterende bebyggelse

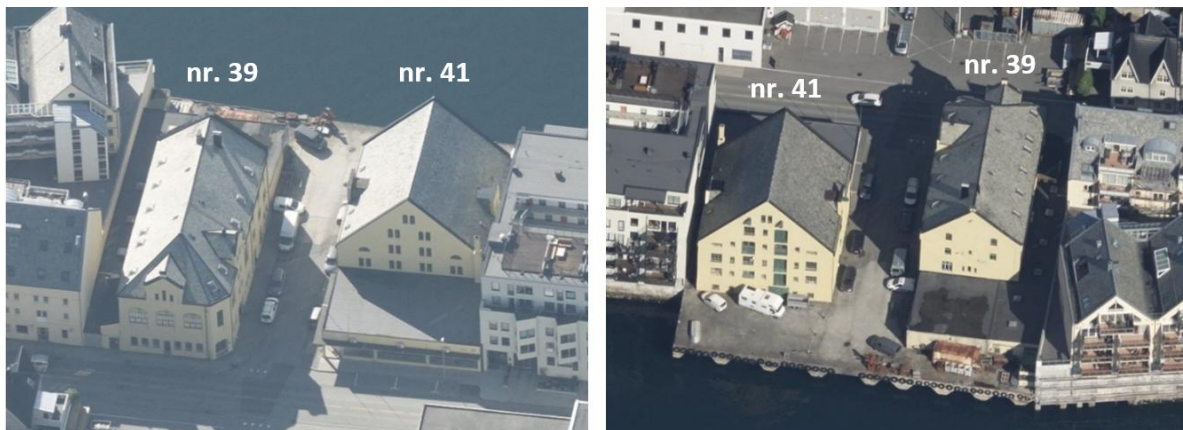
Nedre Strandgate 39

Fabrikkbygningen består av tre fulle etasjer og to loftsetasjer. Den nordlige delen av bygget har smale vinduer på gateplan og store vindusåpninger til selve «fabrikken». Bygget har tidstypiske buede vindus- og døråpninger, men enkelte åpninger er helt eller delvis tettet igjen og det er få originale vinduer igjen. Bygget fremstår i dag med et betydelig behov for vedlikehold for å forhindre ytterligere forringelser. Tilbyggene er på én etasje og har flatt tak.

Nedre Strandgate 41

Pakkhuset inneholder tre fulle etasjer og tre loftsetasjer. Byggets fasader hadde opprinnelig en tydelig symmetri, men tetting av åpninger og utskiftning av vinduer og dører har svekket dette over tid. Tilbygget er på én etasje og har flatt tak. Mot gata er det store vindusflater som er markert med en baldakin. Inngangen er plassert på hjørnet, mens det er to garasjeporter mot øst.

Både fabrikkbygningen og pakkhuset er bygget i mur og har saltak med skifertekking. Tilbyggene på hver av eiendommene vurderes å ha liten arkitektonisk verdi, selv om tilbygget på nr. 41 har en tidstypisk form og uttrykk. Flyfotoene viser den eksisterende bebyggelsen i planområdet.



Figur 16. Til venstre: flyfoto av planområdet sett fra nord. Til høyre: flyfoto av planområdet sett fra sør. Hentet fra kommunens digitale kartløsning.



Figur 17. Oppriss av fasader langs Nedre Strandgate sett fra nord.



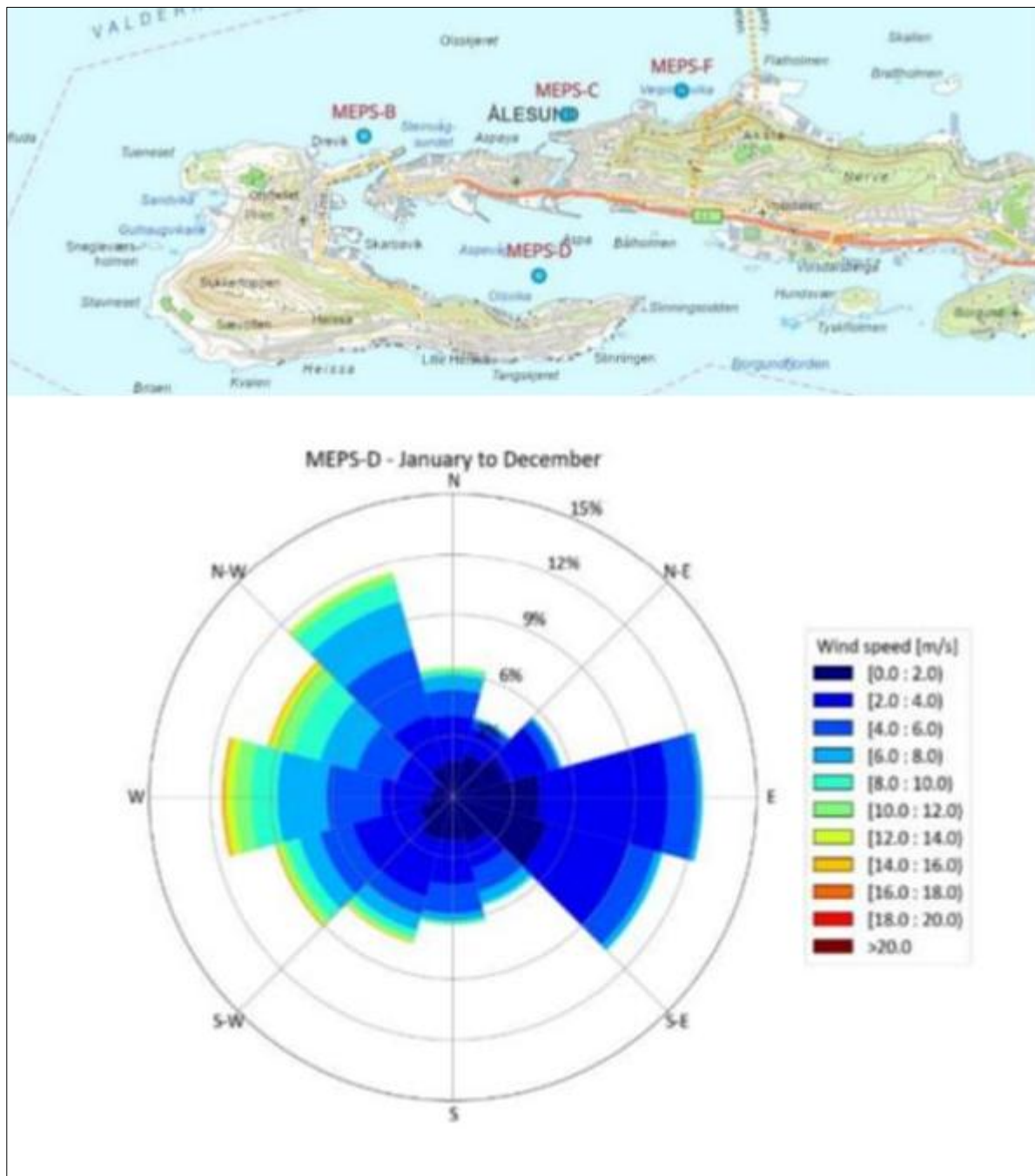
Figur 18. Oppriss av fasader langs Nedre Strandgate sett fra sør.

5.4 Landskap og lokalklima

Planområdet ligger på fyllmasser i sjøkanten og fremstår tilnærmet flatt. Landskapet på Aspøya er generelt kupert og blir markant brattere fra sjøkanten og innover mot øyas høyeste parti, Storhaugen. Storhaugen skjærer for vind og vær fra nord. Mot sør åpner landskapet seg mot Aspevågen og gir utsikt mot Sukkertoppen i sørvest og Sulafjellet i sør. Mot sørøst er det utsyn mot Sunnmørsalpene. Det mangfoldige landskapet er tilstede hver enn en snur seg på planområdet, der fjell og terrengformasjoner har stor innvirkning på vindforholdene.

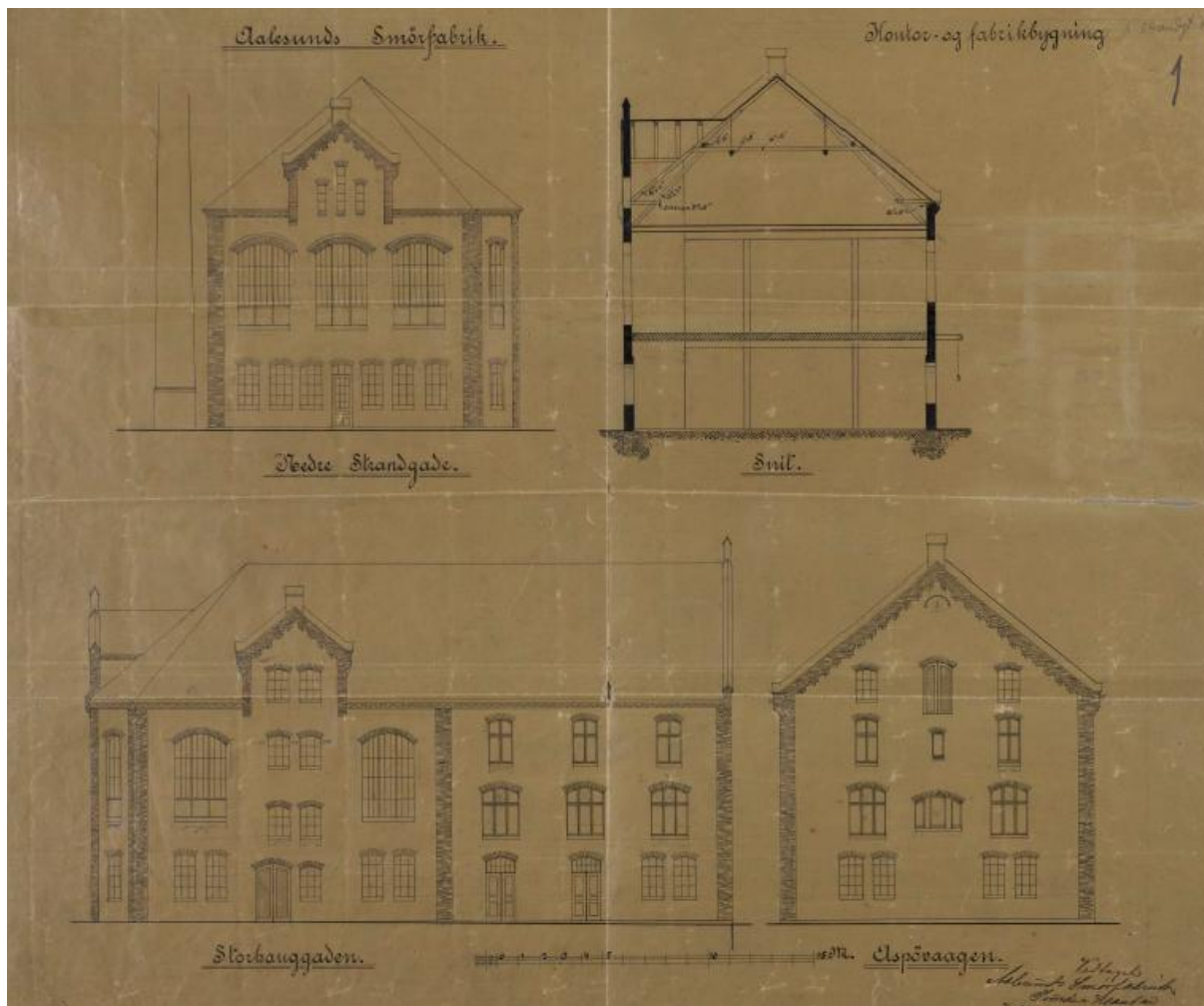
I 2025 utarbeidet COWI en rapport «Vind og bølgeforhold i Ålesund» som blant annet har simulert vindforholdene i Aspevågen, rett sør for planområdet. Ifølge rapporten bekrefter vindrosene at vindforholdene domineres av sterk vind fra vestlig retning, og at vind fra øst er relativt hyppig, men at vinden sjelden overstiger 10 m/s fra den retningen.

«For punktetene nord for Ålesund, er den hyppigste vindretningen fra 330°, tilsvarende nord-nordvest. Den sterkeste vinden nord for Ålesund kommer fra vestnordvestlig retning (270° til 315°), mens den sterkeste vinden i Aspevågen kommer fra Vest (270°).»

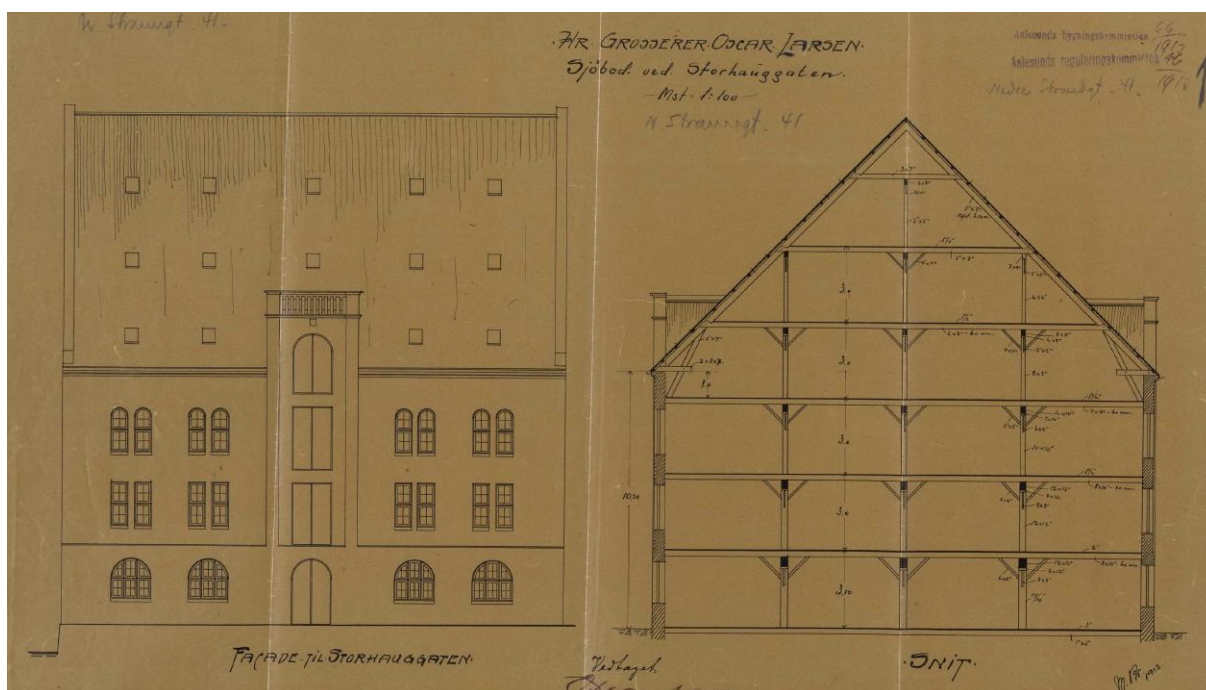


Figur 19: Vindrose hentet fra teknisk rapport av COWI (2025)

5.5 Kulturminner og kulturmiljø



Figur 20. Opprinnelige fasader og snitt Nedre Strandgate 39.



Figur 21. Opprinnelig fasade og snitt Nedre Strandgate 41.

Planområdet representerer et kulturhistorisk viktig område, med både bygninger og hendelser som har spilt en viktig rolle i byens utvikling. Bybrannen i 1904 startet i lokalene til Aalesund Preserving Co., som lå på eiendommen der Nedre Strandgate 39 ligger i dag. Dagens fabrikkbygning ble gjenoppbygd i 1906 og er tegnet av arkitekt Schak Bull (figur 21). Fabrikkbygningen har tidligere huset AS Aalesunds Margarinfabrikk, etablert i 1916.

