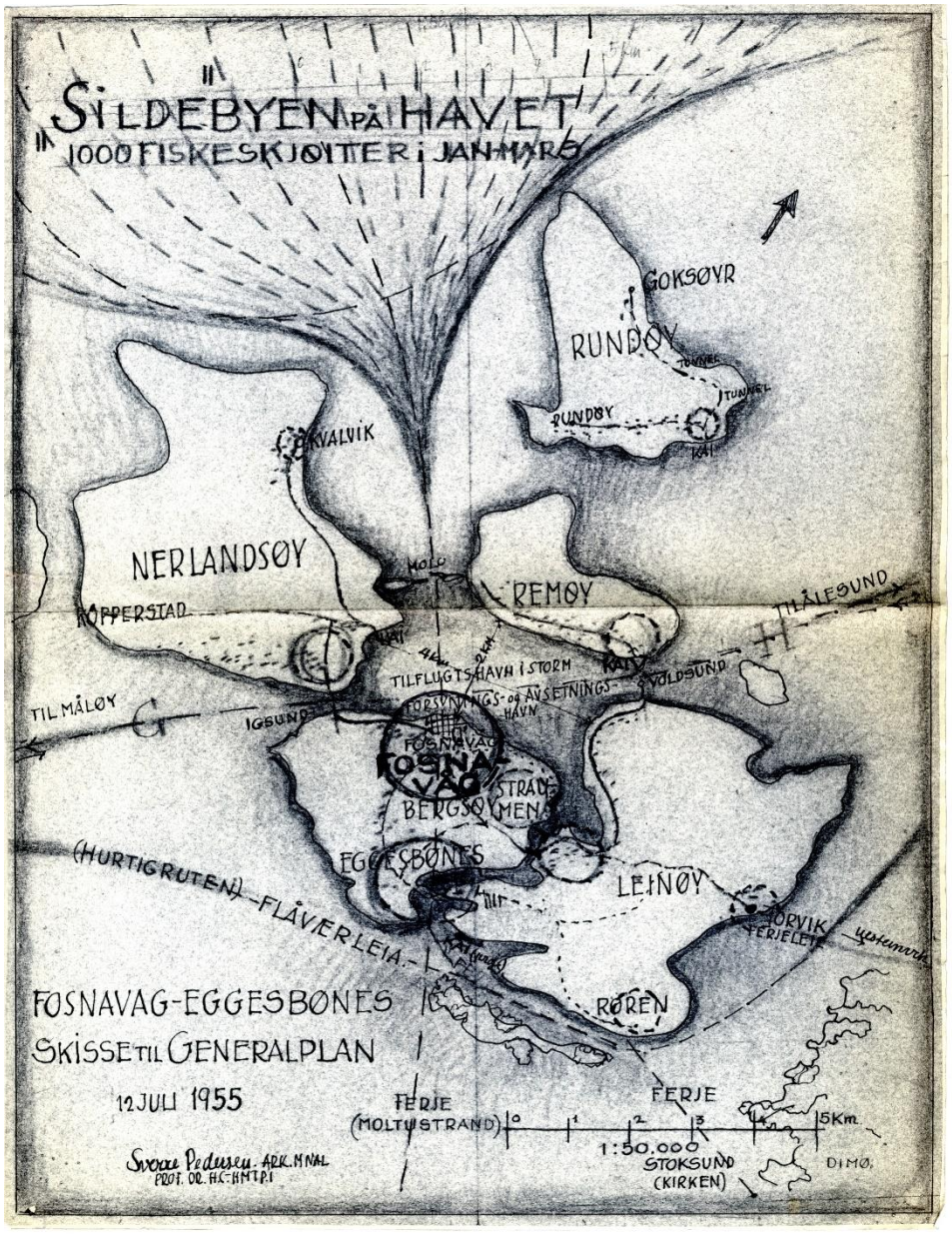



# Sverre Pedersen i Fosnavåg

## Ein byplanhistorisk studie av tettstaden Fosnavåg med vekt på reguleringsplanen Sverre Pedersen gjorde for Fosnavåg i åra 1955-1962

---

Vidareutdanningsmaster i arkitekturvern ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo (AHO)

Svein Ole Storøy

10.08. 2020

Rettleiarar: Karl Otto Ellefsen og Even Smith Wergeland

## Forord

Mi interesse og omsorg for hus og bygningar starta under oppveksten i Tjørvåg i Herøy på Sunnmøre. Der vaks eg opp på eit småbruk og fekk tidleg ansvar for vedlikehald og utvikling av hus og bygningar på garden. Klimaet i havgapet der ute er mellom dei våtaste i Noreg og diskusjonar om val av bygningsteknologi og konserveringsmetodar gjekk uavlateleg mellom grannar og fagfolk. Som vaksen utdanna eg meg til arkitekt, før eg byrja å arbeide som byplanleggar i Asplan Viak AS. Der vart eg konfrontert med kompleksiteten i dei dilemmaa som kjem opp når ein skal bygge by. Ei problemstilling ein byplanleggar brukar stadig meir tid på, er spørsmålet om korleis byen skal ta vare på historia si. Når desse spørsmåla skal drøftast, er det representantar for kulturminnevernet eg møter på andre sida av bordet. Dette er ofte antikvarar, arkeologar, etnologar eller historikarar. Folk som ikkje nødvendigvis ser behovet for byutvikling og kanskje heller drøymer om ei svunnen tid. God kommunikasjon er ei utfordring i desse møta. Eg er formgjevar og urbanist. Mi oppgåve er å samle og bygge opp ei forståing av alle verdiar som plan- og bygningslova meiner det skal takast omsyn til. Vurdere, tolke, ta omsyn til – og til slutt presentere resultatet i ein fysisk plan.

Så då eg såg at Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo hadde ei etterutdanning i arkitekturvern, melde eg eg på. Her skulle folk frå ulike hald, med interesse for, og roller i, kulturminnevernet møtast. Eg melde meg på i von om å forstå tenkemåtane betre, og kanskje kunne kommunisere rundt desse dilemmaa med eit anna og friare utgangspunkt enn profesjonsmøta vanlegvis opnar for. Og slik vart det.

No når masterarbeidet er ferdig, kan eg også sjå tilbake på ein veg fram mot avslutning som har involvert mange menneske i ulike fasar og nivå i arbeidet. Det er dermed mange å takke:

Først av alt vil eg takke mine to rettleiarar Karl Otto Ellefsen og Even Smith Wergeland for uvurderlege faglege innspel og trufast moralsk og fagleg støtte i prosessen med å få arbeidet ferdig. Gode diskusjonar både noverande og tidlegare med kollegaer i Asplan Viak har vore viktige for progresjonen i arbeidet, både når det gjeld forståinga av større samanhengar og mindre detaljar. Her vil eg særleg nemne Meryem Amera, Unni Damslora, Esben Rude, Petter Christensen, Øystein Grønning og Rolf H. Jensen. Av I tillegg til desse vil eg også nemne Helga Stave Tvinnereim og dei særs nyttige diskusjonane eg hadde med henne då ho sommaren 2019 inviterte meg til heimen sin i Volda, medan eg sat heime på Sunnmøre og

arbeidde med oppgåva. Også dei tilsette ved Doraarkivet i Trondheim og Arkivverket i Oslo skuldar eg ei stor takk. Sjeldan har eg møtt slik ei velvilje og arkivfagleg tyngde som eg har møtt desse to stadane. Av gode vener som har teke del og inspirert undervegs er Øystein Gilje og Norunn Stendal Aksnes.