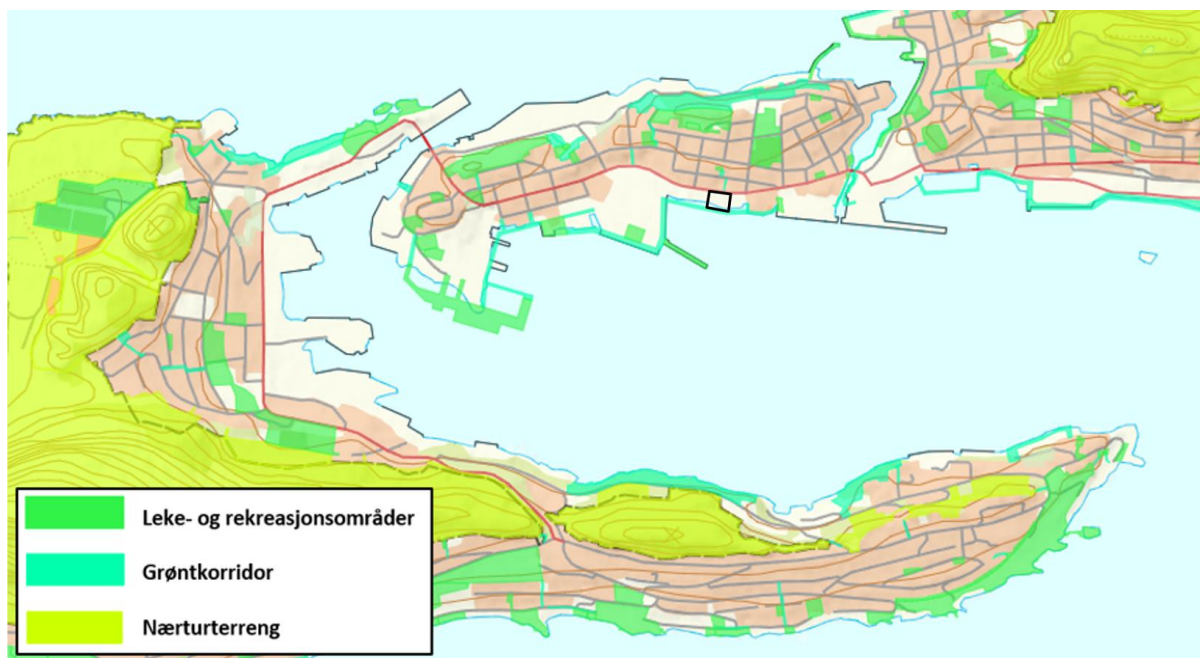
Det eldste bygget i Nedre Strandgate 41 ble gjenoppbygd for Oscar Larsen i 1913 og er tegnet av arkitekt Mathias Brekke (figur 22). Bygget fungerte opprinnelig som pakkhus og klippfisk-tørkeri ([Kulturhistorisk stedsanalyse for Aspøya](#), 2018). Både fabrikkbygningen og pakkhuset er vernet etter plan- og bygningsloven i kommunedelplanens arealdel. Tilbygget på nr. 41 er tidstypisk for sin tid, men vurderes å ha liten kulturhistorisk betydning.

5.6 Naturverdier

Gytefeltet «Borgundfjorden» strekker seg like under kaifronten i planområdet. Gytefeltet er klassifisert som et nasjonalt viktig gytefelt for kysttorsk. Påvirkning i form av støy eller blakking av vannmassene kan holde kysttorsken borte fra området og dermed redusere mulighetene for gytesuksess. Det er ikke gjort registreringer av andre naturverdier innenfor planområdet.

5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk

I [Bokmålsordboka](#) defineres «rekreasjon» som det å hvile ut og komme til krefter. I lys av denne definisjonen, vurderes planområdet å ha lav rekreasjonsverdi i dagens situasjon. Det er imidlertid kort avstand til områder med større rekreasjonsverdi. Dette inkluderer både urbane lek- og rekreasjonsområder, og større sammenhengende nærturterreng. I gjeldende kommunedelplan er det avsatt areal til en fremtidig grønt/blått-korridor langs sørsiden av planområdet, som vist i Figur 22 nedenfor.



Figur 22. Lek- og grøntområder rundt planområdet (svart omriss). Kartunderlaget er hentet fra kommunens digitale kartløsning.

5.8 Trafikkforhold og mobilitet

Nedre Strandgate er hovedfartsveg mellom bysentrum og øya Hessa som ligger vest for planområdet. [Statens vegvesens trafikkdata](#) viser at Nedre Strandgate hadde en årsdøgntrafikk på 9313 i 2024. Omtrent 8 prosent var lengre kjøretøy (over 5,6 meter). Utflytting av containerhavna i Skutvika har redusert tungtransporten gjennom planområdet. Ved utbygging av Skutvika som ny bydel med boliger og næringsvirksomhet, vil personbiltrafikken øke, men nærhet til sentrumsfunksjoner både i bysentrum og i den nye bydelen vil gjøre bydelen mindre bilavhengig. I tillegg vil den planlagte Brosundtunnelen kunne lede gjennomgangstrafikken under sentrum og dermed avlaste Nedre Strandgate.

Hovedtraseen for kollektivtransport gjennom sentrum går i dag via Kirkegata, som ligger nord for planområdet. I kommunedelplanens arealdel er Kirkegata også definert som hovedrute for syklist mot vest, mens hovedruten mot øst følger Nedre Strandgate.

Vegstrekingen gjennom planområdet har fartsgrense 50 km/t og fortau på begge sider. Nærmeste overgangsfelt ligger ca. 180 meter i østlig retning. I vestlig retning er avstanden til nærmeste overgangsfelt ca. 270 meter. På Maxbo-tomten, vis-à-vis planområdet, står en gangtrapp som danner forbindelse mellom Øvre- og Nedre Strandgate. I dagens situasjon er det krysset mellom Nedre Strandgate og Aspegata som fremstår som det mest naturlige krysningspunktet for å nå målepunkter på nordsiden av Nedre Strandgate fra planområdet. Krysset ligger ca. 80 meter i østlig retning og har nedsenkede fortauskanter på alle fire hjørner.



Figur 23. Til venstre: gangforbindelse mellom Øvre og Nedre Strandgate. Til høyre: Veikryss mellom Nedre Strandgate og Aspegata.

[Statens vegvesen sitt vegkart](#) viser at det siden 2002 er registrert tre trafikkulykker langs Nedre Strandgate, innenfor en radius på 100 meter fra planområdet. I drøftingsmøte med avd. Miljø og Samferdsel og Statens vegvesen 08.04.26 ble ulike krysningspunkter diskutert og vurdert, og Statens vegvesen bekrefter i epost 29.04.26 at krysset Aspegata/Nedre Strandgate er det naturlige krysningspunktet.

5.9 Barns interesser

Planområdet er tilgjengelig for ferdsel, men har ingen funksjoner som er direkte relevante for barn og unge. Basert på barnetråkkregistreringer fra 2019 er barns bruk av planområdet begrenset til ferdsel langs Nedre Strandgate. Registreringene vurderes å ha relevans også for dagens situasjon. Barnetråkkregistreringene viser aktivitet konsentrert rundt Aspøy skole, samt friområdene på Storhaugen og Hans Martha-haugen.

På Aspøya ligger både barnehage, barneskole og videregående skole. Fra planområdet ligger disse i gangavstand på ca. 300-500 meter. Nærmeste ungdomsskole er Skarbøvik ungdomsskole som ligger på Hessa, ca. 3 km vest fra planområdet. I områdeplanen for Skutvika og reguleringsplanen for Ålesunds sentrale sørside, er det avsatt betydelige arealer til sentrumsformål og grønnstruktur. Realisering av disse planene vil bidra til å forbedre barn og unges tilgang til grøntområder og møteplasser på både på Aspøya og i bysentrum.

5.10 Universell utforming

Fortauet langs både nr. 39 og 41 har nedsenkede fortauskanter inn mot gatehjørnene i planområdet. Utover dette er det ikke gjort tiltak for universell utforming slik planområdet fremstår i dag.



Figur 24. Barnetråkkregistreringer 2019.

5.11 Teknisk infrastruktur

Vann/avløp: Det ligger kommunale vann- og avløpsledninger i Nedre Strandgate. Avløp fra planområdet er knyttet til kommunalt renseanlegg RA2 på Aspøya. I forhåndsuttale fra VH Vann og avløp, opplyses det om at i de senere år er foretatt rehabilitering av avløpsledningsanleggene i Nedre Strandgate. I den forbindelse ble det lagt ut stikkledning (pumpeledning) for fremtidig påkobling av avløp fra nr. 39 og 41.

Strømforsyning: I trafo i Nedre Strandgate 41 er det 400A hovedsikring, denne forsyner egen eiendom samt omkringliggende nettkunder.

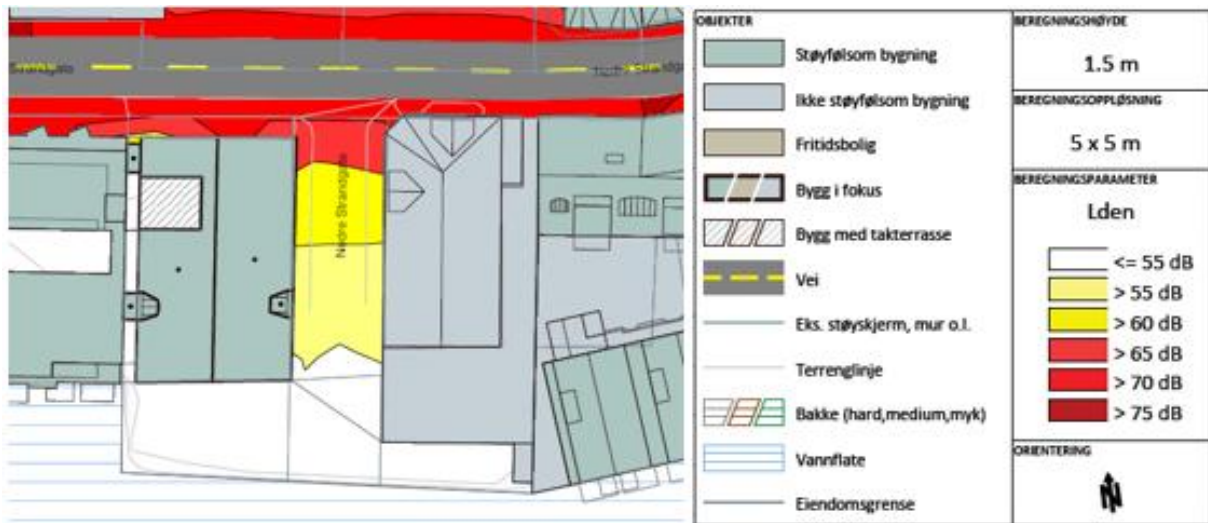
Fjernvarme: Det ligger fjernvarme i Nedre Strandgate.

5.12 Grunnforhold

Grunnforholdene er undersøkt i kart fra [Norges geologiske undersøkelse](#). Planområdet ligger på fyllmasser i sjøen. Berggrunnen i området består av gneis. Planområdet ligger under marin grense.

5.13 Støyforhold

Planområdet ligger i både gul og rød støysone. Det er utarbeidet støyrapporter: én for nr. 39 (ApiAku Lars Oftedahl, 15.02.2024) og én for nr. 41 (Brekke & Strand Akustikk AS, 15.02.2025).



Figur 25. Støykart, Brekke & Strand Akustikk AS. Kartet viser støyforholdene med fremtidig bebyggelse.

5.14 Luftforurensing

Det er ikke registrert problem med luftforurensing i planområdet.

5.15 Klimaendringer og klimatilpasning

[Klimaprofilen for Møre og Romsdal](#) viser at det er forventet en vesentlig økning i episoder med ekstrem nedbør, flere og større regnflommer og økte stormflonivåer som følge av havnivåstigning. Forventet havnivåstigning i Ålesund er mellom 70-80 cm for år 2100 (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2024). Til venstre i figur 26 illustreres en stormflosituasjon med et gjentakintervall på 200 år, basert på dagens havnivå. Til høyre i samme figur illustreres en tilsvarende stormflosituasjon, men med forventet havnivå i år 2100.



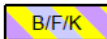
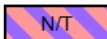
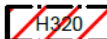
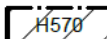
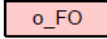
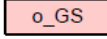
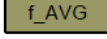
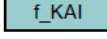
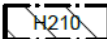
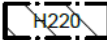
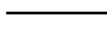
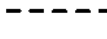
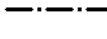
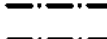
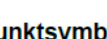
Figur 26. Til venstre: stormflo med dagens havnivå. Til høyre: stormflo med forventet havnivå i år 2100. Karttunderlag er hentet fra "Se havnivå i kart" på kartverket.no.

I bestemmelsene til kommunedelplanens arealdel heter det at reguleringsplaner og tiltak som ligger på eller lavere enn kote +3,3 skal planlegges og utformes slik at tilstrekkelig sikkerhet oppnås. Høyeste observerte vannstand i Ålesund er +1,79. Kaia på planområdet ligger rundt kote +2,5. Iht. notat utarbeidet av Multiconsult AS datert 16.04.2026, får en maks overkant bølge på kote +2,65 i planområdet. Notatet er vedlagt ROS-analysen datert 21.04.2026.

6 Beskrivelse av reguleringsplanen

I den videre beskrivelsen av planen, er Nedre Strandgate 39 og Nedre Strandgate 41 omtalt i hver sine delkapitler. Tekst og illustrasjoner for nr. 39 er i hovedsak utarbeidet av Artikon AS, mens det som gjelder Nedre Strandgate 41, samt avsnitt og visualiseringer som berører begge adressene, er utarbeidet av Kibsgaard-Petersen AS.

6.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsplan PBL 2008 §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg  Kombinert bolig, forretning og kontor  Kombinert næring og tjenesteyting		 Flomfare  Bevaring kulturmiljø	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur  Kjøreveg  Fortau  Gang- og sykkelveg  Annen veggrunn - grøntareal  Kai		§12-7 - Bestemmelseområder  Leikeareal, felles	
§12-6 - Hensynssoner  Rød sone iht. T-1442  Gul sone iht. T-1442		Linjesymbol  Plangrense  Formålgrense  Bestemmelsegrense  Grense for støysone  Grense for faresone  Grense for angitt hensynssone  Byggegrense  Frisikttlinje	
		Punktsymboler  Avkjørsel - både inn og utkjøring	

Figur 27. Tegnforklaring fra plankart.



Figur 28. Utsnitt fra plankart.

6.2 Gjennomgang av reguleringsformål

6.2.1 Bolig/forretning/kontor (B/F/K)

B/F/K1

Området består av det opprinnelige pakkhuset i Nedre Strandgate 41. Pakkhuset transformeres fra lagerbygg til kombinerte sentrumsformål iht. kommunedelplanens arealdel. Boliger skal etableres fra og med 2. etasje. Det tillates inntil 16 boenheter totalt. Prosjektet som om-søkes parallelt med plansaken har imidlertid kun 15 boenheter.

Ved nye tiltak i fasadene mot øst og sør skal tilbakeføring til opprinnelig utseende i stor grad legges til grunn. Unntaket er 1. etasje mot sør, hvor det tillates å beholde eksisterende vindusåpninger, eventuelt en videreutvikling av disse. Dette gjør at også nyere bruk av bygget blir historisk lesbart, men uten at det dominerer fasaden. Det samme gjelder ny bruk av vindedørene, hvor det tillates utenpåhengte balkonger, noe som forteller om den nye bruken uten at det ødelegger helhetsinntrykket.

Fasaden mot vest er lite synlig, så her tillates det tilbygg og en friere tilnærming til åpninger i fasaden (se nærmere redegjørelse kap. 6.14).

For å oppnå tilstrekkelig dagslys samt god bokvalitet i leilighetene med skråtak, tillates det takvinduer som også fungerer som takaltaner. Takflaten mot vest er ikke synlig verken fra Aksla eller fra gateplan, så her tillates åpning i taket for etablering av takterrasse.

B/F/K2

Innenfor arealet kan dagens bygg erstattes med ny bebyggelse der det tillates bolig, forretning og kontor. Antall boenheter skal ikke overstige 12. For at alle boenheter får tilgang til stille side, tillates det et indre gårdsrom som vist på illustrasjoner i kap. 6.14. Ved etablering av forretning/kontor i hele nybygget, vil ikke et slikt gårdsrom bli nødvendig dersom en oppnår tilfredsstillende lydkrav iht. gjeldende forskrifter.

1. etasje benyttes til innendørs parkeringsanlegg med innkjøring fra øst. For å optimalisere tilgjengelig areal og oppnå flest mulig p-plasser, er det tenkt en automatisk parkeringsløsning i to plan, beskrevet i kapittel om parkering.

Nybygget skal være en direkte utvidelse av bygningsvolumet på pakkhuset og skal bygges helt ut til formålsgrensen mot fortau og annet vegareal. På denne måten fullfører utvidelsen kvar-talet i tråd med den overordnede by- og gatestrukturen på Aspøya og i sentrum.

Mellom pakkhuset samt utvidelsen av denne og nabobygning i vest (Nedre Strandgate 43), er det et mellomrom. I den nordlige delen av mellomrommet kan det oppføres et tilbygg, som hindrer trafikkstøy fra å komme inn i gårdsrommet. Samtidig benyttes tilbygget som inngangs-parti og rømning for B/F/K1 og 2 og bidrar til aktivitet på gateplan.

I det åpne rommet mellom pakkhuset og nr. 43 er det tenkt et mindre tilbygg som gir mer areal og dagslys til leilighetene i pakkhuset, mens det mot sør tilrettelegges for balkonger. Tilbyggene i mellomrommet skal underordne seg pakkhusets form og uttrykk og være trukket tilbake fra hovedvolumets fasadeliv.

B/F/K3

Dette området omfatter den eksisterende fabrikkbygninga, hvor det legges til rette for å videreføre dagens bruk gjennom et kombinert formål. Planen åpner for å etablere inntil 9 boenheter, med tilhørende sportsboder i 1. etasje. Felles uteoppholdsareal for boenhetene planlegges over tilbygget i sør, med tilkomst fra fabrikkbygninga. Det tilrettelegges for å etablere balkong i tilknytning til én av boenhetene, ved å åpne gjenmurt åpning i øverste etasje mot sør. Den nordlige delen av første etasje skal benyttes til næringsvirksomhet.

6.2.2 Næring/tjenesteyting (NT)

Området består av et tilbygg med verksted mot sør og nettstasjon i den smale delen mellom fabrikkbygget og Nedre Strandgate 37. Dagens bruk videreføres i planen som et kombinert formål som sikrer fleksibilitet med hensyn til fremtidig utvikling og bruk. Arealet kan også benytte til innendørs parkering. Dette tilbygget har innganger både mot nord og sør, i tillegg til garasjeporter på sør- og vestfasaden. På taket over verkstedet legger planen til rette for opparbeiding av felles og privat uteareal som skal være for boenhetene i fabrikkbygningen.

6.2.3 Kjøreveg (o KV)

Vegene o_KV1 og 2 er henholdsvis europaveg (Nedre Strandgate/E136) og kommunal veg (Nedre Strandgate). Bruken av disse endres ikke, men dagens tre kantparkeringer langs E136 fjernes, noe som gjør trafikkforholdene tryggere og mer oversiktlig. Langs den kommunale vegen kan det etableres langsgående HC kantparkering nærme hovedinngangen til nr. 41.

6.2.4 Fortau (o FO)

Fortau skal opparbeides som vist på plankart. Mot nord fjernes dagens kantparkering og erstattes med fortau, noe som bidrar til å stramme opp gatebildet og gjøre planområdet tryggere for både bilister og myke trafikanter. Fortauet langs østfasaden på nr. 41 går sømløst over til regulert offentlig gang- og sykkelveg og gir med dette allmennheten tilgang til sjø.

6.2.5 Gang- og sykkelveg (O GS)

Arealet blir en fortsettelse av fortauet og sikrer allmennheten tilgang til sjø. Arealet vil imidlertid oppfattes som en del av kaia. For å gi tilgang til tilstrekkelig snu-/manøvreringsareal for kjøretøy på planområdet, skal ikke gang- og sykkelvegen opparbeides, men ligge på samme nivå som kaia.

6.2.6 Annen veggrunn – grøntareal (f AVG)

Arealet som tidligere var fortau, er ment å være en buffer mellom nr. 41 og det nye fortauet. Dette arealet kan beplantes slik det er gjort videre vestover i kvartalet, møbleres eller annet for å skape en avstand mellom offentlig fortau og private boliger.

6.2.7 Kai (f KAI)

Eksisterende kai reguleres som felles kai, lik dagens bruk. For at båter fortsatt skal kunne legge til kai, og for verken å privatisere strandsona eller forstyrre det kulturhistoriske miljøet, tillates ikke faste installasjoner som f.eks. permanente gjerder. Med dette beholder kaia sin industrielle karakter og det vil være mulig for kjøretøy å snu på kaia. Kaianlegget forblir på denne måten også en historieforteller om hva planområdet har vært. Ved eventuell fremtidig sjøpromenade mellom Prestebrygga/Waterfront og Skutvika, åpner planen for at det tillates offentlig gangtrafikk langs kaifronten. En slik promenade må imidlertid planlegges i en egen helhetlig reguleringsplan, med privatrettslige avtaler med berørte grunneiere før gjennomføring.

6.2.8 Støysone, rød og gul (H210, H220)

Plankartet angir støysonene iht. støyrapport utarbeidet av Brekke & Strand Akustikk AS. Brekke & Strand Akustikk AS har gjort støyberegningene knyttet til prosjektet i Nedre Strandgate 41, mens ApiAku AS har utarbeidet støyrapport for Nedre Strandgate 39

6.2.9 Flomfare (H320)

Det skraverte området på plankartet angir stormflo for sikkerhetsklasse F2. Tallene er hentet fra DSB sin veileder Havnivåstigning og høye vannstander i samfunnsplanlegging. Faresonen samsvarer med notat fra Multiconsult AS datert 16.04.2026 som er vedlagt i ROS-analysen datert 21.04.2026.

6.2.10 Hensynsone bygningsvern (H570)

De opprinnelige jugendbygningene innenfor planområdet er markert med skravur (H570) og med tilhørende bestemmelser som sikrer at jugendbebyggelsen ikke rives.

6.2.11 Bestemmelsesområde for leikeareal

Innenfor N/T-området skal det opparbeides felles takterrasse jf. kap. 6.2.2 og 6.12.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Nedre Strandgate 39

- Bebyggelsens høyde: Møne- og gesimshøyder på eksisterende bebyggelse innenfor de to delområdene vil gjelde også for nye tiltak.
- Grad av utnytting: Den gamle fabrikkbygningen skal utnyttes helt til formålsgrensen, dette sikrer at planområdet viderefører byens kvartalsstruktur. Omkringliggende tilbygg tillates bebygd også helt til formålsgrensen, men ved eksempelvis riving, rehabilitering, fasadeendring e.l. og oppføring av ny bebyggelse, tillates det lavere utnytting.
- Næringsareal: Planen tillater forretning/kontor i fabrikkbygningen, og næring/tjenesteyting i tilbygget på én etasje.
- Boliger: Planen tilrettelegger for inntil 9 boenheter.

Nedre Strandgate 41

- Bebyggelsens høyde: Møne- og gesimshøyde på eksisterende pakkhus skal følges ved oppføring av nytt tilbygg mot nord. Tilbygg mellom pakkhuset og Nedre Strandgate 43 skal ikke fysisk bryte gesims, disse skal underordne seg pakkhusets hovedvolum.
- Grad av utnytting: Bortsett fra tilbaketrukket fasade nord og sør i «mellomrommet», vist med byggegrense på plankartet, skal ny bebyggelse utnyttes helt til formålsgrensen.
- Næringsarealer: Planen tillater forretning/kontor i hele bygget, samt bevertning i 1. et.
- Boliger: Planen tilrettelegger for inntil 28 boenheter, hvorav 10 ikke skal overstige 55 m².

6.4 Boligmiljø/bokvalitet

Nedre Strandgate 39

Det planlegges for åpne leiligheter som gir godt med lys og luft. Leilighetenes størrelse og utforming vil variere for å imøtekomme ulike behov, samt ta hensyn til eksisterende bygningskonstruksjon. Sportsboder etableres i tilknytning til inngang og heis for enkel tilkomst. Opparbeiding av felles og privat uteoppholdsareal over tilbygg i sør gir et uterom med gode lys- og utsiktsforhold for beboerne.

Nedre Strandgate 41

Prosjektet tilbyr en miks av ett-, to- og treroms leiligheter. Eksponering av originale trekonstruksjoner der dette er mulig, kombinert med moderne planløsninger, sørvendte balkonger og havutsikt, innendørs parkering og heis, vil gjøre dette til attraktive sentrumsnære leiligheter. Nybygget vil få et mer moderne uttrykk og får tilgang til samme fellesfunksjoner, i et kulturmiljø med særpreg.

6.5 Parkering

Kommunedelplanens arealdel §8.10 stiller krav til parkering. For planområdet gjelder kravene til bilparkering som markert i kolonnen for kategori 1:

PARKERINGSPLASSER			
	BYSENTRUM, MOA OG KNUTEPUNKTENE (KATEGORI 1 OG 2)	FORTETTINGSOMRÅDER (KATEGORI 3)	ØVRIGE OMRÅDER (KATEGORI 4)
Hybler/ettromsleiligheter < 40 m ²	Maks 1	Min 0,25	Min 1,0
Frittliggende småhus	Min 1, maks 2	Min 1,25	Min 2,0
Konsentrert småhusbebyggelse	Min 1, maks 2	Min 1,25	Min 2,0
Blokkbebyggelse 1-3 roms leiligheter	Min 1, maks 1,5	Min 1	Min 1,5
Blokkbebyggelse 4 roms og større leiligheter	Min 1, maks 2	Min 1,25	Min 2,0
Kontor og forretning	Maks 1 per 150 m ²	Min 1 per 150 m ²	Min 1 per 100 m ²
Industri og lager	Maks 1 per 200 m ²	Min 1 per 100 m ²	Min 1 per 100 m ²
Barnehager	5 per barnehage	Min 5 per 20 barn	Min 5 per 20 barn

SYKKELPARKERING			
	BYSENTRUM, MOA OG KNUTEPUNKTENE	FORTETTINGSOMRÅDER	ØVRIGE OMRÅDER
Per boenhet		Min 2	
Kontor og forretning		1 per 150 m ²	
Barnehager		5 per barnehage	
Skole		Min 20 per 100 barn	

Figur 29. Parkeringstabell i kommunedelplanens arealdel §8.10.

Nedre Strandgate 39

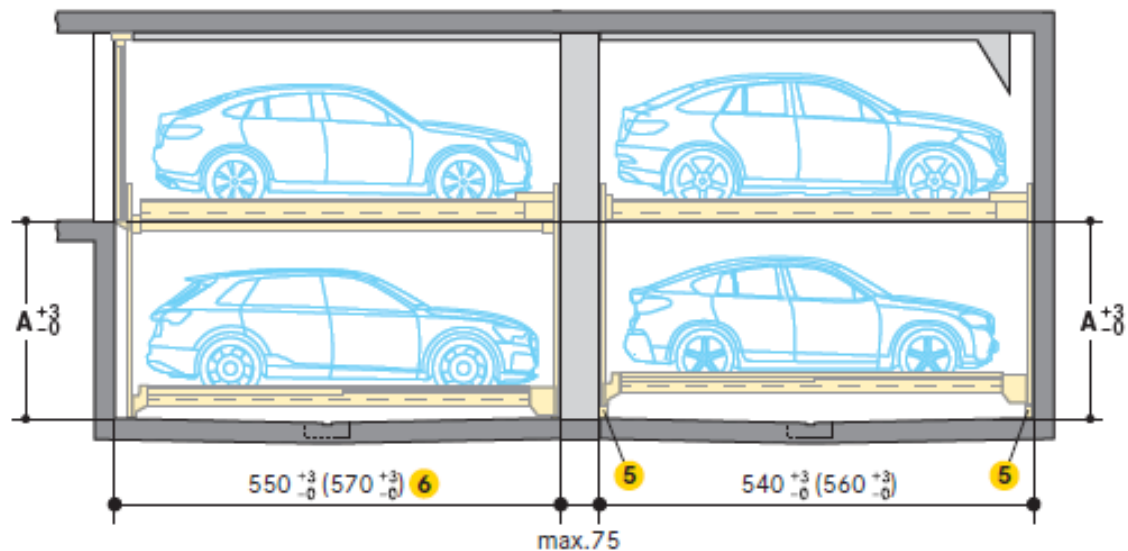
For samtlige 9 boenheter stilles det krav til boligparkering: Min. 9, maks. 18.

- Det legges opp til fire parkeringsplasser på regulert kaiområde. Øvrige parkeringsplasser baserer seg på frikjøp.
- Det avsettes ikke areal til p-plasser for kontor/forretning.
- Sykkelparkering er tenkt løst utomhus.

Nedre Strandgate 41

I Nedre Strandgate 41 er det totalt 19 boenheter over 40 m², dette gir følgende krav til boligparkering: Min. 19, maks. 29.

- I det nye tilbygget mot nord tilrettelegger planen for parkering i 1. etasje med innkjøring fra øst. I p-etasje etableres det en grop som gjør at en kan doble antall parkeringsplasser ved hjelp av en automatisk parkeringsløsning i to plan. Den valgte løsningen har kapasitet til 7 p-plasser per plan, totalt 14 p-plasser. Trafikken i den korte gatestubben vil være liten og kantparkering vurderes som en trygg og god løsning. Dette gir totalt 16 plasser. Øvrige parkeringsplasser baserer seg på frikjøp.
- Det avsettes ikke areal til p-plasser for kontor/forretning.
- Sykkelparkering er tenkt løst innomhus i pakkhusets 1. etasje.



Figur 30. Automatisk parkeringsautomat av typen Combilift 542 MR (illustrasjon fradatablad).

6.6 Tilknytning til infrastruktur

Nedre Strandgate 39

Bygget er tilknyttet offentlige VA-installasjoner. Det er ellers en strømtrafo i bygget. Tilstrekkelig tilgang på strøm er bekreftet av Linja AS.

Nedre Strandgate 41

Strømforsyning: det beregnes 4-6 kilowatt per boenhet. Med om lag 25 boenheter utgjør dette en last på 150 kW. Det er innenfor det inntaket som er beregnet av Linja AS i dialogen som tiltakshaver har hatt i planprosessen.

6.7 Trafikkløsning

Tilkomst til planområdet er uendret, men vegnettet strammes opp og gjøres mer oversiktlig ved fjerning av øst-vestgående kantparkering langs Nedre Strandgate. Noen nærings- og lagerfunksjoner erstattes med bolig og kan medføre noe økt trafikk til/fra planområdet, men det vurderes at dette ikke vil utgjøre stor forskjell på trafikkbelastningen eller -forholdene langs Nedre Strandgate. Større kjøretøy som varelevering, utrykningskjøretøy o.l. vil måtte midlertidig parkere i den kommunale vegen eller på kaia. Kaia er dimensjonert til å tåle dette.

6.8 Planlagte offentlige anlegg

Veg, fortau og gang-/sykkelveg er offentlige anlegg innenfor planområdet, samt nytt gangfelt i over E136 i krysset Nedre Strandgate/Aspegata utenfor planområdet. Ellers vil Nedre Strandgate 41 bidra til opprustning av leikeareal som omtalt i kap. 6.12.

6.9 Miljøoppfølging

TEK17 ivaretar miljøhensyn i form av krav til avfallsplan og valg av sertifiserte produkter.

6.10 Havnivåstigning

Planområdet er utsatt for stormflo og havnivåstigning som omtalt i kap. 5.15. Multiconsult AS har utarbeidet et notat som vurderer konstruksjonssikkerheten til bebyggelsen i planområdet ved havnivåstigning. Notatet datert 16.04.2026, er vedlagt i planens ROS-analyse dattert 21.04.2026. Av notatet går det frem at maks bølgetopp kommer 15 cm over kaien og at bygningenes bæresystem ikke vil bli utsatt for noen krefter av betydning fra bølge/ havnivåstigning.

6.11 Universell utforming

Nedre Strandgate 39

Det er planlagt at enkelte av boligene (6 stk.) skal ha tilgang til heis, noe som vil være et positivt moment. Siden det er et eksisterende bygg, så er det i dag etablerte innganger og konstruksjoner i bygget. Dette gjør at etablering av heis til alle boenheter i praksis ikke vil være mulig å få til på en god måte. Det er også slik at det ved inngang er trapper som går ut i eksisterende fortau. Det vil derfor ikke være mulig å få til tilgjengelig boenhet for boliger.

Nedre Strandgate 41

Nye bygg og andre søknadspliktige tiltak vil bli prosjektert og utført i henhold til gjeldende TEK-krav så langt som mulig.

6.12 Leike- og uteoppholdsareal

I bysentrum/Aspøya er kravet til leikeareal min. 12 m² per boenhet > 55 m² iht. §12.3 Bysentrum i kommunedelplanens arealdel. Inntil 10 boenheter under 55 m² har ikke krav om leikeareal. I områder med urban fortetting, jf. kommunedelplanens Temaplan 3: Fortettingsstrategi, kan leikeplass vurderes lokalisert på tak. Kommunedelplanens §12.3 åpner også for at dersom leikeareal ikke kan oppfylles innenfor planområdet, kan dette kompenseres ved opprustning av eksisterende eller planlagt offentlig leikeplass eller friområde.