Lokalt i Herøy vil eg først og fremst takke to personar. Det er Marit Pauline Kvalsvik og Magnar Storøy. Marit Pauline Kvalsvik har lokalhistorie som sin store lidenskap og parallelt med at eg har halde på med dette arbeidet, har også ho halde på med eit eige lokalhistorisk arbeid om Fosnavåg. Dette var eit lukkeleg samantreff for meg. Marit Pauline har eit godt blikk for lokalhistoriske godbitar og er god til å leite dei fram. Utan henne hadde eg truleg ikkje blitt var verken kartet over Fosnavåg frå 1927 eller reguleringsarbeidet som starta opp i 1931. Heldigvis fann eg materiale i Pedersenarkivet som ho hadde glede av i sitt arbeid. Magnar Storøy er arkivansvarleg ved kommunearkivet ved Herøy Rådhus. Magnar er kunnskapsrik, svært god til å lese gamle protokollar og har oversikt. På førespurnad har han, alltid med velvilje, hjelpt til med å leite fram frå arkivet det som er mogleg å finne der. Har eg mista noko, har han funne det fram på ny. Utan han ville arbeidet med oppgåva vore svært tungt. Lokalt vil eg også takke intervjuobjekta mine. Vidare vil eg takke familien min for stort tolmod og forståing for at dette arbeidet har teke tid. Men mest av alt vil eg takke min gode og trufaste ven gjennom heile livet, Bjørnar Moltubakk, som har hjelpt til med korrektur og gitt meg språklege råd under heile skriveprosessen. I tillegg har han hjelpt til datateknisk og løyst knutar på det feltet der hjernen min ikkje lenger strekk til.

Svein Ole Storøy 30.07.2020

**Fosnavåg – løynd stad**

I Herøyboka Gardar og Folk II skriv Bjarne Rabben (1963, s. 145) at den opphavlege tydinga av namnet Fosnavåg er «løynd stad». I etymologien tenker ein at det finst ein naturleg samanheng mellom objektet og det namnet objektet har fått[1].

Om ein ser på den karakteristiske landskapsforma som tettstaden Fosnavåg er lokalisert i, finn ein at tettstadstrukturen ligg inntil og kring ein romsleg indre våg, med eit trongt sund ytst ute som opphavleg var endå trongare.

Som Herøyværing er det lett å spinne nokre tankar om korleis namnet har kome til:

*– Kanskje var det slik han kjende det, det første mennesket som kom til det namnlause Fosnavåg. Enten han kom over Skaret og såg den frå Skaparens hand knappe og presist utskorne landskapsforma, som definerer ein våg med livd for nær sagt alt slags ver, med ein port ein storfæring knapt kunne kome inn gjennom. – Eller han kom i båt utan sjøkart og kompass. I eit spøkje uveir. Kanskje kom han ned det tronge og grunne Voldsundet, med gode rev i råseglet, kryssa i sørvest kuling og rådvill såg etter livd for å vente Han av ein dag før han skulle gi seg i kast med Stadten. Kanskje hadde den farande ikkje våga håpe på det. Men då vende nordvesten med eitt frå uven til ven, for såg han ikkje i ei lita glipe mellom dei blanke berga der i søraust? Han var i tvil, og tenkte snart det var ei hildring, men veiret var hardt. Om der var livd, hadde han ikkje råd til å fare forbi. Utan å heilt ha bestemt det, som ved ein styrelse, vende han båten kvikt. På sørvesten styrte han no, med vinden akter, på platt lens, utan å tenkje over det, stødig mot glipa som snart vart så tydeleg at han byrja å tru at dette var porten til ein stad han kunne fortøye med livd. Og på den same børen heldt han stamnen i retning glipa til det opna seg ein forunderleg roleg våg som ved eit under viste seg å vere ei heilt trygg hamn.*

*Mellom Urholmen og Kua fira han råseglet og seig vidare, enno i bra driv på tyngda av båten opp langs Nørdrevågneset. Då han var på høgde med Mohammaren, la han båten babord i retning aust og seig inn forbi Nørdrevågneset. Der laga kjølvatnet ei tynn blank stripe i stille sjø og stoppa inst i den vesle bukta mellom neset og det skrånande landskapet i*

[1] Store norske leksikon 03.02.2020: https://snl.no/etymologi

*Nørdrevågen. Her fortøya han båten til ei slank bjørkestamme som hadde rotfeste i jordsmonnet like inn forbi svaberget. Komen i land tenkte han: – Bak dette neset er beste staden å ligge i heile denne merkelege vågen!*

*Kanskje var det ikkje det første han tenkte, då han rusla innover det litt skrånande landskapet ved foten av Hornseten, at her vil han bygge og bu. Kanskje let han det få litt tid, medan han vende tilbake til bjørka i kanten av berghammaren etter dagar med godt fiske i farvatnet mellom Nerlandsøya og Rundebranden.*

*Kanskje tenkte han, – Eg har kome hit. Det kjem ingen og krev meg for noko.*

*– Sigla eg verkeleg inn på ein våg som ingen veit om?*

# Innhald

# 1. INNLEIING

## 1.1. Bakgrunn, tema og intensjon med oppgåva

Eg har i mange år planlagt å gjere ein byplanhistorisk studie av staden Fosnavåg. Planane skuldast både oppvekst og utdanning. Eg er oppvaksen i Tjørvåg i Herøy kommune og kommunesenteret Fosnavåg var tettstaden der eg gjorde mine første urbane erfaringar. Etter at eg i vaksen alder utdanna meg til arkitekt, har eg arbeidd som konsulent innan byplanfaget i Asplan Viak AS i over 20 år. Med desse to innfallsvinklane er eg både eit folkeleg og eit fagleg tidsvitne til utviklinga av staden gjennom 50 år.

Etter at eg vart fagmann, har eg opp gjennom åra undra meg over mangelen av ei større strategisk tenking bak byutviklinga i Fosnavåg. Eller med det fagspråket eg er trena i: Ei forståing av byen som ein grunnstruktur, eit språk der dei ulike delane gjensidig definerer kvarande som eit rammeverk for diskusjonar og vedtak om byutvikling i Fosnavåg.

Samtidig med dette har eg visst at Fosnavåg på 1950- og 60-talet hadde vitjing av den fremste byplanleggaren i Noreg, Sverre Pedersen, og fekk utarbeidd ein reguleringsplan av han. Eit varemerke han hadde som planleggar var blant anna at han bygde opp planane sine med utgangspunkt i ei forståing av landskapet i dei stadane han kom til. Denne forståinga gjorde han så til eit rammeverk for forming av bystruktur. Slik formulerte han planane sine nærast som ei merkevare for dei stadane han regulerte.

Når eg snakkar med folk som både er historieinteresserte og bryr seg om Fosnavåg og folk frå kommunal forvalting, oppfattar eg at dei meiner Sverre Pedersen ikkje har vore viktig for byplanen i Fosnavåg. Som byplanleggar veit eg likevel at det som bestemmer verknadshistoria av ein plan er eit svært komplekst bilete. I alle fall veit vi at det kan handle mykje om politikk og lite om kvalitet i planarbeid.