I denne reguleringsplanen blir leike- og uteoppholdsareal løst ulikt for nr. 39 og 41, men i tråd med kommunedelplanens bestemmelser og i samråd med planmyndighetene.

Nedre Strandgate 39:

Felles leike- og uteoppholdsareal løses på tak over tilbygg mot sør. Arealet reguleres ikke som eget formål, men er vist som bestemmelsessone på plankartet (#1). Prosjektet løser utearealet som en felles takterrasse på ca. 234,5 m². Av dette avsettes 160 m² til lek og aktivitet. For å kompensere for begrenset areal, samt minstebredder på deler av utearealet, er det lagt opp til en høy opparbeidingsstandard med konkrete tiltak. Arealet ligger utenfor støysoner og er

det luneste på planområdet, med mulighet for gode solforhold. I tillegg er det skjermet for trafikkstøy- og støv og er godt egnet som sosial møteplass for alle aldersgrupper.

Lekearealet på 160 m² opparbeides med støtdempende gummidette og fast lekeutstyr:

- dobbel huske
- klatrestativ
- sklie
- to vippegyr

Gummidette gir et støtdempende og egnet underlag for lekeutstyret og bidrar til å redusere risikoen for fallskader. På takterrassen etableres 8 benker og 4 bord. Sitteplassene plasseres i tilknytning til leke- og utearealet og gir mulighet for opphold, sosialt samvær og tilsyn med barn.

Takterrassen opparbeides med minst 3 trær og 3 store plantekasser med buskvegetasjon. På kaia plantes det trær/busker i tilknytning til benker og bord. Vegetasjonen tilfører utearealet grønne kvaliteter og bidrar til å definere og skjerme de ulike oppholdsarealene. Vegetasjonen på østsiden av takterrassen plasseres også foran vinduene til den private leiligheten i 2. etasje, og vil bidra til å skjerme forinnsyn mellom felles uteareal og den private boligen.

Det etableres fast belysning på takterrassens vegger og ved adkomsten til utearealet i trappepenn rekkverk for å belyse gangsonen opp til takterrassen. Belysningen skal sikre gode forhold for ferdsel og opphold også i den mørke delen av året.

6.12.1.1 Fellesareal mot kaifronten

På kaia etableres ytterligere 5 benker og 2 bord i forbindelse med trappen til takterrassen. Dette gir et supplerende oppholdsareal på bakkeplan og bidrar samtidig til å definere adkomsten til utearealet.

6.12.1.2 Tilkomst til uteoppholdsareal og universell utforming

Bygget er et eksisterende bygg med en gitt konstruksjon, planløsning og bæresystem som setter klare begrensninger for hvor heis kan plasseres og hvilke arealer som kan betjenes direkte. Full universell tilkomst til takterrassen via heis vil kreve omfattende inngrep i byggets bærende konstruksjon, trappeløp og planstruktur. Dette vil utfordre vernehensynet til bygget og gi vesentlig større ombyggingsinngrep enn det som anses forsvarlig i et bevaringsprosjekt, samt redusere kvaliteten på flere leiligheter.

Mot sør etableres det derfor en utvendig rettløpstrapp med repos. Dette gir mulighet for montering av trappeheis, og tryggere og mer brukervennlig adkomst for blant annet barnevogn og eldre.

6.12.1.3 Vurdering av trygg tilkomst til uteoppholdsareal

Hovedtilkomsten til leke- og utearealet på takterrassen skjer via den utvendige rettløpstrappen fra kaia. Trappen gir en direkte og oversiktlig forbindelse mellom kaia og utearealet, og er den naturlige adkomsten til takterrassen fra området rundt bygget.

Det er i vurderingen av tilkomsten lagt særlig vekt på forholdet mellom gående og kjørende på kaia, herunder forholdet til garasjeporten. Garasjeporten er knyttet til et verksted- og lagerareal som benyttes av et privat firma. Den er ikke en del av byggets ordinære boligadkomst, og vil derfor ikke ha jevnlig trafikk knyttet til beboere eller besøkende. Bruken av garasjeporten er begrenset til virksomheten som benytter verksted- og lagerarealet, og eventuell kjøring vil være sporadisk og knyttet til virksomhetens behov. Området fungerer heller ikke som gjenomkjøringsareal.

Ved foten av den utvendige rettløpstrappen er det planlagt en oppholds- og grøntsone med benker, trær og buskvegetasjon. Sonen ligger mellom trappeadkomsten og arealet hvor eventuell kjøring til og fra verksted-/lagerarealet kan forekomme. Oppholds- og grøntsonen vil fungere som en tydelig fysisk og visuell avgrensning mellom gangarealet og arealet hvor kjøretøy kan forekomme. Benker og vegetasjon bidrar til å definere oppholds- og ferdselssonene og skaper samtidig avstand mellom trappeadkomsten og garasjeporten. Gangforbindelsen fra kaia til trappen blir dermed kort, oversiktlig og lett å forstå.

Eventuell kjøring til og fra garasjeporten vil foregå med lav hastighet og med nødvendig aktsomhet overfor gående. Den begrensede trafikkmengden og at garasjeporten kun benyttes av virksomheten som disponerer verksted-/lagerarealet, innebærer at det forventes få kjøretøybevegelser i området.

Den innvendige trappen i byggets sørøstre del gir i tillegg en alternativ forbindelse mellom byggets interne arealer og utearealet. Denne kan benyttes av beboerne som sekundær tilkomst til takterrassen.



Figur 31. Situasjonsplan Nedre Strandgate 39 (Artikon). Visualiseringene på figur 32-34 avviker noe fra situasjonsplanen.



Figur 32. Visualisering av felles og private leike- og uteoppholdsareal, sett fra vest (Artikon).



Figur 33. Visualisering Nedre Strandgate 39 etter tilbakeføring (Artikon).



Figur 34. Visualisering av felles og private leike- og uteoppholdsareal, sett fra sør (Artikon).

Nedre Strandgate 41

Planen tilrettelegger for inntil 28 boenheter, men prosjektet som byggemeldes har totalt 26 boenheter, hvorav 16 har krav til opparbeiding av leikeareal.

Krav: $12 \text{ m}^2 \times 16 = 192 \text{ m}^2$

For å løse felles leikeareal, er to alternativer for lokalisering vurdert:

Alternativ A: Leikeareal innenfor planområdet på sørvestre del av kaia, som er eneste mulige areal innenfor planområdet.

Alternativ B: Opprustning av eksisterende eller planlagt offentlig leikeplass eller friområde, slik kommunedelplanens §12.3 åpner for. Nærmeste leikeplass med behov for opprusting er kvartalet Øvre Strandgate, Kirkegata, Storhauggata og Statsråd Daaes gate, om lag 80 m nord for planområdet. Leikeplassen på ca. 130 m^2 er allerede regulert, men er ikke fullstendig opparbeidet. Dette arealet ble nevnt allerede under oppstartsmøtet og har i planprosessen vært drøftet med kommunens plan- og byggesaksavdeling og VH Miljø og samferdsel.



Figur 35. Lokasjon for de to alternativene.



Figur 36. Alternativ A på kaia og alternativ B.

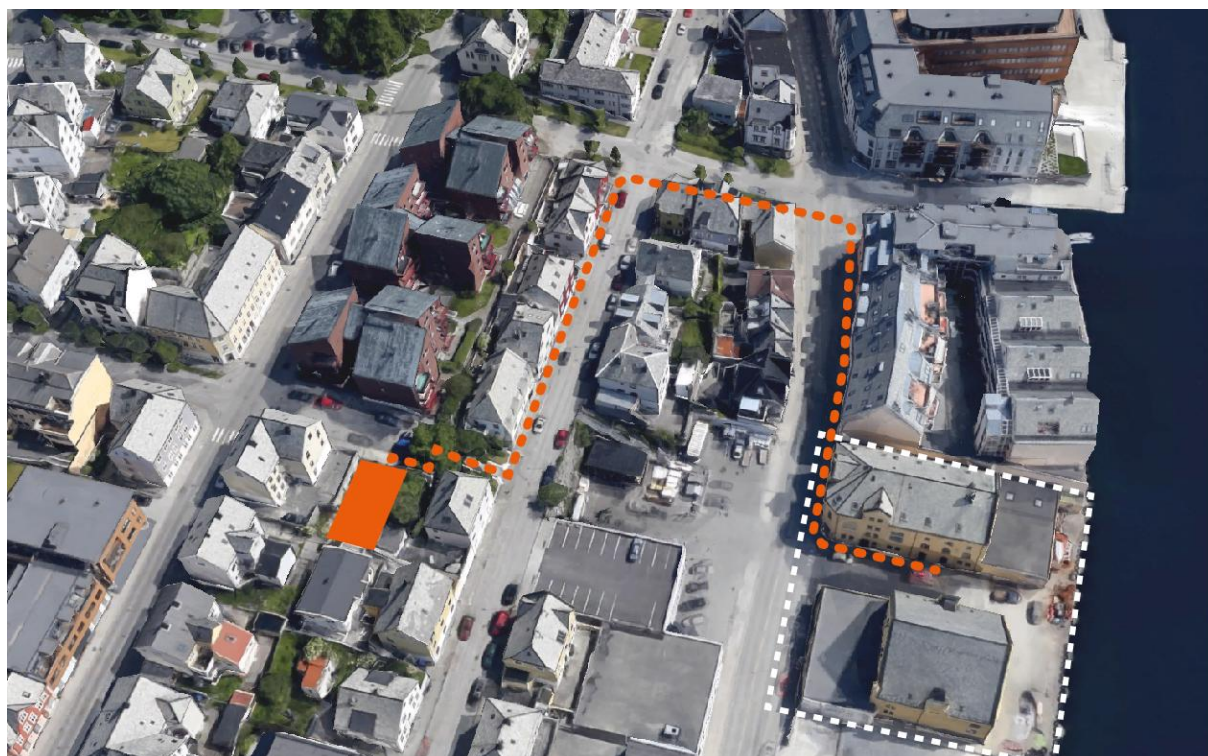
I de neste delkapitlene er de to alternativene vurdert opp mot følgende kriterier:

- 1) Funksjons- og kvalitetskrav i kommunedelplanens §12.4-6
- 2) Nedslagsfelt og målgruppe – hva gir mest tilbake til nærmiljøet
- 3) Bevaring av kulturmiljø
- 4) Konflikt med annen bruk i området

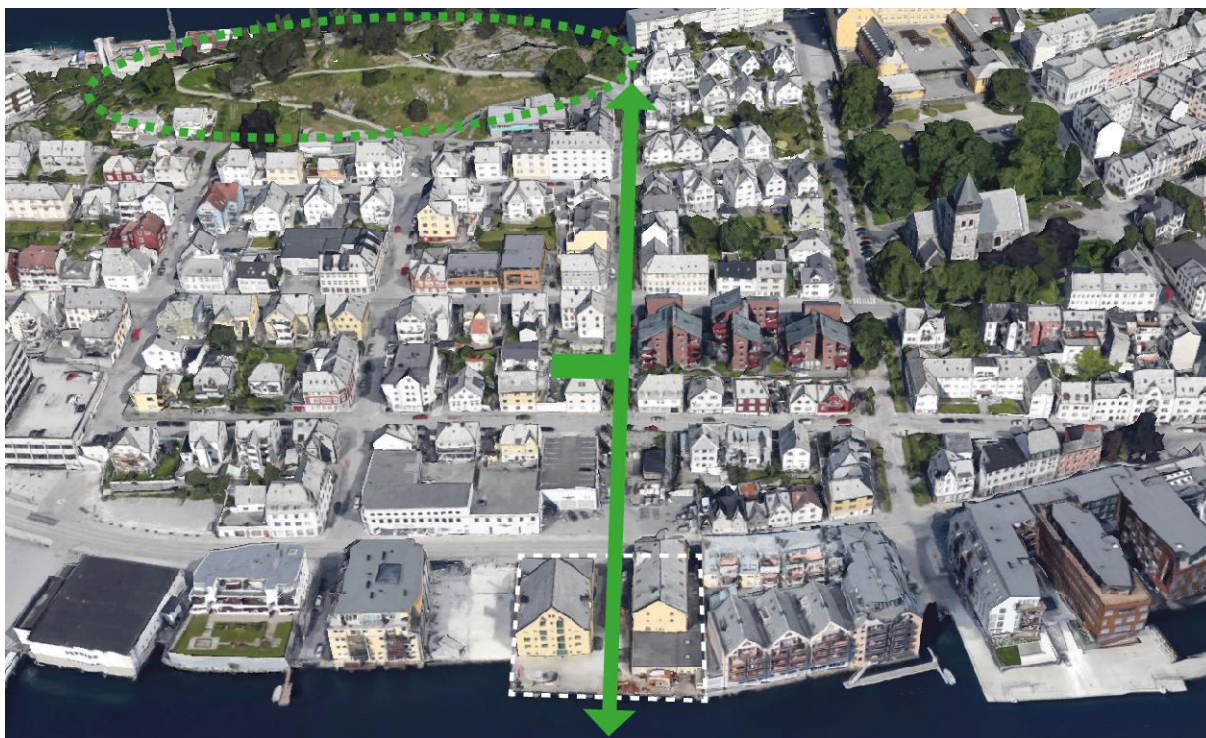
1) Funksjons- og kvalitetskrav i kommunedelplanens §12.3-6

Tema	Alternativ A Leikeareal på kai	Alternativ B Opprustning leikeareal
Fysisk aktivitet og sosial møteplass for alle aldersgrupper		Når et bredt spekter av brukere i omkringliggende kvartaler. Mulighet for varierte apparater/møblering for flere aldersgrupper.
Helårsbruk	Svært utsatt for vind og sjø store deler av året, særlig på vinterstid.	Gode solforhold. Vegetasjon som endres etter årstid gir variasjon. Trygg og godt areal også med snø.
Mest mulig sammenhengende	Arealet er rektangulært og oversiktlig.	Arealet er rektangulært og oversiktlig.

Skjermet mot støy	Støykart viser at arealet ligger utenfor rød og gul støysone.	Det er ikke foretatt støyvurdering, men sammenlignet med Nedre Strandgate er det mindre trafikk i Kirkegata. Arealet ligger lavere og har bebyggelse mot nord, og vurderes som skjernet mot støy.
Lun og solrik	Gode solforhold morgen-ettermiddag. Kun bebyggelse i nord som skjerner mot vind, ellers svært utsatt.	Gode solforhold morgen-kveld. Omkringliggende bebyggelse skjerner mot vind.
God tilgjengelighet for myke trafikanter	Offentlig fortau langs Nedre Strandgate helt frem til kaia.	Offentlig fortau/gangveg fra alle omkringliggende gater helt frem til leikeplassen. I umiddelbar nærhet til busstopp og fremtidig sykkeltrasé.
Universell utforming	Flatt og lett tilgjengelig.	Flatt. Ett trinn ved tilhørende fortau fra nord, ellers lett tilgjengelig.
<i>Retningslinjer til §12.3: Dersom avstandskravene (50 m) ikke er gjennomførbare kan disse fravikes forutsatt at det er god og trafiksikker adkomst.</i>	Vegg i vegg med pakkhuset.	Det stilles rekkefølgekrav til etablering av gangfelt i Nedre Strandgate/Aspegata i øst. Via nytt krysningspunkt går man videre opp Aspegata, vestover Øvre Strandgate og opp ett trappeløp i Storhaugata. Gangavstand om lag 200 m som vist på skråfoto.
<i>Retningslinjer til §12.6: Tilknytning til sammenhengende natur-/grøntområder eller turdrag</i>	Kan ses i sammenheng med fremtidig havnepromenade i sjø. Ingen eksisterende natur-/grøntområde /turdrag i området.	I direkte tilknytning til trappeforbindelsen Storhaugata - Øvre Strandgate. Del av alléen langs hele gata nordover mot Storhaugen som illustrert på skråfoto.



Figur 37. Skråfoto viser de to ulike løypene som er mest aktuelle for å nå leikeplassen på alternativ B.