Uansett kva som har hendt og ikkje hendt, om dei har rett eller feil, så er dette i alle fall eit svært interessant utgangspunkt for å gjere ein studie av planarbeidet til Sverre Pedersen i Fosnavåg og granske kva han eigentleg gjorde der.

Dette er også mogleg fordi det eksisterer eit arkiv organisert under NTNU i Trondheim som har arkivert alle planarbeida han gjorde. Arkivet inneheld både prosessuelle skisser, fotografi, korrespondanse og ferdige plansjar.

Arkivmaterialet om arbeidet til Sverre Pedersen skulle med andre ord kunne opne opp for meir enn konkret kunnskap om sjølve planarbeidet han gjorde i Fosnavåg. Dersom det vart

gjort etter den metoden han vanlegvis brukte, vil det også kunne seie noko viktig om korleis han oppfatta staden i seg sjølv, truleg også som del av ein større kontekst.

Hovudtemaet for dette masterarbeidet er ein byplanhistorisk studie av Fosnavåg med vekt på reguleringsplanen Sverre Pedersen gjorde for Fosnavåg i åra 1955-1962. Men heile den byplanhistoriske studien inneheld to separate analysar som står i ein samanheng og utfyller kvarandre. Når desse analysane er utførte, gjer eg så ei vurdering av om funna eg har gjort i dei to analysane er relevante for situasjonen i dag, og bør legge føringar for planlegginga av Fosnavåg vidare inn i framtida.

Denne stadstudien avdekker fysisk planhistorie og gjer den tydeleg. Ved å granske *det første* i staden, kan ein også betre sjå det opphavlege og dermed også lettare forstå dei heilt grunnleggande eigenskapane og kvalitetane staden har.

Planen for Fosnavåg var ein av dei siste Sverre Pedersen var ansvarleg for. Eg undersøker i dette masterarbeidet planmaterialet som eit lærestykke og stiller desse fem forskingsspørsmåla:

1. Kva for primære element har vore styrande for stadtruktur og arkitektur i Fosnavåg, og korleis tolkar og nyttar Sverre Pedersen disse stadgjevne og historiske spora i planlegginga si?
2. Kva fortel planen om Pedersens innfallsvinkel til byplanlegging og om arbeidsmåten hans?
3. Kva kjenneteiknar planen for Fosnavåg sett i høve til tidlegare planar han utarbeidde?
4. Finst det fysiske spor etter Pedersenplanen i Fosnavåg i dag?
5. Har denne planen relevans i dag? Lokalt, diskursivt og for norsk urbanisme?

## 1.2. Oppbygginga av oppgåva

Oppgåva er delt i to hovuddelar:

Del I : Definisjon og avgrensing av forskingsarbeidet. Del II: Analysen.

Den første delen inneheld dei tre første kapitla. Kapittel 1 forklarar tema, problemstilling, forskingsspørsmål og korleis oppgåva er oppbygd.

Kapittel 2 introduserer det empiriske grunnlaget og forklarar korleis det er ordna, indeksert og skal brukast for å lese oppgåva. Dette masterarbeidet er ein arkivstudie som til saman hentar

empirien frå i alt 4 arkiv. Omtalen av det empiriske grunnlaget i kapittel 2 er ein formell presentasjon av dei ulike arkiva som er nytta, og kva arkiva inneheld av dokumentasjon. Omtalen av arkivmaterialet i kapittel 3 forklarar korleis materialet er tolka, og deretter metodisk strukturert i kategoriar, slik at det skal kunne ligge til grunn for ein systematisk analyse. I dette kapittelet forklarar eg også kva for teoretisk litteratur eg har nytta for å svare på oppgåva, og kvifor eg har valt nettopp denne teorien.

For å best kunne hente fram den kunnskapen eg meiner er naudsynt for å skildre utviklinga av bystrukturen, og vise dei mest grunnleggande eigenskapane og kvalitetane ved staden, er det naudsynt å gjennomføre to større analysar.

Den første analysen i kapittel 4 er ein diakron[2] studie av den dokumenterbare byplanhistoria til Fosnavåg tettstad fram til Sverre Pedersen kjem i 1955. Denne tidlegaste dokumentasjonen i kart og foto byrjar ved hundreårsskiftet 1800/1900. Difor startar analysen på det tidspunktet. Ein diakron studie tek for seg tidsdimensjonen i det som skal studerast og ser på historie, utvikling og prosess. Denne analysen er viktig av to grunnar. For det første gjev den oss ei grunnleggande innsikt i korleis staden har vorte til. Den ser på dei viktigaste landskapsformene og korleis dei er med på å strukturere hus, bygningar og infrastruktur. Slik blir denne analysen også eit heilt nødvendig grunnlag for å tileigne seg og forstå det utgangspunktet Sverre Pedersen hadde då han starta opp planarbeidet i 1955.

Kapittel 5 analyserer og drøftar planarbeidet til Sverre Pedersen med ei metodisk tilnærming tufta på ei inndeling av arkivmaterialet i tre kategoriar: overordna materiale, skisser og ferdig plan. Intensjonane Pedersen hadde med planlegginga er kjend frå faglitteraturen. Analysen tek først stilling til om desse intensjonane er å spore i Fosnavåg, og let så desse observasjonane bli strukturerande for analysen i tematiske område. Analysen ser så på korleis Pedersen har arbeidd med intensjonane frå tidleg registreringsarbeid med fotografi av eksisterande by- og landskapsrom. Vidare går analysen gjennom skissearbeid fram til første planutkast som vert ståande meir som eit uttrykk for intensjonar enn det den stadfesta planen av juni 1962 blir.

I kapittel 6 nyttar eg den nye kunnskapen eg har henta fram og systematisert i ein refleksjon, der eg drøftar i kva grad den kunnskapen som vert avdekka i dette arbeidet er relevant for utvikling av staden Fosnavåg i dag. Til slutt kjem eg med forslag til korleis staden kan gjere seg nytte av denne kunnskapen i praktisk byplanlegging.

[2] SNL 6.juli 2020: https://snl.no/diakron forskning

# 2. PRESENTASJON AV DET EMPIRISKE GRUNNLAGET

Dette masterarbeidet gjennomfører to ulike studiar som baserer seg på eit empirisk grunnlag henta frå seks ulike arkiv. Den diakrone analysen i kapittel 4 hentar empirien frå historiske fotografi frå fleire fotografar, kart, historiske foto frå Kommunearkivet og det private arkivet til Marit Pauline Kvalsvik. Empirien til analysen av Pedersenplanen frå 1962 er henta frå det omfattande Pedersenarkivet, NTNU, Dora. Arkivmaterialet derifrå omfattar skisser, plansjar, korrespondanse og prospektkort Pedersen samla då han var i Fosnavåg.

Begge analysane tek utgangspunkt i den dokumentasjonen som er funnen fram, vald ut og systematisert, slik at det kan stå fram som eit systematisk analysegrunnlag.

Heile teksten dette masterarbeidet bygger opp, er med andre ord skapt i ein dialog med det eg har klart å lese ut av denne dokumentasjonen. For å kunne gjere fullverdige studiar av all den informasjonen som ligg i til dømes historiske fotografi, har det for meg vore naudsynt å forstørre bileta opp på skjerm i 30x40 cm for å klare å trekke dei slutningane eg gjer i teksten. I det samanhengande tekstdokumentet vert arkivmaterialet nødvendigvis presentert som ganske små figurar. I tekstdokumentet er det ikkje mogleg å gje alle illustrasjonane den merksemd dei fortener ut frå verdien dei har som historisk dokumentasjon. Med så små illustrasjonar, er det heller ikkje lett å oppfatte med sjølvsyn det som er skildra i teksten. For å bøte litt på denne «skavanken» det verdfulle arkivmaterialet får gjennom presentasjonen i teksten, valde eg difor å samle all dokumentasjon som er nytta som analysegrunnlag for begge analysane i eit eige større arkivkompendium. Fordi eg var svært heldig og fekk all dokumentasjon eg ville ha digitalisert frå Doraarkivet i Trondheim, kan eg difor presentere dokumentasjonen i opptil A4-format i dette kompendiet. Illustrasjonane som vert presenterte i kompendiet i større format, er kryssindekserte med figurreferansen i tekstdokumentet. Arkivkompendiet inneheld dessutan dokumentasjon som ikkje figurerer inne i teksten. Dette dreier seg blant anna om korrespondanse eller referat frå møtebøker som er viste til med eigen referanse i teksten, slik at det er lett å leite opp og skaffe seg oversikt. All empiri er ordna inn under det arkivet den kjem frå. Kvart arkiv er blitt nemnt med eit eige akronym. Dette kompendiet inneheld i tillegg til empiri også utskrift av eit upublisert foredrag nytta som referanse i analysen av Pedersenplanen.

## 2.1. Introduksjon til arkivmaterialet frå NTNU_UB

Analysen av Sverre Pedersens planarbeid i Fosnavåg tek i kapittel 5 utgangspunkt i det arkivmaterialet som er å finne ved Sverre Pedersens **Privatarkiv NTNU UB TEK-0028**

**Sverre Pedersen.** Pedersen gjorde nesten samtidig byplanarbeid for både Fosnavåg og Eggesbønes, men fordi dette masterarbeidet berre ser på Fosnavåg tettstad, har ikkje mappene med arkivmateriale om Eggesbønesplanen vore opna. Det som kjenneteiknar dette arkivmaterialet, er at det er av høgste arkivfaglege kvalitet. Arkivet er også rekna som så verdfullt at det i 2012 vart godkjent som del av Noregs dokumentarv (Tvinnereim, 2015, s. 423). Arkivmaterialet eg henta ut frå Pedersenarkivet, er samla i eigne vedlegg bak oppgåveteksten under «SPA_01-04». Arkivmaterialet som er nytta i analysen er kryssindeksert med figurreferansen i tekstdokumentet. Alt arkivmaterialet om Fosnavågplanen er i sin heilskap å finne på fylgjande arkivnummer i NTNU_UB_Dora:

**1. L 0029A Reguleringsplan for Fosnavåg** (Dette arkivnummeret inneheld ein boks og ei generalplanskisse (i konvolutt). Boksen inneheld handskrivne og maskinskrivne manuskript, korrespondanse, prospektkort, fotografi, skisser og kart. 1955-1960)

**2. L 1366 Fosnavåg: forslag til reguleringsplan (Sverre Pedersen i samarbeid med de kommunale myndigheter)** (Dette arkivnummeret inneheld ein rull med handskriven planteikning og kopi. 1955-1957)

### 2.2. Arkiv og empiri som er nytta i den diakrone analysen (innhald i parentes)

- HKA: Herøy kommunes arkiv (kart, planar, referat frå møtebøker)
- MPK: Marit Pauline Kvalsviks private arkiv (kart, avisartiklar, fotograf)
- KV: Kartverket (kart)
- Bygdebøker, avisartiklar og folkelivsskildringar

# 3. LITTERATUR OG METODE

Dette masterarbeidet gjennomfører to analysar. Begge analysane ser på og vurderer fysiske forhold og element i eit landskap og ein bystruktur. Den diakrone analysen i kapittel 4 tek føre seg reelle fysiske tilhøve som har utvikla seg over tid og søker å forklare utviklinga av dei. Analysen av planarbeidet til Pedersen i kapittel 5 ser på planlagde fysiske strukturar som er tenkte integrert inn i det same landskapet og den same bystrukturen som vert skildra i kapittel 4. Til å utføre desse to analysane, samt refleksjonen i kapittel 6, trengst det eit omgrepsapparat som systematisk kan forklare slike storleikar og som er i bruk i den faglege diskursen. Til dette har eg valt å ta i bruk analysemetoden *Realistisk byanalyse*. Dette er ein metode som har vore brukt innanfor fagfeltet i over 30 år. Omgrepsapparatet analysen definerer har den eigenskap at det hjelper til med å bygge opp ei systematisk forståing av byen som grunnstruktur. I analysen av Fosnavåg er det i sær forståinga av omgrepet *primærelement* som blir viktig for å forstå utviklinga av staden Fosnavåg og byplanarbeidet til Pedersen.

I kapittel 6 gjer eg ein refleksjon om relevansen i dag til den kunnskapen eg har henta fram gjennom det byplanhistoriske analysearbeidet. Til støtte for å gjere dei nødvendige avklaringane mellom landskap og bystruktur nyttar eg fleire verneteoretiske arbeid. Men eg er spesielt inspirert av ein artikkel av Karl Otto Ellefsen som drøftar ulike strategiske tilnærmingar til vern i by – forståing av «urban heritage» og korleis «urban preservation» kan bli sett ut i livet. Ellefsen diskuterer også korleis dei to teoretikarane, Christian Norberg-Schulz med sitt stadomgrep og Aldo Rossi med si strukturalistisk inspirerte forståing av arkitekturen i byen – ser på forholdet mellom det opphavlege og det bygde landskapet i ein stad. Til å forklare forholdet mellom landskapet og det bygde i seg sjølv nyttar eg stadteori frå Christin Norberg-Schulz. Det bygde kan både styrke og svekke den karakteren staden naturleg har. Til å forklare bystrukturen som eit historisk produkt, nyttar eg forståinga Aldo Rossi hadde av dette til å argumentere for eit strukturelt vern i Fosnavåg.

Den andre litteraturen som er brukt i oppgåvearbeidet har to formål:

Det eine er faglitteratur som skal auke forståinga av fagpersonen Sverre Pedersen og den tenkemåten og innfallsvinkelen han hadde som byplanleggar.

Det andre er litteratur til støtte for den diakrone analysen. Her har eg nytta ulike slag lokal litteratur. Bygdebøker, folkelivsskildringar, avisartiklar og bøker som på ein eller annan måte kan dokumentere lokalhistorie i Fosnavåg.

## 3.1. Metodisk ordning av arkivmaterialet

I arbeidet med eit større arkivmateriale som grunnlag for eit masterarbeid, er det metodisk nødvendig å gjere fleire prinsipielle val i måten ein nyttar materialet på. Det er med andre ord nødvendig å definere ein lesemåte som sikrar ei mest mogleg konsekvent tilnærming til materialet, også når ein lyt meine noko om det som det ikkje materialet sjølv tydeleg fortel noko om. Dette har blant anna dreia seg om å ordne arkivmaterialet i tenlege kategoriar og å avgjere korleis analysen skal ta omsyn til at arkivmaterialet har blitt til langs ei *tidslinje* på kring 5-6 år.