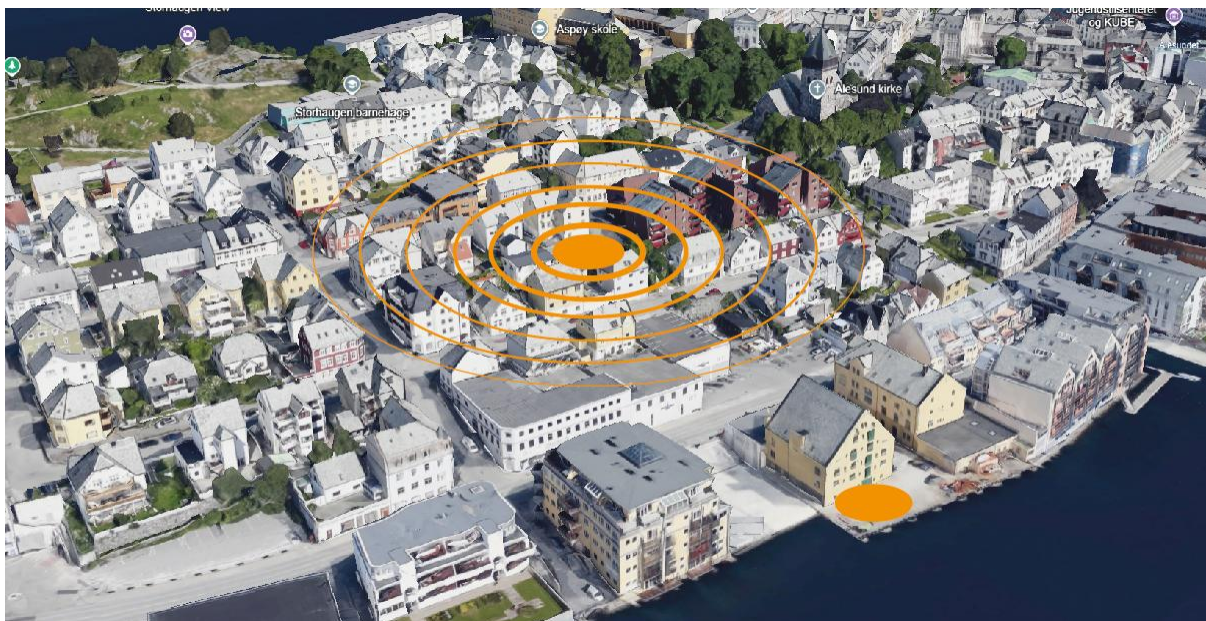
Figur 38. Illustrasjonen viser leikeplassen (alternativ B) som en integrert del av grøntaksen fra Storhaugen i nord til planområdet i sør.



Figur 39. Kommunedelplanens Temakart A: Grønt/blått. Alternativ A ligger rett ved fremtidig havnepromenade. Alternativ B markert leike-/rekreasjonsområde, rett ved grøntkorridor/trappeforbindelse (foto).

2) Nedslagsfelt og målgruppe – hva gir mest tilbake til nærmiljøet

Tema	Alternativ A Leikeareal på kai	Alternativ B Opprustning leikeareal
Nedslagsfelt og målgruppe	Felles leikeplass vil være forbeholdt beboerne. Boligprosjektet retter seg mot etablerte og første-gangskjøpere, og leikeplass på kaia vil ha begrenset antall brukere.	Offentlig leikeplass vil nå en bredere brukergruppe i flere kvartaler, som i større grad har behov for gode felles leike- og møteplasser. Opprustning av leikeplassen vil være et løft for nærmiljøet, både sosialt og visuelt.



Figur 40. Figuren illustrerer bebyggelsen som alternativ B når innenfor en radius på 100 m.



Figur 41. Eksisterende leikeplass.

3) Bevaring av kulturmiljø

Tema	Alternativ A Leikeareal på kai	Alternativ B Opprustning leikeareal
Hensyn til omkringliggende miljø i kommunedelplanens Temaplan 4: Kulturminner, -miljø og -landskap.	Leikeplass på kai vil kreve inngjerding, endring av dekke og oppføring av leikeapparater. Dette vil være fremmedelementer på kaia og svekke dens industrielle karakter, og samtidig forstyrre sørfasaden som kulturminne.	Hensyn til kulturmiljøet forventes å være vurdert i gjeldende reguleringsplan. Leikeplassen bidrar til livet mellom husene og kan øke attraktiviteten i området, som igjen vil bidra til et levende kulturmiljø.



Figur 42. Områdene markert med transparent blå er angitt som hensynsone kulturminne/kulturmiljø i kommunedelplanens Temaplan 4, med tilhørende bestemmelser §17.2.

4) Konflikt med annen bruk i området

Tema	Alternativ A Leikeareal på kai	Alternativ B Opprustning leikeareal
Omkringliggende bebyggelse	Begrenser bruken av 1. etasje i pakkhuset. Naboer i vest vil kunne oppleve noe mer støy.	Arealet er allerede regulert og hensyn til naboer forventes å være vurdert i gjeldende reguleringsplan. Opprusting vil kunne medføre mer støy, men ikke utover det en kan forvente. Møteplassen vurderes som positiv for nabolaget.
Trafikk	Hindrer manøvrering/oppstilling av kjøretøy. Begrenser muligheten for å legge til kai med båt.	Ingen konflikt. Hensyn til trafikk forventes å være vurdert i gjeldende reguleringsplan.

Konklusjon leike- og uteoppholdsareal: I en samlet vurdering er opprusting av leikeplassen ved Storhauggata det beste alternativet. Her er færrest konflikter og ingen motsetninger til kulturmiljøet, samtidig som en oppgradering av leikeplassen vurderes som svært positiv for et bredt spekter av brukere og et løft for nærområdet. Vurderingen er gjort i samråd med kommunens plan- og byggesaksavdeling, VH Miljø og samferdsel og Statens vegvesen. Ved søknad om rammetillatelse skal det ligge ved situasjonsplan for leikeplassen.

6.13 Støy

Nedre Strandgate 39

For nr. 39 er støyvurdering av ApiAku AS, datert 15.02.24, lagt til grunn. Utearealer til boliger er i hovedsak tenkt på den sørlige og østlige delen av bygget og vil ligge lengst bort fra E-136. Hoveddelen av leiligheter er plassert på den sørlige delen av bygget. Det er utarbeidet støyrapport. Bygget har et særpreget uttrykk som det er ønskelig å bevare.

Der det blir behov for å gjøre støydempende tiltak i vinduer så vil dette kunne bli løst ved bruk av innvendige varevinduer. Der vinduer skal byttes vil en i størst mulig grad prøve å unngå bruk av varevindu så lenge det er mulig å tilfredsstille lydkrav med de nye vinduene.

I forbindelse med etablering av leiligheter i øvre etasjer vil det også i tråd med støyrapport bli behov for å støyisolere taket med tilhørende konstruksjoner. Det kan også bli behov for at enkelte takvinduer utføres som støydempende vinduer.

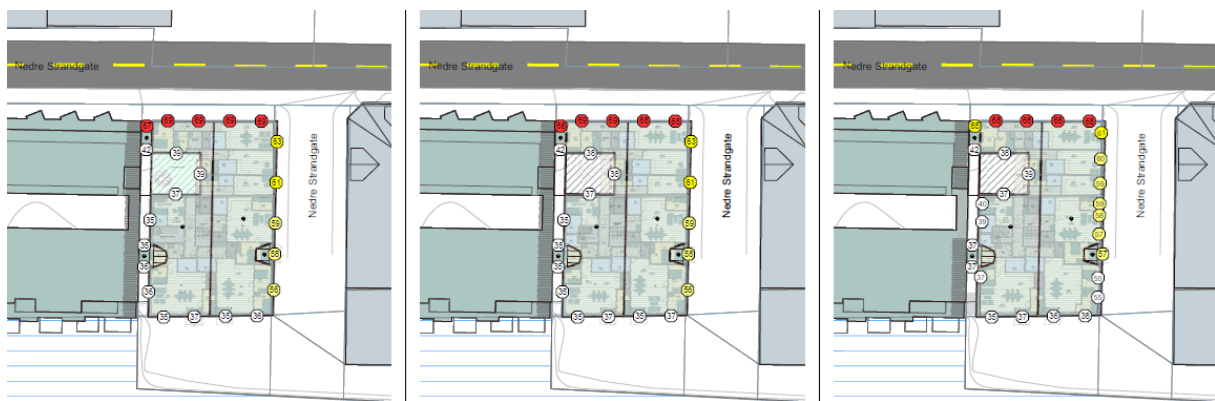
Nedre Strandgate 41

Støyrapport utarbeidet av Brekke & Strand AS, datert 06.06.25 ligger til grunn for utforming av nybygg og planløsninger.

Beregningene viser at flere av de nye boenhetene vil få støynivåer ved fasade tilsvarende gul, og delvis rød støysone, som vist på støykart i innledende kapittel. Uteoppholdsareal i gårdsrommet/atriet og på terreng/kai mot sør beregnes med tilfredsstillende støynivå, $L_{den} \leq 55$ dB.

Bygget ligger i avvikssone for støy i kommuneplanens arealdel. 23 av 26 boenheter vil kunne oppfylle avbøtende tiltak som kreves i avvikssonen ved å være gjennomgående mot en stille side, og hvor vindu til minimum 50% av antall rom til støyfølsomt bruksformål, herunder minimum ett soverom, ligger mot denne stille siden med $L_{den} \leq 55$ dB. De resterende 3 boenhetene vil kunne løses med dempet fasade gjennom å ha vinduer ut mot inntrukne balkonger med støynivå $L_{den} \leq 55$ dB.

Krav til innendørs støynivå vil kunne ivaretas gjennom å sette krav til yttervegg, tak og vinduer.



Figur 43. Figuren angir støynivå ved fasader 2.-4. etasje. Røde prikker angir punkt med støynivå over 65 dB og de gule angir nivå over 55 dB. Sør- og vestvendte fasader, samt bakgården, har hvite prikker som tilsvarer støynivå lavere enn 55 dB.

6.14 Kulturminner



Figur 44. Gammelt foto fra rundt 1960. Sentralt på bildet vises pakket huset og margarinfabrikken.

Nedre Strandgate 39

Ombygging og bruksendring i fabrikkbygningen vurderes som essensielle tiltak for å bevare byggets struktur og sikre dets fremtidige bruk. Byggets fasader skal ivaretas med tilpasninger av vinduer i tråd med antikvariske retningslinjer, for å bevare byggets historiske verdi. Å åpne gjennmurt åpning i øverste etasje på sørfasaden, vil til en viss grad bidra til tilbakeføring av tidligere fasade mot sør.

De foreslåtte tiltakene for Nedre Strandgate 39 representerer en balansert tilnærming til bevaring og modernisering. Prosjektet tar hensyn til byggets historiske betydning samtidig som det tilpasses dagens behov for boliger og næringslokaler i Ålesund sentrum. Gjennom disse tiltakene sikres byggets fremtidige relevans og bidrag til byens utvikling.

Nedre Strandgate 41

I løpet av planprosessen har det vært avholdt to møter med kommunens plan- og byggesaksavdeling og fylkeskommunens kulturavdeling for kulturmiljø, for å få en grundig faglig tilnærming til denne delen av prosjektet. I en første fase (Analyse 1) ble det fastsatt noen konklusjoner og felles målsettinger for både pakket huset og nybygget. Den andre fasen (Analyse 2) er en videreutvikling av det konseptet som på best mulig måte oppfyller de felles målsettingene i den innledende fasen. Resultatet av denne analysen ligger til grunn for reguleringsplanen og skisseprosjektet på Nedre Strandgate 41.

I de følgende delkapitlene vises et utvalg hentet fra analysene. Disse er fremlagt for og gjennomgått med plan- og bygningsmyndighetene og fylkeskommunen.

Analyse 1 – innledende fase

I første møtet 10.12.25, presenterte plankonsulentene analyser om pakkhusesnes historie i Ålesund, utviklingen av sørsida av Aspøya, og en tidslinje for eiendommen Nedre Strandgate 41 helt frem til dagens situasjon.

6.14.1 Pakkhuset

Konklusjoner:

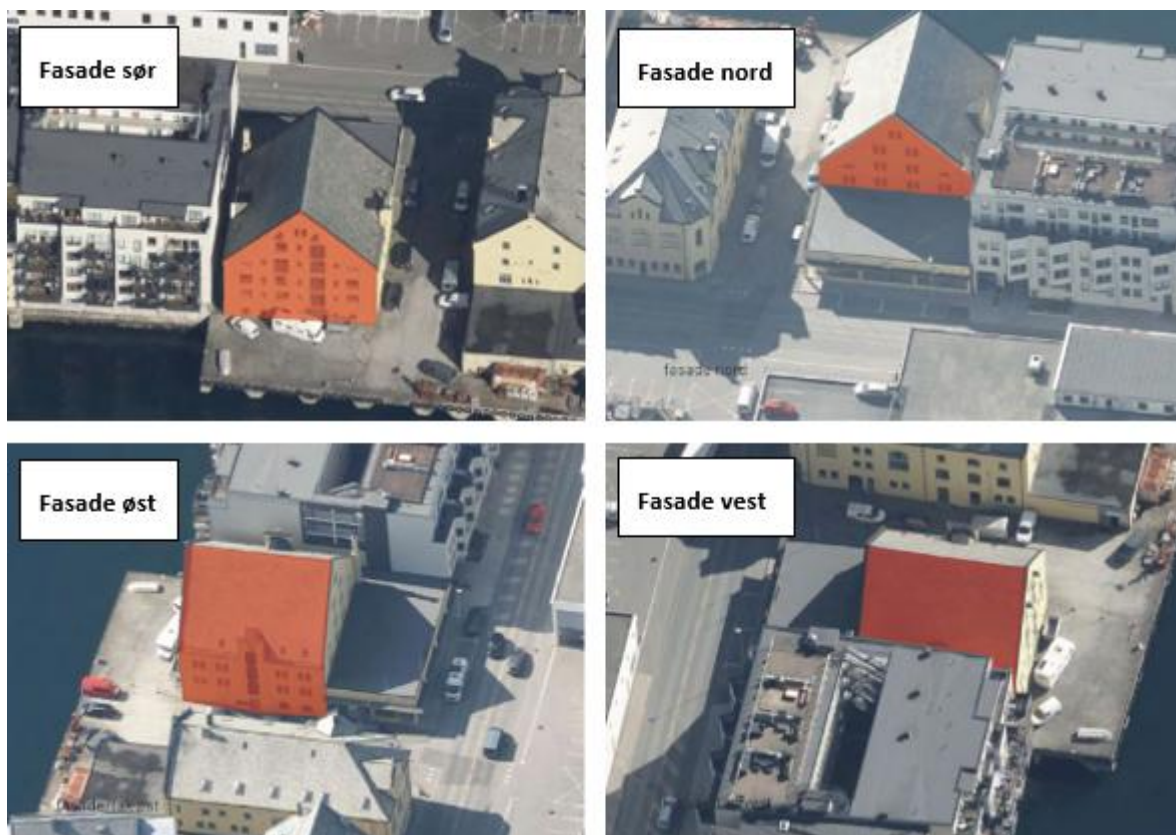
- Ny bruk skal gjenspeiles i fasadene
- Mindre endringer
- Gjenkjennbarhet og lesbarhet

Målsettinger:

- Privat uteoppholdsareal
- Dagslys
- Romlige kvaliteter
- Gjenkjennbar typologi
- Historisk lesbarhet

6.14.1.1 Vurdering av eksisterende fasader

For å finne handlingsrommet for endringer, er det gjort en registrering og vurdering av de ulike fasadene.



Figur 45. Vurdering av fasader.

Fasade sør: Ingen originale fasadetegninger å finne, men trolig opprinnelig symmetrisk utformet, med to lastedører i hver etasje og vindusåpninger lik nordfasaden. 5 av totalt 10

lastedører er murt igjen, resten er helt eller delvis murt igjen. Også vindusåpninger er endret og fasaden fremstår rotete. Kai oppført i 1976 skjuler natursteinsmur/fundament, den direkte kontakten med sjøen er forsvunnet. Kaia skjuler også en del av den opprinnelige fasaden og lasteåpningene i 1. etasje.

Vinduer: Totalt 18 vinduer, ingen av disse er originale. Opprinnelige buede vindusåpninger er erstattet med rektangulære. Trerammer/sprosser er erstattet med betong, trolig rundt 1950/60. Variert ruteinndeling.