*Tidslinje og tidsperspektiv:* Dette arkivmaterialet skildrar ein større skapande arbeidsprosess. Planarbeidet gjekk føre seg langs ei tidslinje frå ca.1955-1961/62 og fylgjer ein kronologi der datering av både skisser og prosa i prosessen kan vere tenleg for dei ulike partane med ulike roller i reguleringsarbeidet: byplanleggaren, fagkonsulentane og oppdragsgjevar.

Det ein likevel raskt oppdagar når ein går laus på arkivmaterialet frå planarbeidet til Sverre Pedersen i Fosnavåg, er at det meste av det som ligg føre frå den skapande arbeidsprosessen fram mot den ferdige planen er utan datering. Dette gjer at arkivmaterialet ikkje kan nyttast til å utføre ein analyse som på ein trygg nok måte handsamar kronologien i utviklinga av arbeidet og dei faglege diskusjonane som har vore oppe. Det er difor ikkje vitskapleg grunnlag i materialet for at tidslinja som planarbeidet må ha hatt kan bli eit eige tema i analysen.

*Kategorisering av arkivmaterialet:* - I arkivmaterialet på NTNU-UB, avdeling Dora, har eg ikkje funne ei programerklæring eller konkret bestilling formulert frå oppdragsgjevar Fosnavåg bygningskommune. Ut frå eiga erfaring som byplanleggar var dette noko eg hadde venta å finne, og analysen av byplanarbeidet til Pedersen ville moglegvis blitt lagt opp på ein annan måte, dersom eg hadde funne det. Då ville bestillinga frå Herøy kommune og korleis Sverre Pedersen svara på denne nok blitt ein vesentleg del av drøftinga i analysen. Utan ei slik bestilling, vil det som handlar om bakgrunnen for, eller målsetjinga med, å få utarbeidd planen, måtte tolkast ut av arkivmaterialet. Spørsmålet om lokalisering av rådhus kan eksemplifisere dette. Ut frå arkivmaterialet kan det sjå ut til å ha vore ulike oppfatningar i lokalsamfunnet om rådhusplassering. Men i brev den 24. april 1957 ber formannen i Fosnavåg bygningskommune Pedersen konkret om å vurdere ulike tomtealternativ for nytt rådhus, der tomta vest for Parkgata er peikt ut som første prioritet (SPA_03/26). Dette skjer altså før første planforslag er lagt fram. I svarbrev 27. mai melder Pedersen at han i samråd

med kommuneingeniør Hegg har vurdert tomta vest for Parkgata som beste alternativ. Likevel vert det aldri nokon stad uttala eksplisitt i dokumentet *Fosnavaag* (SPA_02/01-10) at rådhuset er planlagt lokalisert vest for Parkgata. Dette dokumentet kan oppfattast som ein planomtale i samband med første utkast til reguleringsplan i 1958. Men koplar vi tomteanalysen Pedersen gjorde og analysen i punkt 5.5 av byroma han formar langs Parkgateaksen i Fosnavåg-vest, blir det vanskeleg å kome utanom at det Pedersen i planarbeidet driv med er å forme eit nytt kommuneadministrasjonssenter etter ein sosialdemokratisk modell.

Eit stort arkivmateriale som dette må ordnast systematisk av den som skal lese det, for at ein skal kunne danne seg eit bilete av heilskapen. Til å definere eit system som kunne vere strukturerande for ei systematisk analyse av planarbeidet fann eg det tenleg å dele inn det faglege planarbeidet i *tre* kategoriar med eit *fjerde tillegg* som omhandlar korrespondansen:

*Kategori 1* er det materialet som ut frå innhaldet blir vurdert som *overordna dokument.* Dette materialet omhandlar prosa (dokumentet *Fosnavaag*), diagram (teikninga *Sildebyen på havet*), fotografiske registreringar og første planutkast. Eg oppfattar det slik at desse dokumenta er nærast til å fortelje om målsetjinga Pedersen har med planarbeidet, både når det gjeld det som normalt var dei faglege intensjonane hans og det som ser ut til å ha vore lokale behov. I prosateksten og diagrammet gjer han greie for korleis han forstår den overordna landskapssituasjonen og lokaliseringa staden og fiskeværet har kring ei naturleg hamn. (Vedtektene for reguleringsplanen er også del av dette materialet, men slik dette arbeidet er blitt lagt opp, er ikkje desse vekta som viktig for arbeidet).

*Kategori 2* er *faglege drøftingar i skisser.* Denne delen av arkivmaterialet gir oss innsyn i delar av det faglege utviklingsarbeidet og korleis ulike faglege problemstillingar har vore drøfta.

*Kategori 3* er *det ferdige reguleringskartet godkjent i departementet* i juni 1962.

*Det fjerde delen av arkivmaterialet er korrespondansen.* Denne delen har eg valt å kalle eit *tillegg* fordi denne delen på sett og vis ikkje sorterer direkte under den faglege utviklingsdelen av planmaterialet. Korrespondansen er datert og gir ein peikepinn om når i planprosessen enkelte tema har vore oppe. Når desse opplysningane gir meining og kan nyttast til å støtte sentrale deler av analysen, blir tidsaspektet trekt inn.

Det er eit utval av korrespondansen som er valt ut til analysen**.** Dette er for det meste brev som har vore sende mellom Sverre Pedersen og ansvarleg kommuneingeniør i Herøy,

Torbjørn Hegg det meste av tida planarbeidet gjekk føre seg. Nokre gonger ligg det i korrespondansen føre kopiar av saksdokument frå kommunale fora, frå departementet og frå fylkeskommunen. Her finst også Pedersens eigen korrespondanse med departementet.

For å kunne danne seg ei god og systematisk oversikt over ein slik planprosess, kan høyringsdokument vere ei god kjelde til å gi detaljert innsyn eventuelle stridstema i prosessen. Høyringsdokumenta frå planprosessen finst ikkje i det empiriske grunnlaget. Desse hadde eg ikkje venta å finne i Pedersens arkiv i Trondheim, men kanskje i Herøy kommunes eige arkiv.

Analysen går såleis ikkje inn i brytningar som røyvde seg i lokalsamfunnet medan planarbeidet gjekk føre seg, og ser heller ikkje på korleis lokale haldningar blant folk flest eller politikarar kan ha påverka dei opphavlege intensjonane Pedersen hadde med planarbeidet. Dette kunne vore ei interessant drøfting, men utifrå den empirien eg har fått fram, vart ei slik drøfting ikkje mogleg å ta. Analysen kjem likevel ved *eitt* høve inn på ei politisk avgjerd som får konsekvensar for ei fagleg drøfting i skisser som Sverre Pedersen gjekk grundig inn i då han skulle gje form til Allmenningen[3]. Denne drøftinga er sett på i analysens punkt 5.5 Sentrumskrossen og synsaksane. Korleis dei politiske motsetnadene var i striden rundt plasseringa av Kredittbanken er ikkje granska. Det viktige er at det endelege vedtaket vart avgjerande for at Pedersen ikkje fekk ramma inn utsikta kring Allmenningen slik han helst ville, jfr. intensjonane om «innrammet utsikt» som han så presist fekk gjennomført på Rådhusplassen i Molde.

Kva hadde så Sverre Pedersen som underlag for planarbeidet då han kom til Fosnavåg i 1955, forutan eit professorhovud fullt av byplanar han tidlegare hadde utarbeidd? Og korleis skal ein på ein fagleg trygg måte gå fram for å forme ei dekkande planfagleg analyse av professor Pedersens planarbeid i Fosnavåg?

Dette masterarbeidet har metodisk valt å nærme seg analysen slik:

Frå oppveksten kjende eg godt til dei flotte byroma (som opna seg mot havet) i Fosnavåg, men kunne ikkje så mykje om planleggaren Pedersen. Difor gjekk eg først til faglitteraturen for å lære meir om han, før eg vitja Pedersenarkivet i Trondheim.

Til å gjere meg kjend med Pedersen har eg nytta Helga Stave Tvinnereim si bok *Sverre Pedersen – pioner i norsk byplanlegging*, Doktorgraden til Rolf H. Jensen, *Moderne norsk*

[3] Allmenningen var konstituert som ei sentrumskai for båtar som skulle bunkre, men har på grunn av ei flott lokalisering i bystrukturen vore den viktigaste møtestaden i Fosnavåg sentrum på kveldstid.

*byplanlegging blir til og* heftet *Sverre Pedersen – en pioner i norsk bolig- og byplanlegging av Vegard Hagerup, Rolf Jensen og Knut Einar Larsen.* I tillegg til dette las eg fire artiklar av Karl Otto Ellefsen: To frå Arkitektur N: *Pedersen og Rinnan, – poler i norsk byplanlegging* (Arkitektur N nr. 1 – 2016), *Byggekunst som profesjonshistorie* (Arkitektur N nr. 6 – 2019, Byggekunst 100 år). *Gyldne tider* frå boka Byen og Blindern, Exporting the German Model: *Managing Urban Growth at the Turn of the 1900s.* Og til sist av Ellefsen, eit foredrag han heldt på Asplan Viaks fagsamling på Hamar 17.9.2019. *By og land i går og i dag*.

I tillegg til desse kjeldene har eg også nytta meg av to av Sverre Pedersens eigne verk: *Byplanarbeider i de lyse netters land* og *Byplanen og terrenget*. I den første har han samla og katalogisert alle planarbeida han gjorde. Han omtalar der også fleire av dei hovudtema han var oppteken av, både som fysisk planleggar og gjennom sitt faglege virke som professor. I boka *Byplanen og terrenget* gjer Pedersen greie for landskapsforståinga han nytta i byplanarbeida sine.

Med denne fagteoretiske bakgrunnen gjekk eg til arkivmaterialet om planmaterialet for Fosnavåg for å undersøke korleis Pedersen hadde forsøkt å innarbeide tankane sine der. Etter at eg hadde granska arkivmaterialet, valde eg å knytte hovudtankane hans til fire tematiske område i Fosnavågplanen. Desse temaa har eg i dette oppgåvearbeidet valt å kalle for *Pedersens intensjonar*. Eg gjer dette fordi eg gjennom lesing om og av Pedersen oppfattar dei temaa som er knytte til desse områda som grunnleggande for heile hans idéverd og tenkemåte. Dei var sentrale i heile produksjonen hans. Nokre av dei tematiske områda kan avgrensast konkret geografisk, medan andre ikkje kan det like konkret. Dei tematiske områda er knytte til i alt fire punkt i analysen av planen:

I punkt 5.3 *Dei overordna dokumenta* ser eg på korleis han nyttar landskapsforståinga som rammeverk og grunnlag for byforming i Fosnavåg ved å konstituere Holmefjorden som primærelement og dreiepunkt for endring av eksisterande bystruktur og etablering av ny. I punkt 5.5 *Sentrumskrossen og synsaksane* ser eg heilt konkret på korleis dette landskapssynet påverkar geometrien i eksisterande bystruktur og korleis det formar ny bystruktur i den nye bydelen som kjem i samband med etableringa av nytt kommuneadministrasjonssenter og forretningsområde Fosnavåg vest. I punkt 5.6 *Intensjonar om bukvalitet*, men også litt i punkt 5.7 ser eg på Pedersen som bustadplanleggar i Fosnavåg. Han var ein leiande talsmann for bustadsaka i Noreg. I dette punktet ser eg på korleis dette påverka arbeidet hans med byplanen i Fosnavåg. Analysen viser at sjølv om bustadspørsmålet ser ut til å ha hatt avgrensa prioritet i

Fosnavåg, så utarbeidde Pedersen heilskaplege planar for bustadstroka i Huldalen i omfattande skissestudiar som ikkje vart førte inn i den endelege planen, fordi ei skarp avgrensing av planområdet mot vest hindra at desse heilskaplege planane vart regulerte. I tillegg til Huldalen i vest utarbeidde han også i same skisse detaljerte studiar av bustadplanar i dei austlege delane av sentrum. I punkt 5.7 *Reprogrammering av gatenettet til Vegstellet frå 1930-40-åra* ser eg på korleis Pedersen fører vidare og justerer bruken av eit tidlegare reguleringsarbeid og programmerer det med utgangspunkt med den forståinga han har frå hagebyrørsla om differensiering av gater for å bygge opp bukvalitet i bystrukturen. Han undersøker også i skisser ny tunnelløysing inn til sentrum.

Dei fire *tematiske områda* vert så drøfta i tråd med dei tre kategoriane/nivåa som arkivmaterialet praktisk er ordna etter: 1. intensjonar, 2. drøftingar i skisser, 3. ferdig godkjend plan på lerret.

På nivå 1, intensjonsplanet, vert tekstdokumentet *Fosnavaag* (SPA 02/01-10) og den diagrammatiske kartteikninga over utøyane i Herøy, *Sildebyen på havet - 1000 fiskeskøyter i januar* (SPA01/01) lagde til grunn og drøfta, ettersom det primært er i desse to dokumenta at Pedersens overordna intensjonar med planarbeidet i Fosnavåg er å finne. Dei har ei heilt overordna rolle i arkivmaterialet, fordi dei på ein særleg måte tek opp og handsamar fleire av dei hovedtemaa som Sverre Pedersen arbeidde med i byplanane sine. Men denne gongen altså spesifikt i konteksten Fosnavåg tettstad.

På nivå 2, skisseplanet, vert det sett på korleis Pedersen reint praktisk og metodisk arbeider planfagleg og som byformar. Fokus her er korleis han innarbeider desse intensjonane når han gir form til bystruktur og byrom.

På nivå 3, ferdig plan, blir det sett på korleis resultatet vart i den stadfesta reguleringsplanen frå 1962.

# 4. INTRODUKSJON TIL FOSNAVÅG

## 4.1. Nærings- og reiarbyen i dag

Fosnavåg er administrasjonssenter i Herøy kommune på Sunnmøre. Herøy er ein øykommune som er del av ei større øygruppe lengst sør på Sunnmøre. Denne øygruppa grensar i sør mot Stadtlandet og gamle Sogn og Fjordane, no Vestland, fylke. På folkemunne vert desse øyane også kalla Ytre søre Sunnmøre, eller på folkemunne: «Synste Møre».