Dører: Tre lastedører utført som topphengt skyvedør i tre er trolig helt/delvis originale. Påhengt skyvedør av stål i 1. etasje er ikke opprinnelig, denne er montert på utsida og ikke iht. byggetradisjon.

Synlighet: Synlig fra sjø og Hessa, ikke synlig fra gateplan eller Fjellstua.

Fasade nord: Ikke funnet originale fasadetegninger. To nederste etasjene er skjult bak næringsbygget, her er samtlige åpninger murt igjen. Øvrige etasjer er eksponert, denne delen er trolig opprinnelig. Tre «loftsetasjer». Tydelig, symmetrisk utforming. Utvendig skorstein oppført i senere tid.

Vinduer: Totalt 20 stk. I hovedsak originale utført i tre, vertikal ruteinndeling. Åpningsvinduer. 12 stk. rektangulære, 6 stk. m/bue, 2 stk. måneformet. Vinduer i kjeller er murt igjen.

Dører: Ingen.

Synlighet: Synlig fra gateplan (Nedre Str.gt., Øvre Str.gt., Storhauggt.) og Fjellstua. Ikke synlig fra sjø.

Fasade øst: Opprinnelig symmetrisk utformet med sentrerte lastedører og karakteristisk firkantet takoppstikk som hovedmotiv. Enkel ornamentering på takoppstikket. Fasaden er endret på gateplan ved at to vindusåpninger på sørlig del er murt igjen, og kai/utfylling fra 1976 erstattet den opprinnelige sjøtrappa og skjuler natursteinsmuren/fundamentet og nedre del av opprinnelig fasade. Skifertaket er lagt om de senere år. 11 takvinduer er tettet igjen, de tre gjenstående er ikke originale.

Vinduer: 18 stk. totalt. 8. stk. smale m/buer, 8 stk. rektangulære, 2 stk. buet på gateplan.

Trolig mye originale rammer, noe utskiftet. Et åpningsvindu på gateplan erstattet med rist.

Dører: 1 buet hoveddør, utført som topphengt skyvedør i stål, ikke original. 3 stk. lastedører utført som topphengte skyvedører i tre. Blanding av originalt og utskiftet.

Synlighet: Synlig fra gateplan (Nedre Str.gt. og Storhauggt.), litt synlig fra sjø. Øvre halvdel av taket er synlig fra Fjellstua, men ikke fasaden.

Fasade vest: 2 m avstand mellom fasade og nabobygg. Ikke funnet fasadetegninger, men trolig tilnærmet lik østfasaden. Alle lastedøråpninger og de fleste vindusåpningene er tettet igjen. Skifertaket lagt om de senere år, alle takvinduer er tettet igjen. Senere omsøkt/oppført tilbygg (isbod) på sørvestre hjørne, dette er senere revet.

Vinduer: Noen få vinduer, uviss originalitet.

Dører: Ingen.

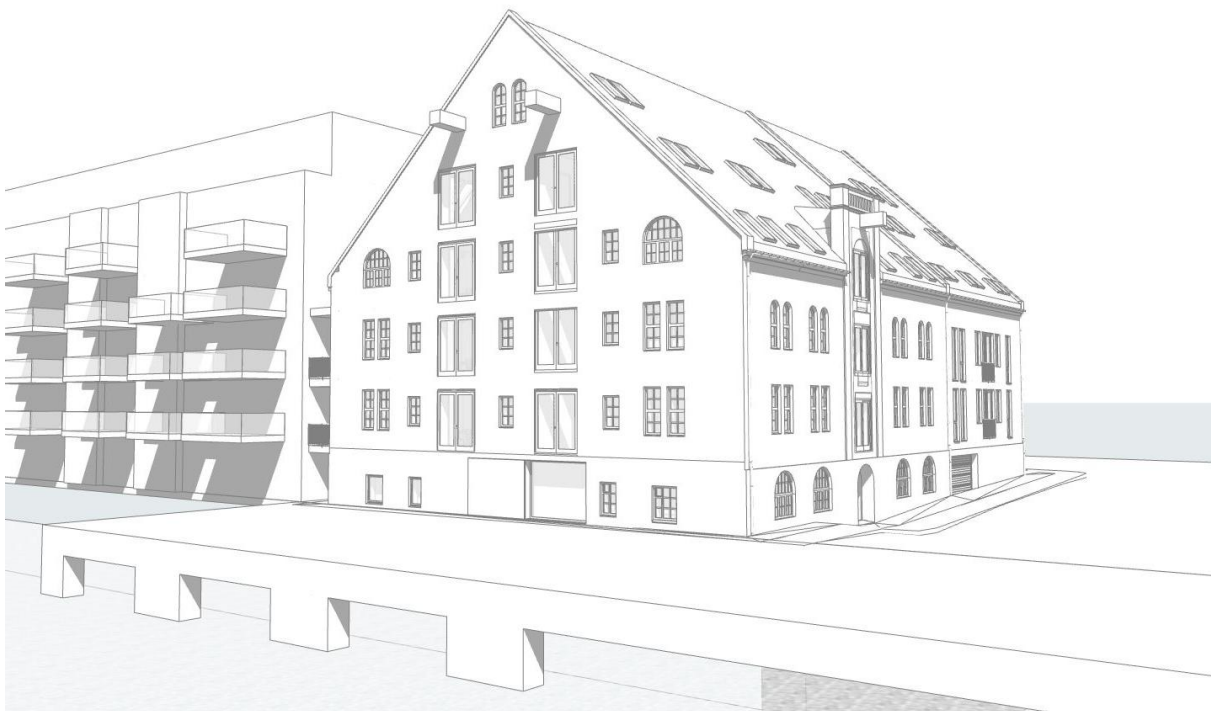
Synlighet: Kun delvis synlig fra tilstøtende nabo og egen kai på nært hold.

6.14.1.2 Vindusåpninger og balkonger

Illustrasjonene i dette kapittelet viser noen studier på vindusåpninger på sørfasaden, og eksempler på ulike varianter av privat uteoppholdsareal i form av balkonger.



Figur 46. Mulighetsstudie: Eksisterende fasade med en miks av originale vindus-/vindedøråpninger og vinduer av senere tid med annen form og materialbruk enn opprinnelig.



Figur 47. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus- og vindedøråpninger er tilbakeført. Vindedører er erstattet med glass fra gulv til tak.



Figur 48. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus- og vindedøråpninger er i stor grad tilbakeført, men de minste vinduene er gjort større for å gi økt lysinnslipp.



Figur 49. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindedøråpninger er tilbakeført. For maksimalisering av lysinnslipp er det satt inn tilsvarende store vindusflater der det opprinnelig har vært vinduer.



Figur 50. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus-/vindedøråpninger og franske balkonger m/glassrekkverk.



Figur 51. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus-/vindedøråpninger og franske balkonger m/smijernsrekkverk.



Figur 52. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus-/vindedøråpninger og utenpåhengte balkonger m/glassrekkverk.



Figur 53. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus-/vindedøråpninger og utenpåhengte balkonger m/smijernsrekkverk.



Figur 54. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus-/vindedøråpninger med kombinasjon av inntrukken og uten-påhengte balkonger m/glassrekkverk. Planforslaget som ble behandlet i Planutvalet 23.09.25 åpnet for denne type rekkverk.



Figur 55. Mulighetsstudie: Opprinnelige vindus-/vindedøråpninger med kombinasjon av inntrukken og uten-påhengte balkonger m/smijernsrekkverk. Etter vedtak i Planutvalet er bestemmelsene endret til kun å tillate smijernsrekkverk.

Konklusjon balkonger/vindusåpninger: Planen legger til rette for en kombinasjon av inntrukket og utkraget balkong. Inntrekket viser til den historiske bruken, samtidig som balkongene, på inntil 1,5 m utkraging fra fasadelivet, føyer seg inn i rekka av balkonger langs Nedre Strandgates sjøside. Størrelsen gir mulighet for hensiktsmessig møblering av uterommet. Vindusåpninger f.o.m. 2. etasje skal tilbakeføres, men tilpasset gjeldende forskrifter. I 1. etasje er det ikke krav om tilbakeføring, da kaia ligger høyere på fasaden enn de opprinnelige vindedørene. Plassering av vinduer/åpninger er derfor litt friere i denne etasjen.

6.14.1.3 Rekkverk

Rekkverket på balkongene (utkraget mot sør, franske balkonger mot øst) skal dekke i hovedsak to funksjoner, i tillegg til å tilfredsstille forskriftsmessige krav:

- Brukbarhet: Skjerme for vær og vind og gjøre balkongen til et hensiktsmessig og godt uteoppholdsrom som kan brukes gjennom hele året.
- Historisk lesbarhet: Ikke dominere den verneverdige fasaden, videreføre pakkhusets karakter og gi et tydelig skille mellom nytt og gammelt.

For å best mulig oppnå dette, er det i hovedsak vurdert tre alternativer for rekkverk:

- Åpent rekkverk i form av vertikale spiler (smijern)
- Tett rekkverk utført i glass
- En kombinasjon av spiler og glass på innsiden

I Ålesund sentrum, der sentrumsplanen og Verne- og byformingsplanen gjelder, er det stor variasjon av rekkverk på balkonger. Dette gjelder både originale jugendbygg og nyere bygg. Videre må en også skille mellom rekkverk og balkonger på sentrumsbebyggelsen (bolig- og forretningsbygg) og sjøbuene. De følgende figurene dokumenterer den store variasjonen.



Figur 566: Rekkverk på sentrumsbebyggelsen innenfor sentrumsplanen: A - Nybygg m/vertikalt spilerekkverk; B - Jugendbygg med senere påbygg m/smijernsrekkverk med ulik detaljering; C - Gjenreist jugendbygg (til venstre) og opprinnelig jugendbygg (til høyre) m/mur og smijern; D - Nybygg m/horisontale spiler og innvendig glass; E – Jugendbygg m/mur (både tett og m/åpninger); F - Nybygg m/betong og glass.



Figur 57: Rekkverk på sjøbuer innenfor sentrumsplanen: A og B – Jugendbygg m/franske balkonger m/glass; C – Spjelkavikbua (til venstre) m/franske balkonger m/glass og Hotel Brosundet (i midten og til høyre) m/glass på innsida av balkongdørene; D – gjenoppbygd kopi m/utenpåhengte balkonger m/mørkt glass (hvite bygg) og postmodernistisk jugendbygg (blått bygg) m/utenpåhengte balkonger m/vertikale spiler.

Konklusjon rekkverk: For sjøbuer er vindedøråpningene sentrale for fasadens uttrykk og typologi. Opprinnelig hadde ikke åpningene rekkverk, og derfor mener vi at glassets transparens best ivaretar byggets historiske lesbarhet i tillegg til balkongens funksjon. Materialet synliggjør skillet mellom nytt og gammelt uten å etterligne og ivaretar både vern og ny bruk på en respektfull måte. Av byens originale sjøbuer som er transformert (A, B og C), har ingen smijernsrekkverk, men ulike former for glass som gjør vindedøråpningene visuelt lesbare nettopp fordi glasset ikke konkurrerer med den originale arkitekturen.

Administrasjonen mener likevel at smijern er tradisjon og bestemmelsene tillater derfor kun smijernsrekkverk.

6.14.1.4 Mellomrommet

Mellom nr. 41 og 43 er en ca. 2 m bred åpning som går i hele vestfasadens lengde. Her var det opprinnelig vindedører og vinduer tilnærmet lik østfasaden. Nå er de fleste åpninger tett igjen, mens noen vinduer er erstattet med andre vindustyper. På disse illustrasjonene tas det utgangspunkt i at det er etablert balkonger mot sør. Under vises noen muligheter for å utnytte mellomrommet med tilbygg som del av nye leiligheter. Reguleringsplanen åpner for tilbaketrukket tilbygg som ikke dominerer over pakkhuset.



Figur 5857. Til venstre: Tilbygg i tre etasjer, i flukt med fasaden. Til høyre: Tilbygg i tre etasjer, tilbaketrukket.



Figur 59. Til venstre: Tilbygg i fem etasjer, i flukt med fasader. Til høyre: Tilbygg i fem etasjer, tilbaketrukket.

6.14.2 Om nybygget mot Nedre Strandgate

Generelle betraktninger:

- Tilnærming til byens jugendstil har utviklet seg fra mye kontrast, til kopi og tilpasning
- Mer tilpassing enn kontrast
- Nedre Strandgate har skiftet karakter - fra sjøbuer og gløtt til bymessige kvartal
- Ingen fasit - mange muligheter

Målsettinger:

- Funksjonelt bygg med attraktive leiligheter - økonomisk bærekraftig, innfri funksjonskrav
- Byreparasjon - skjule nabobygg og tilpasning til dagens forhold
- Tolke dualiteten mellom bygate og pakkhus - funksjoner gjenspeiles i fasade og uttrykk
- Vertikalitet, jugendstilens symmetri og asymmetri
- Interessant gateplan
- Nybygg i bevaringsverdig miljø - gjenkjennbarhet (typologi) og lesbarhet (gammelt/nytt)
- Nytolkning av typologi, forankret i jugend og sjøbua sin arkitektur

6.14.2.1 Takform og gatehjørner

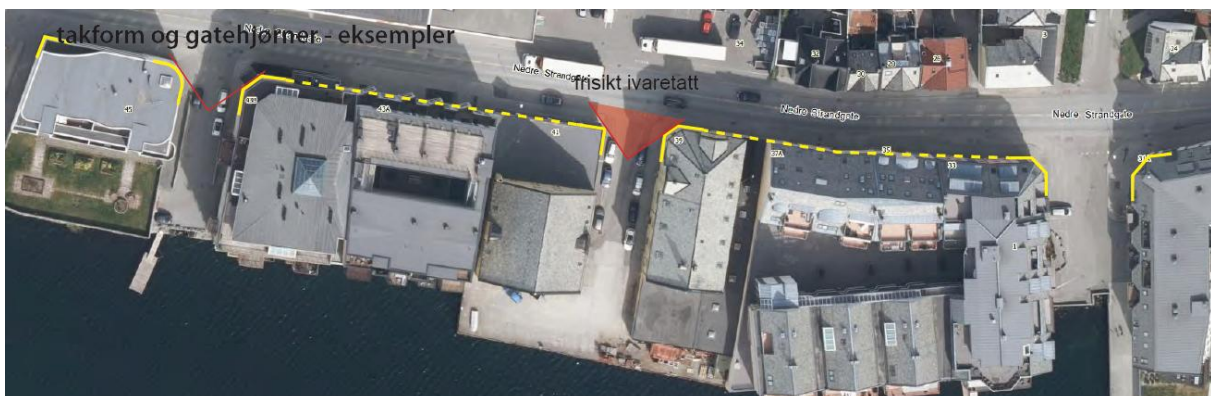
Utvidelsen av pakkhuset innebærer å ta standpunkt på hvordan det nye bygget skal forholde seg til eksisterende sjøbu og til bebygde omgivelser, i en historisk kontekst. Som eksemplene under viser, er det store variasjoner på hvordan tak og bygningskropp møter gatehjørnene. Hjørnene varierer fra 90 graders vinkler til skrå og avrundede former, eventuelt kombinert med tårn fra og med 2. etasje. Som regel synes frisikt i gatekrysset å være avgjørende for formen. Måten hjørnet løses på gir føringer for takformen, som for ungdombyggene utelukkende er skråtak med skifertekking, men med ulike løsninger for hjørnet. En del nyere bebyggelse har brutt med eller nytolket ungdombebyggelsen for å løse hjørnene.



Figur 60. Skråfotoene illustrerer noe av variasjonen av takformer og hushjørner på gjenreisningsbebyggelsen i Ålesund sentrum.



Figur 61. Skråfotoene illustrerer takformer og hushjørner på nyere bebyggelse i Ålesund sentrum, ved både tilpasninger og ulike former for kontrast.



Figur 62. Flyfoto med eksisterende fasadeliv tegnet med gul strek og frisiktsone markert med rødt.

Eksisterende tilbygg på nr. 41 er allerede trukket tilbake fra gateløpet. Den gamle fabrikkbygningen på nr. 39 ligger nærmere vegen og har derfor kuttet hjørne. Den opprinnelige frisikttrekanten er ivaretatt ved å holde seg til byggelinja på resten av kvartalet, og nybygget på nr. 41 kan dermed få en 90 graders hjørne mot gatekrysset. Dette forutsetter selvsagt at eksisterende kantparkering langs E136 fjernes for å ivareta frisiktsona, slik Statens vegvesen krever i sitt innspill. Dette er sikret i reguleringsplanen.