Om ein set seg på styrbord side av flyet når det lettar frå Vigra flyplass og ser vestover i det flyet har retta snuten mot søraust, kan ein sjå dei veldige massane av hav som kringset desse øyane. Då er det lett å forstå at det er nettopp havet som har vore det einerådande dreiepunkt og felles orientering for desse i dag 11 busette øyane som til saman definerer dei fire kommunane Sande, Herøy, Ulstein og Hareid. Det er mykje som samlar desse kommunane, både i landskap og lokalisering, historie og kultur. Likevel var det eit uttrykk for særpreget i folket på desse øyane at dei ikkje klarte å samle øyregionen til ein kommune under samanslåingsprosessen som gjekk føre seg i landet vårt for kort tid sidan.

7 av desse 11 busette øyane på Synste Møre høyrer til Herøy kommune. På ei av desse, Bergsøy, ligg tettstaden Fosnavåg som etter vedtak i kommunestyret 7. juni i 2000 gjorde seg til by. I Herøy kommune bur det ca. 9000 menneske. Av desse budde over ein tredjedel (3563) i Fosnavåg 1. januar 2019.

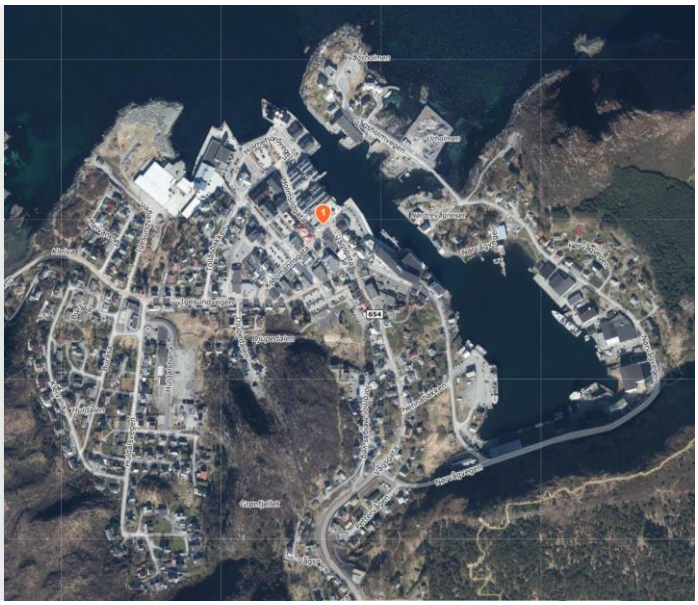
Fosnavåg som tettstad har ikkje ei lang dokumenterbar historie. Det vanlege er å rekne oppstarten av fiskeværet frå omlag 1850. Staden var då eit fiskevær konsentrert kring landskapsforma Vågen, med ein innfartsveg over Skaret frå sør og to vegar ut, i austleg retning (Nørvågvegen) og vestleg retning (Igesundvegen).

Herøy har lenge vore ei av dei største fiskerikommunane i landet. Frå å vere eit typisk fiskevær, har Fosnavåg gradvis gått over til å bli ein reiarby. Dette har skjedd i takt med utviklinga av fiskerinæringa, der flåten har fått stadig større båtar med fabrikk om bord. Frå 1980-talet flytta nokre reiarar med kapitaloverskot frå fiskeria delar av dette over til offshore og satsa stort. Fosnavåg styrkte difor rolla si som ein reiarby heilt fram til den store prisfallet i oljebransjen starta hausten 2014. Sidan den gong har reiarlaga i offshore vore sterkt trua. Eit reiarlag gjekk i oppløysing, for seinare å kome tilbake. Det har no reetablert basen sin i Fosnavåg. Fosnavåg har i lang tid hatt ein sentral plass i den sterke «maritime klynga» på

nordvestlandet, og både i 2008 og 2010 vart byen av bladet Kapital kåra til næringsby nr. 1 i Noreg.

Fiskeriflåten som høyrer til i Fosnavåg er samansett av alt frå moderne pelagiske snurparar, reketrålarar, autolinebåtar og nordsjøtrålarar til ein stor flåte med kystfiskebåtar og sjarkar. Ei vekstgrein i moderne fiskeproduksjon er brønnbåtar som fraktar levande oppdrettsfisk. Innan fiskeforedling finst det i det gamle fiskeværet i Vågen anlegg for fisketilverking, både for pelagisk fisk og kvitfisk. Der er også eit tradisjonsrikt notbøteri.

Analyseområdet for oppgåva er definert av planområdet til reguleringsplanen til Sverre Pedersen frå 1962. Området strekk seg frå der hovudvegen kjem inn i tettstaden i sør, austover til Nørvågen og fram til Vågsholmen i nordaust. Området omfattar heile sentrumsstrukturen langs Vågsgata vidare gjennom Holmsildgata til Vågsplassen i nord. Derifrå vestover langs sjøfronten og vidare sørover i dei tettbygde bustadområda fram til Djupedalen og øvre Huldal sørvest i staden.

***Figur 4.1 (SPA_01/02) (til venstre):*** *Sverre Pedersens godkjende plan frå juni 1962 definerer avgrensinga av analyseområdet.*

***Figur 4.2 (HKA/37) (til høgre):*** *Ortofoto frå 2019. Området omfattar det ein lokalt kallar «Fosnavåg utanfor Skaret».*

## 4.2. Historisk analyse av Fosnavåg før Sverre Pedersen

Fosnavåg by har ei samansett planhistorie som inneheld fleire epokar i utviklinga av tettstaden. For å kunne skape ei forståing for utsjånaden og kvalitetane ved den tettstaden Sverre Pedersen kom til første gong i 1954/55, blir det i kapittel 4 gjennomført ein diakron byplanhistorisk studie av utviklinga av staden Fosnavåg fram til den tid. Denne studien baserer seg på eksisterande lokalhistorisk litteratur, historiske fotografi og historiske kart frå staden.

Fokus for analysen er utviklinga av staden Fosnavåg frå vi ved hundreårsskiftet 1800/1900 kan finne dei første registrerte kartskissene av bygningar som var spesifikt knytte til funksjonar i fiskeværet. Først då kan vi seie noko sikkert om dei bygde tilhøva i Fosnavåg som er tufta på leseleg empiri, enten i foto eller teikna ned i kart.

Fosnavåg var ein stad også før det. Dei første registreringane av brukarar i Fosnavåg er allereie frå rundt 1500, fordelte på to bruk. Men det er først rundt hundreårsskiftet 1800/1900 det er mogleg å finne empiri som gjerdet mogleg å gjere ein diakron analyse av staden.

Denne historiske analysen av utviklinga i Fosnavåg fram til Sverre Pedersens plan er ordna under fire hovudoverskrifter*: Fosnavåg to bruk, Første fase av fiskeværet, Andre fase av fiskeværet og Fosnavåg slik Pedersen møtte staden.*

## 4.3. Kjelder og empirisk grunnlag for den diakrone analysen

Studien av det empiriske grunnlaget vert gjort ved å krysslese historiske fotografi (som det finst mange av frå Fosnavåg etter 1900) opp mot det vesle historiske kartmaterialet og planarbeidet som vart gjort i samarbeid mellom Vegstellet og Fosnavåg bygningskommune frå 1930-talet og fram til 1943 (HKA/21). Utifrå dette, er det mogleg å slutte ein god del om den fysiske utviklinga av Fosnavåg fram til 1955 då Sverre Pedersen kom. Viktige oppdagingar og konklusjonar vert også framstilte i oppsummerande diagram.