6.14.2.2 Byreparasjon

Vi vurderer det eksisterende tilbygget som et hull i kvartalet og i gateløpet og det bør formes på en måte som fullfører kvartalsformen.

Byreparasjonen av det eksisterende tilbygget i Nedre Strandgate 41 består av to hovedgrep:

- Nytt innhold og bruk
- Nytt bygningsvolum

Innhold og bruk: Transformasjon fra én etasje med næringslokale til flere etasjer med bolig. Flere boliger vil bidra positivt til utviklinga av bydelen og handelen i sentrum. Den nye bruken sikres på plankart og i bestemmelser.

Bygningsvolum: Dagens tilbygg består av én etasje og store glassflater med baldakin. Bygget bryter med omkringliggende gesimser og danner et hull i gateløpet. Nabobygget Nedre Strandgate 43 har en tett og avvisende brannvegg mot øst, som har lite i et bysentrum eller i en boliggate å gjøre. Et nybygg som i stor grad skjuler denne brannveggen, vil være positivt for opplevelsen av både kvartalet og gateløpet. Byreparasjonen må også ses ut ifra den generelle utviklingen av Nedre Strandgate: fra opprinnelig å være en gate med pakkhus og gløtt til sjøen, til å bli ei boliggate som en direkte utvidelse av bysentrums- og Aspøyas kvartalsbebyggelse. Et nybygg over flere etasjer vil være i tråd med denne utviklingen.

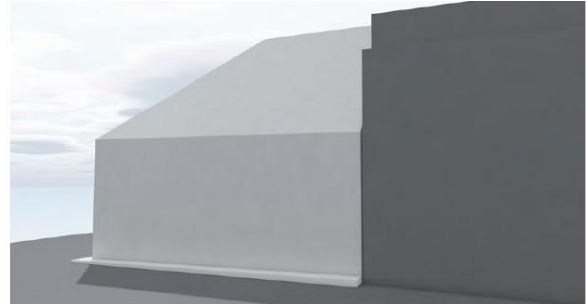
Pakkhuset som står der i dag, har en ganske utypisk kvadratisk grunnflate sammenlignet med de andre historiske pakkhusene. En utvidelse vil nødvendigvis endre denne kvadratiske formen. Måten å løse dette på er gjort ved hjelp av en omfattende volumstudie, basert på både historisk analyse og forskriftsmessige krav.



Figur 63. Flyfoto fra 1947. Nedre Strandgate 41 vist med gult omriss.

6.14.2.3 Bygningsvolum og takform

Ved å studere gamle foto, ser man at de aller fleste pakkhusene langs Nedre Strandgate var rektangulære volumer (rødt omriss) som strakk seg fra gata i nord til sjøen i sør. Mønene understreker den langstrakte formen (sorte piler). De fleste av disse pakkhusene er revet. Utvidelsen av nr. 41 henter inspirasjon fra disse pakkhusene, samtidig som vi beholder den tydelige geometriske formen som er i Nedre Strandgate 41.



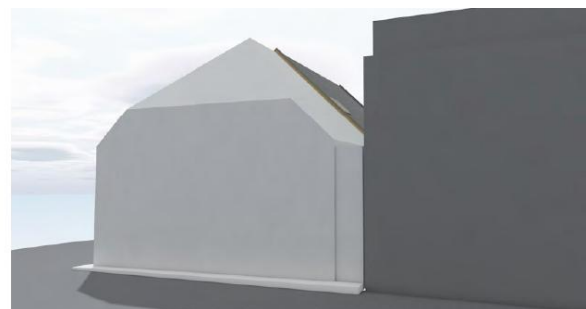
Figur 6458. Kvartalstruktur.

Ved å tenke nybygget som et valmet hjørnebygg i fortsettelsen av nr. 43, bidrar nybygget til å fullføre kvartalsstrukturen. Både den gjenkjennbare rektangulære formen og det karakteristiske gavlmotivet på nordfasaden forsvinner og gir stor endring i byggets karakter. Brannveggen på nabobygget blir noe skjult, men danner en uklar overgang mellom byggene.



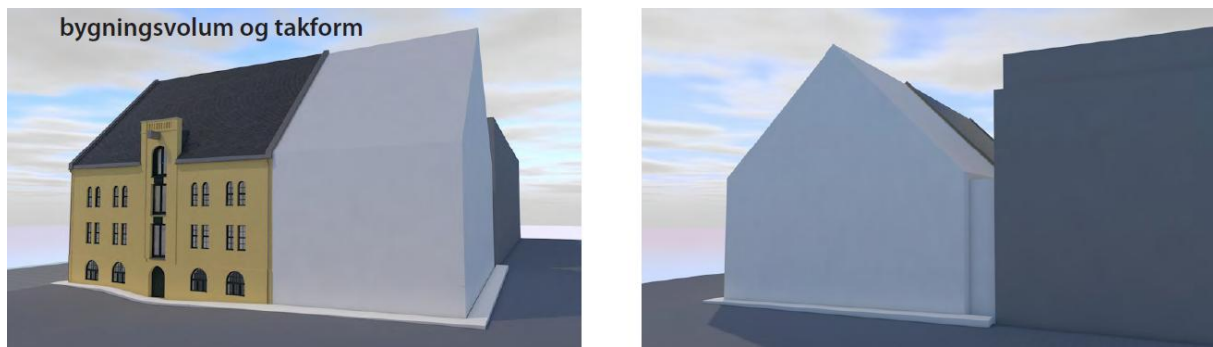
Figur 65. Valmtak.

Et selvstendig bygg med valmtak. Pakkhusformen er gjenkjennbar, men valmtaket gir noe endring av karakter ved at gavlmotivet forsvinner og det dannes et horisontalt uttrykk mot gata. Valmtaket gjør at nabobygget fortsatt dominerer.



Figur 66. Halvvalm.

Takformen endrer byggets karakter og gjenkjennbarhet. Gavlmotivet forsvinner i stor grad, og i tillegg er ikke halvvalm en vanlig måte å avslutte et bygg på mot Ålesundsgatene. Varianten gir imidlertid utvidelsen en viss tyngde og skjuler mer av nabobygget.



Figur 6759. Saltak.

Denne varianten er en direkte utvidelse av det opprinnelige pakkehuset. Mønet fremhever det langstrakte volumet, samtidig som det formsterke gavlmotivet videreføres. I tillegg skjules nabobyggets branngavl i stor grad bak nybygget.

I samråd med kommunens plan- og bygningsavdeling og fylkeskommunens kulturmiljøavdeling, ble alternativet med saltak vurdert som den beste løsningen å jobbe videre.

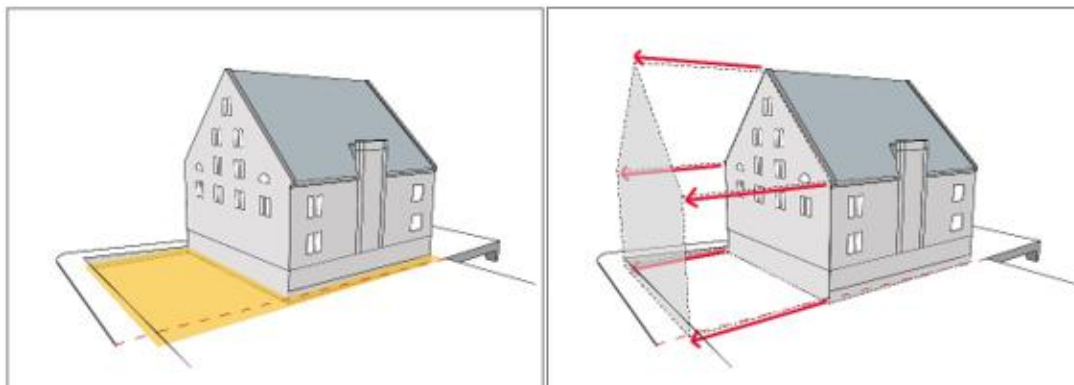
Analyse 2 - Videreutvikling av konsept

I konseptutviklingen har skjerming mot støy vært det mest førende for utforming av tilbygget. Dette henger sammen med kommunedelplanens arealdel, Temakart D: Støysoner langs hovedvegnettet, §21 Avvikssone støy:

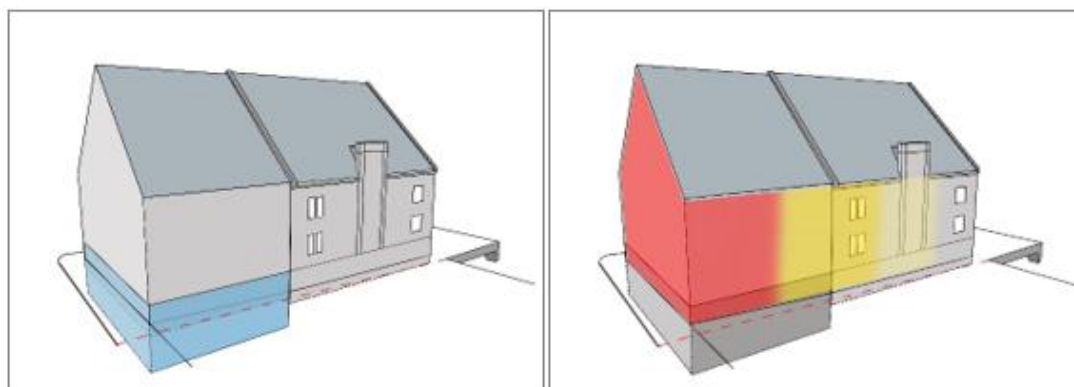
- Alle boenheter innenfor avvikssonen skal være gjennomgående og ha minimum en stille side
- Minimum 50% av antall rom til støyfølsomt bruksformål i hver boenhet skal ha vindu mot stille side. Herunder skal minimum 1 soverom ligge mot stille side.
- Støykrav for uteoppholdsarealer skal være tilfredsstilt (Lden 55 dB)
- Alle boenheter hvor ett eller flere rom til støyfølsomt bruksformål kun har vinduer mot støyutsatt side, må ha balansert mekanisk ventilasjon. Boliger skal etableres med balansert mekanisk ventilasjon der luftinntak skal plasseres bort fra mest støyutsatt veg/gate.
- Nødvendige utredninger, avveininger og avbøtende tiltak foretas og fastsettes gjennom reguleringsplan, herunder krav om dokumentasjon av at fasadetiltak, inneklima, luftkvalitet på uteoppholdsarealer og behov for kjøling og solavskjerming er tilfredsstillende.

Det har dessuten vært et mål å innfri kommunedelplanens krav til parkering så langt det lar seg gjøre, samt private uteoppholdsareal og dagslys. De følgende illustrasjonene viser den konseptuelle volumoppbyggingen som støy, det meste av parkering og dagslys til boenheterne.

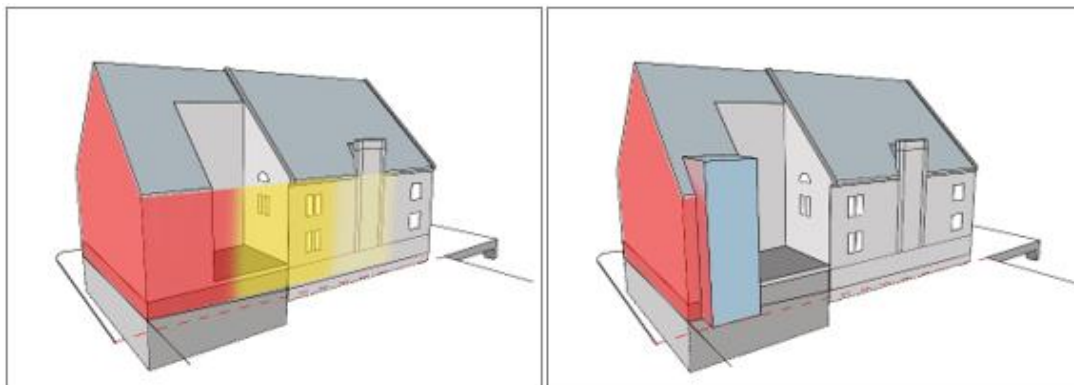
6.14.2.4 Konseptutvikling



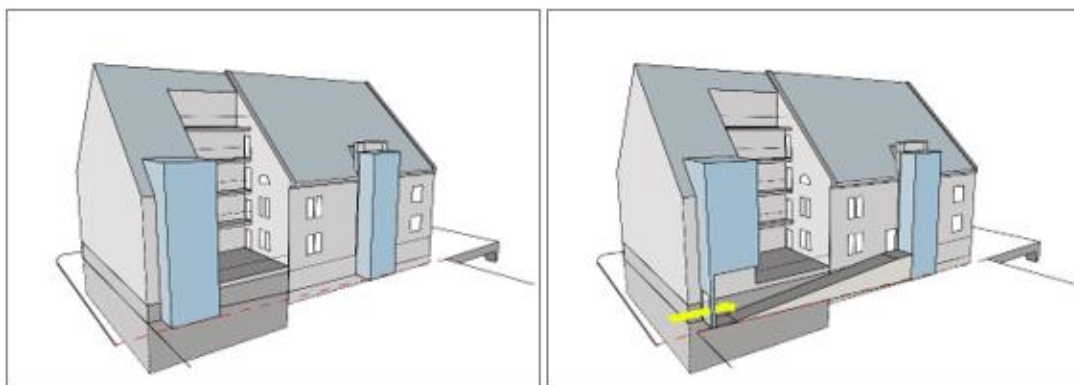
Figur 68. Til venstre: Tilgjengelig utbyggingsareal. Til høyre: Konsept direkte utvidelse av pakkhuset.



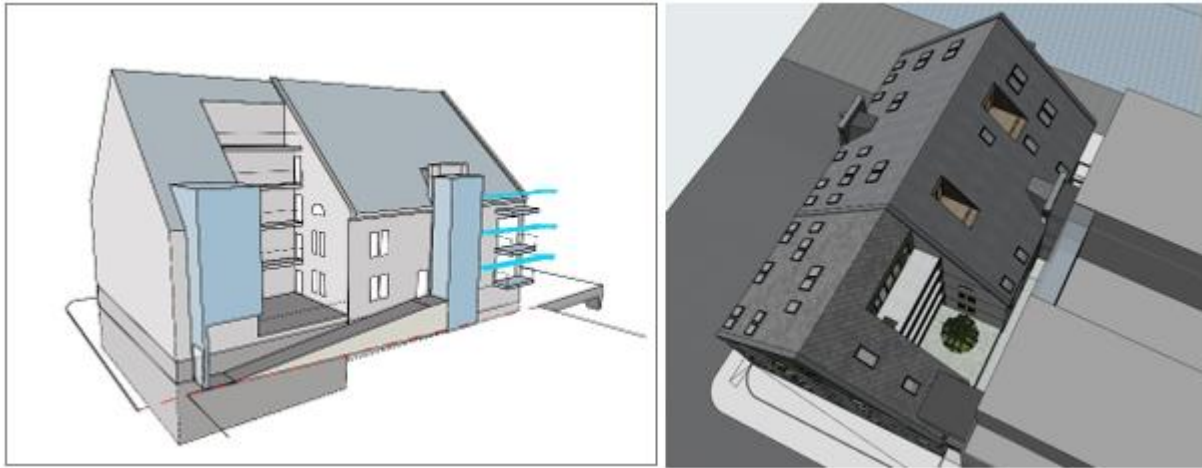
Figur 6960. Til venstre: Parkeringskjeller i underetasjer. Til høyre: Støysoner vist på fasader.



Figur 70. Indre gårdsrom med støysoner. Til høyre: Mellombygg stanser trafikkstøy.



Figur 7161. Til venstre: Tilbygg på pakkhuset. Til høyre: Inngang til mellomrommet aktiverer gateplan.



Figur 72. Til venstre: Lengst sør utnyttes mellomrommet til balkonger og mer lysinnslipp til leilighetene, samtidig som bakenforliggende tilbygg opprettholder utsikt. Til høyre: Skjermdump fra datamodellen som illustrerer overgangen mellom pakkehus og nybygg med indre gårdsrom.



Figur 73. Illustrasjonen viser pakkehuset og nybygget sett fra vest (nabobygget er fjernet i illustrasjonen). I den videre bearbeidingen av konseptet, følger rampen det opprinnelige terrenget og faller fra Nedre Strandgate og ned mot ny inngang i tilbygget. Bakgården blir et lunt og stille fellesareal. Etter dialog med fylkeskommunen er fire originale vinduer beholdt på vestfasaden (2 i hver etasje), der denne illustrasjonen viser kun to nye vinduer.

6.14.2.5 Åpninger i fasade

Noe av det som karakteriserer jugendbebyggelsen i Ålesund, er det vertikale uttrykket i fasadene. Dette gjelder også for Nedre Strandgate 41. Dette uttrykket skapes ofte av vindusåpningene og sprosseinndelingene, som understreker det vertikale i det som i utgangspunktet kan være et langt bygg. Et annet karakteristisk trekk er at etasjen på gateplan skiller seg ut fra øvrige etasjer. Ikke bare ved farge eller større vinduer, men også ved den asymmetriske plasseringen i fasaden. De følgende figurene illustrerer hvordan vertikaliteten ivaretas fra og med 2. etasje, mens en står litt friere ved utformingen av 1. etasje. I sørfasaden er eksisterende vindusåpninger fra senere tid bevart, og forteller med dette også en del av byggets nyere historie og bruk. De buede vinduene på den originale nordfasaden tas igjen som nisjer med tilsvarende buet lik form på den nye nordfasaden (nederst til høyre), slik at de karakteristiske gavlmotivene i opprinnelige nord- og sørfasadene videreføres.



Figur 74. Analyse: Vinduer (blå) og balkongdører/-åpninger (gul) gir et vertikalt uttrykk i fasaden og danner gjenkjennelige geometriske motiv på fasadene og en helhetlig arkitektur.

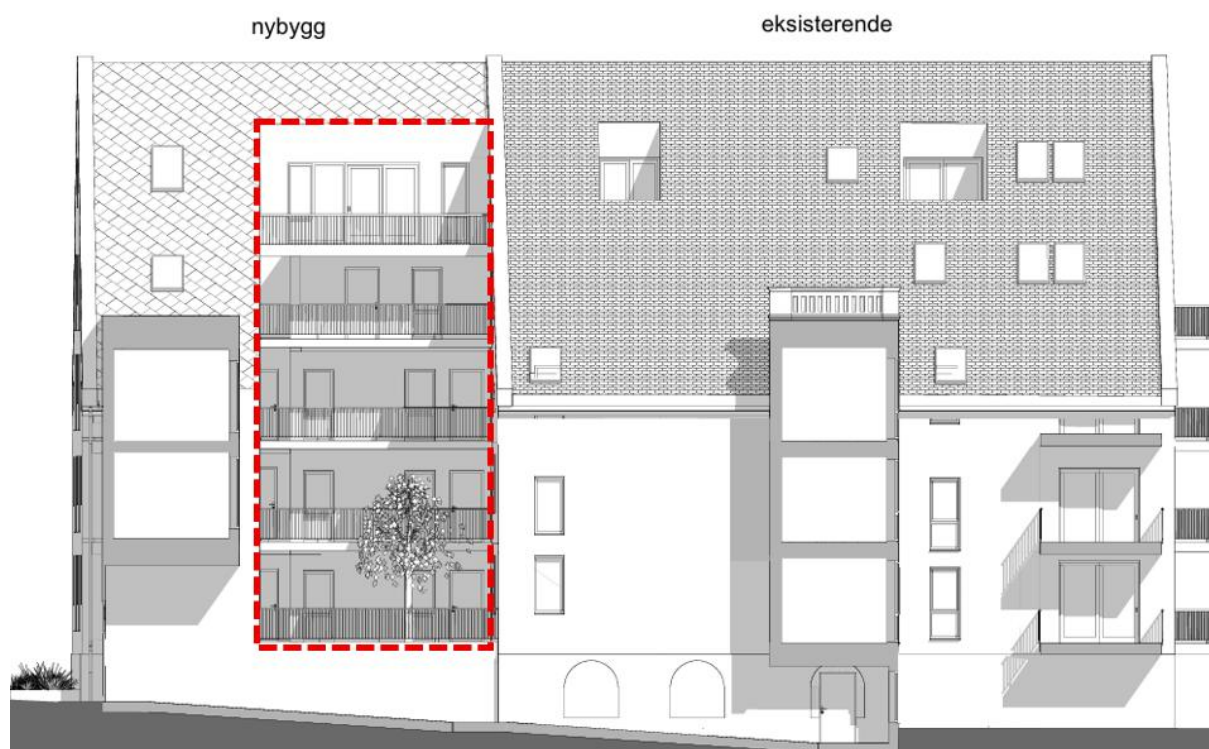


Figur 75. Analyse: 1. etasje har et horisontalt uttrykk og gir bygget en visuell tyngde. Her gis et større spillerom for plassering og utforming av åpninger.

6.14.2.6 Skillet mellom nytt og gammelt



Figur 76. Gavlbeslag (rød strek) og kvadratisk skiferformat markerer overgangen mellom gammelt og nytt tak. Innkjøringen til p-kjeller markerer overgangen mellom gammelt og nytt på gateplan. Overgangen mellom vegglinje i pakkehus og nybygg skal gå sømløst over i hverandre, her illustrert med blå.



Figur 77. Det indre gårdsrommet markerer overgangen fra pakkehus til nybygg. Bakgården gir romlige kvaliteter og bevarer/synliggjør store deler av pakkehusets originale nordfasaden, som vist på Figur 70.



Figur 78. I dag: Nedre Strandgate 41 med dagens étt-etasjes næringsbygg i front.



Figur 79. Ny bebyggelse: Illustrasjon av utvidelsen av pakkhuset.

6.15 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Bebyggelsen på planområdet tilkobles eksisterende stikkledning i Nedre Strandgate som er koblet til renseanlegg RA2 i Skutvika.

6.16 Plan for avfallshenting

Renovasjon baserer seg på egne søppeldunker for henholdsvis nr. 39 og 41. Henting av avfall kan skje enten ved a) at renovasjonskjøretøy rygger inn i gatestubben og parkerer i gateløpet, før den kjører ut i Nedre Strandgate igjen og fortsetter østover (dette forutsetter at renovasjonskjøretøy kommer vestfra), eller b) renovasjonsbil benytter kaia som snuplass (dette forutsetter at det ikke er hindringer på kaia. Begge løsningene er diskutert i møte med planavdelinga og VH Miljø og samferdsel.

6.17 ROS-analyse

ROS-analyse datert 21.04.2026 er vedlagt reguleringssaken. Analysen bygger på vurderingene som er gjort i sjekklister for vurdering av risiko- og sårbarhet i saker etter plan- og bygningsloven, datert 06.06.2025.

6.18 Rekkefølgebestemmelser

Før brukstillatelse er det knyttet rekkefølgekrav til følgende:

Nedre Strandgate 39

- Opparbeiding av tilhørende fortau
- Felles leike- og uteoppholdsareal på tak over tilbygg mot sør

Nedre Strandgate 41

- Sanering av kantparkering langs E136 og opparbeiding av tilhørende fortau
- Opprusting av regulert leikeplass ved Storhauggata

For begge eiendommene gjelder i tillegg:

- Etablering av gangfelt over E136 i krysset Nedre Strandgate/Aspegata

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Detaljreguleringsplanen er i tråd med PAKT og kommunedelplanens arealdel, ved hovedsakelig å tilrettelegge for boliger og næringsvirksomhet i sentrumsområdet. Planen innebærer ingen vesentlige avvik fra overordnede planer.

7.2 Landskap

Eksisterende bebyggelse skal i stor grad videreføres. Foruten forlengelse av pakkhuset i Nedre Strandgate 41, har planen begrenset virkning for landskapet. Det åpne gateløpet mot fjorden blir ivaretatt.

7.3 Stedets karakter

Planområdets karakter som representant for gjenreisningsbebyggelsen og byens historiske utvikling blir ivaretatt. Ved å forlenge sjøboden i Nedre Strandgate 41 mot nord, vil planen også bidra til å reparere den overordnede kvartalsstrukturen og forsterker siktaksen i gateløpet. Tilbakeføring til opprinnelige fasader (med nødvendige tilpasninger for dagens krav og ny bruk) vil bidra til å gi planområdet en estetisk oppgradering, men som har liten virkning for det overordnede områdets karakter, slik fasadeoppriksene indikerer. Nedre Strandgates karakter som en kombinert nærings- og boliggate understrekes. Sentrumsbebyggelsens proporsjoner videreføres og det gjøres ingen endringer i etablerte bevegelsesmønster eller trafikkforhold.

7.4 Byform og estetikk

Som det sto i varsel om oppstart har en viktig målsetting for planarbeidet vært å legge til rette for *byreparasjon* og styrke helheten og verdien av kulturmiljøet i området gjennom ny bruk. Den avvisende brannveggen på nr. 43 skjules bak nybygget på nr. 41, både sett fra gateplan og fra Fjellstua. Etter vår oppfatning vil denne reguleringsplanen være et positivt bidrag til og et byplanmessig løft for bygningsmiljøet i tråd med byens gate- og kvartalsstruktur.



Figur 80. Oppriks nye fasader sett fra nord.



Figur 81. Oppriks nye fasader sett fra sør.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø

Hensynsone på plankart og tilhørende bestemmelser sikrer at den gamle margarinfabrikken i nr. 39 og sjøbua i nr. 41 ikke rives. Reguleringsplanen gjør at viktig jugendbebyggelse også utenfor sentrumskjernen bevares.

Nedre Strandgate 39:

Planen legger til rette for en balansert tilnærming til bevaring og modernisering, ved å hensynta fabrikkbygningens historiske betydning, samtidig som den tilpasses dagens behov for sentrale boliger og lokaler for næringsvirksomhet.

Nedre Strandgate 41:

Først og fremst vil ny bruk av pakkhuset gi liv til området og være positivt for kulturminnet og -miljøet. Reguleringsplanen sikrer at rehabilitering og tilbakeføring skjer med god kvalitet. Nybygget er stil- og stedstilpasset og det er lagt svært mye arbeid i å forme et tilpasset bygg, samtidig som det skal innfri strenge forskriftskrav knyttet til blant annet støyforhold, brann-sikkerhet, dagslys, uteoppholdsrom og parkering. Riktig utforming og materialbruk på fasader og tak er sikret i bestemmelsene for både pakkhus og nybygg.

7.6 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Ved oppslag i [Artsdatabanken](#) er det ikke gjort registreringer av truede arter eller truede naturtyper innenfor planområdet, men langs E136 er det registrert ett funn av platanlønn som er en fremmed art. Under befaring av området ble det imidlertid ikke gjort funn av platanlønn. Ved etablering av blomsterbed tillates det ikke planting av fremmede arter. Detaljreguleringen innebærer ingen tiltak i sjø og har dermed ingen konsekvenser for kysttorskens gytesuksess.

7.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Planen bidrar til å tilgjengeliggjøre sjøfronten ved å legge til rette for offentlig gang-/sykkelveg frem til kaia i planområdet. For fremtidige beboere i Nedre Strandgate 39, vil opparbeiding av felles/privat uteoppholdsareal bidra til rekreasjonsmuligheter innenfor planområdet. Utover dette har planen liten virkning for rekreasjonsinteresser og rekreasjonsbruk.

7.8 Trafikkforhold og mobilitet

Detaljreguleringen vil generere noe økt trafikk. Etter vår vurdering vil dette ha liten innvirkning på belastningen i nærområdet. Gateparkeringen langs E136 erstattes med fortau som vil være et positivt grep med hensyn til sikkerhet, samtidig som det gir et mer oversiktlig trafikkbilde. Realisering av reguleringsplanen vil det etableres nytt gangfelt i krysset Nedre Strandgate/Aspegata. Dette vil være et trygt krysningspunkt som er svært positivt for hele nærområdet.

7.9 Barn og unges interesser

Som følge av planens art og omfang er hensynet til barn og unges interesser og krav til lekeplass både innenfor og utenfor planområdet. Den valgte løsningen er basert på en samlet vurdering av tilgjengelig areal, eksisterende bystruktur og behov for funksjonelle leikearealer. For nr. 39 opparbeides utearealet på tak, med høyere kvalitet som kompenserende tiltak for ikke oppfylt arealkrav. Denne vurderes som bedre egnet for mindre, tilrettelagt lek i skjermede omgivelser for beboerne. Et større leikeareal ivaretas gjennom oppgradering av leikeplassen i Storhauggata ved etablering av boenheter i nr. 41. Denne er tilgjengelig for flere og en oppgradering vil være et gode flere kan dra nytte av, enn dersom areal skal løses på egen tomt.

7.10 Sosial infrastruktur

Planen har et begrenset omfang, men kan gi en økning i antall barnehage- og skolebarn, samt studenter på Aspøya. Det vurderes at det er tilstrekkelig kapasitet for å dekke dette behovet.

7.11 Universell utforming

Fortau skal opparbeides iht. UU og dette vil ha positiv innvirkning på fremkommeligheten. Begge prosjektene vil tilstrebe å oppnå TEK17 sine krav til tilgjengelighet så langt som mulig. Utvendig rettløpstrapp med repos for å komme til uteoppholdsareal på nr. 39, vurderes som en balansert løsning mellom hensynet til universell utforming, byggets verneverdi og praktisk gjennomførbarhet.

7.12 ROS

ROS-sjekkliste er utfylt og vedlagt planen. Ut ifra risikoelementer som ble identifisert i sjekklisten, er følgende temaer redegjort for i egen ROS-analyse m/appendiks utarbeidet av Multi-consult AS:

- Stormflo
- Trafikkulykke i sjø
- Båtkollisjon
- Trafikkstøy

7.13 Teknisk infrastruktur

Strømforsyning oppgraderes og vurderes å gi ingen store virkninger. Noe økt belastning på vann- og avløpsnett, men dette føres til godkjent renseanlegg RA2 og vurderes som uproblematisk.

7.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen har ansvar for å drifte og vedlikeholde offentlige arealer innenfor planområdet. I tillegg vil kommunen være ansvarlig for drift og vedlikehold av den offentlige lekeplassen i Kirkegata/Storhauggata samt nytt krysningspunkt i Nedre Strandgate/Aspegata.

7.15 Konsekvenser for næringsinteresser

Flere boliger i sentrum er positivt for handel og næringsliv.

7.16 Interessesmotsetninger

Den største konflikten antas å være knyttet til Nedre Strandgate 39 og 41 som kulturmiljø. Det vil alltid være diskusjon på dette feltet om hva som er riktig i transformasjon av verneverdig bebyggelse. Etter vår vurdering er hensikten bak prosjektene godt belyst gjennom analyser og faglige diskusjoner med planmyndighetene.

I tillegg kan det være konflikter i bruken av kai og realisering av fremtidig havnepromenade.

Planen vurderes å gi flere positive enn negative virkninger.

8 Vedlegg

8.1 Vedlegg til reguleringsplanen

Vedlegg 1	Plankart, 20.08.2026
Vedlegg 2	Planbestemmelser, 20.08.2026
Vedlegg 3	Planbeskrivelse, 20.08.2026
Vedlegg 4	Innkomne merknader etter offentlig ettersyn
Vedlegg 5	Vurdering av merknader, 08.05.2026
Vedlegg 6	Nedre Strandgate 39 – Støyrapport, ApiAku AS, 12.05.2024
Vedlegg 7	Nedre Strandgate 41 – Støyrapport, Brekke & Strand Akustikk AS, 05.06.2025
Vedlegg 8	Uttalelse, Statens vegvesen, 29.04.2026
Vedlegg 9	ROS-sjekkliste, 21.04.2026
Vedlegg 10	ROS-analyse, 21.04.2026

8.2 Vedlegg til byggesak

Følgende vedlegg følger nabovarselet, i tillegg til plantegninger:

Nedre Strandgate 39 – Fure Invest AS/Artikon AS

39 A	2140 Plantegninger leiligheter 1_100
39 B	2140 Plantegninger leiligheter 1_200
39 C	2140 Situasjonsplan
39 D	2140 Snitt A og B
39 E	2140 Søknaðstegninger fasade vindu
39 F	Dagens seksjoneringstegninger
39 G	Visualiseringer
39 H	Opprinnelig fasade 1906

Nedre Strandgate 41 - Nsg41 AS/Kibsgaard Petersen AS

41	1039-100 – Situasjonsplan - ny, rev. 27.05.2026
41	1039-230 – Fasader - eksisterende, 06.06.2025
41	1039-230 – Fasader - ny, rev. 20.08.2026
41	1039-240 – Snitt A og B, rev. 27.05.2026
41	Visualisering
41	Forhåndsuttale fra VH Vann og avløp, 08.01.2025