For punkt 4.6 *Fosnavåg to bruk* er to oversiktlege flyfotografi frå 1930-talet nytta for å skildre det landskapet som opphavleg er delt inn i to matrikkelbruk. I punkt 4.*4 Landskap og lokalisering,* 4.5 *Den naturlege hamna. Primærelementa Vågen og Holmefjorden* og 4.7 *Første fasen av fiskeværet.*vert konstitueringa av og pionertida i fiskeværet drøfta . I punkt 4.7 vert eit fotografi av A. Berge frå 1905 stilt opp ved sida av eit kart utarbeidd av hamnevesenet frå 1912. *Andre fasen av fiskeværet* (punkt 4.8) er i oppgåvearbeidet rekna frå den tid då plan- og bygningslova for alvor byrja å gjere seg gjeldande i planlegginga i Fosnavåg og fram til

Sverre Pedersens tid. Til å seie noko om denne perioden vert eit kart frå 1927 og eit flyfotografi frå 1934 stilt opp ved sida av kvarandre, for å djupe ut skildringa. Punkt 4.9 *Slik Pedersen møtte staden* summerer opp den historiske analysen ved å freiste å skape ei forståing av korleis tettstadstrukturen i Fosnavåg såg ut då Sverre Pedersen kom dit i 1955. Grunnlaget eg stiller saman for å seie noko om dette, er eit flyfotografi frå Sunnmørsposten (1957) og registreringskart av eksisterande vegar og bygningar som Sverre Pedersen sjølv gjorde då han kom til Fosnavåg.I tillegg til dette vert også eit flyfoto frå 1954 og eit frå 1961 nytta, begge med vestleg orientering. Det historiske kartmaterialet frå Fosnavåg må kunne karakteriserast som ganske tynt. Det eksisterer difor ikkje historiske kartgrunnlag gode nok til å utvikle og systematisere materialet etter det normerte skjemaet som analysemetoden «Realistisk byanalyse» tradisjonelt nyttar. Det empiriske grunnlaget som er nytta for Fosnavåg er med andre ord ei samanstilling av fire ulike historiske kart i ulik skala og skapte for ulike formål, historiske foto frå tettstaden Fosnavåg, og lokalhistorisk litteratur i form av bygdebøker og rikt illustrert «erindringslitteratur» med historiske skildringar i ord og fotografi:

**Historiske kart:**

- Figur 4.4 (KV/01): Rektangelkart over Utøyane, 1866 (Kjelde: Statens kartverk)
- Figur 4.7 (HF/01): Oppmålingskart av botntilhøva, Fosnavåg Hamn, 1912 (Kjelde: Kystverket/M.P. Kvalsvik)
- Figur 4.9 (HKA/01): Kroki Fosnevaag, 1927 (Kjelde: Herøy Kommunes arkiv/M.P.Kvalsvik)
- Figur 4.12 (HKA/02): Reguleringsplan 1930-talet (i regi av Fosnavåg bygningskommune) utarbeidd av Vegstellet i Møre og Romsdal (Kjelde: Herøy kommunes arkiv/M.P. Kvalsvik)
- Figur 4.14 (SPA_04/31): Registreringskart av eksisterande vegar og bygningar i Fosnavåg, ca. 1955. (Kjelde Sverre Pedersens arkiv Dora.

**Historiske foto:**

- Figur 4.7 (HF/01): Midtre og ytre del av Fosnavåg hamn. Ca. 1900 (A. Berge)
- Figur 4.3 (HF/03): Flyfoto frå nord-nordvest, Fosnavåg 01.09.1936 (Widerøe's Flyveselskap)
- Figur 4.6 (HF/04): Flyfoto frå sørvest, Fosnavåg 1936 (Widerøe's Flyveselskap).
- Figur 4.10 (HF/02): Flyfoto frå nord, Fosnavåg 1934 (ukjend fotograf).

- Figur 4.11 (HF/05): Flyfoto frå Nordvest av krysset Vågsgata/Igesundvegen. (ukjend dato og fotograf)
- Flyfoto Fosnavåg frå nordvest, 22.08.1954 (Widerøe's Flyveselskap)
- Figur 4.13 (HF/06): Flyfoto frå nordaust, Fosnavåg 1957(Skarbøvik/Sunnmørsposten).
- Figur 4.15 (HF/07): Flyfoto frå nordaust, Fosnavåg1953 (Ukjend fotograf)
- Figur 4.16 (HF/08): Foto av Fosnavåg sett frå Hornseten, 1961 (Furmyr)
- Figur 4.17 (HF/09): Flyfoto frå vest, Fosnavåg, 22.08.1954 (Widerøe's Flyveselskap)
- Figur 4.18 (HF/10): Flyfoto frå sørvest , Fosnavåg, 20.08.1961. (Widerøe's Flyveselskap)
- Historiske dokumentasjonsfoto tekne i samband med Pedersenplanen (ukjend fotograf)

**Litteratur:**

- **Rabben, B.** (1963). *Herøysoga, Gardar og Folk II*: Bygdesoge. Fosnavåg: Herøy sogelag.

- **Thorseth, H** (2013) *Herøy Tida går: Illustrert lokalhistorie.* Fosnavåg: Forlaget Landego.

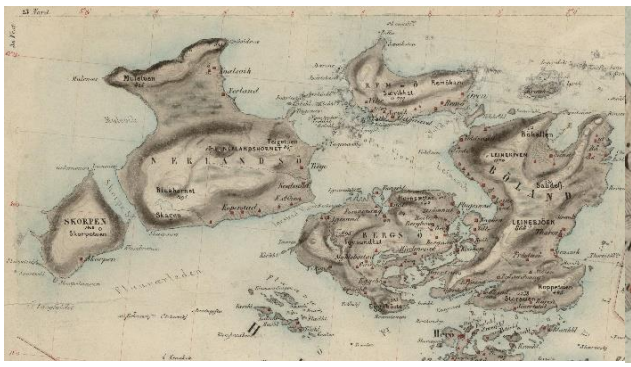
- **Thorseth, H** (2009) *Fosnavåg før i tida: Illustrert lokalhistorie.* Fosnavåg: Forlaget Landego.

## 4.4. Landskap og lokalisering

***Figur 4.3 (HF/03):*** *Fosnavåg sett frå nord-nordvest 1. september 1936. Den vide vågen med den tronge opninga omkransa av høge, bratte fjell frå Hornseten i aust, via Tverrfjellet i sør til Grønfjellet og Igesundhetta i vest (Foto:Widerøe's flyveselskap).*

Fosnavåg ligg i og inntil ei særmerkt landskapsform. Denne landskapsforma er både eit primærelement og eit konstituerande element for Fosnavåg. Den er avgjerande for lokaliseringa av staden og det  ordnar arkitekturen omkring hamna i Vågen. I første fase gjeld dette mest den ytre delen av hamna. Først i andre fase, då motorbåten var blitt dominerande, vart indre våg fullt utnytta langs heile sjøfronten. Inst inne er Vågen vid, medan det ytst ute mot nordvest berre er ei trong opning mot ope hav. Opphavleg hadde denne opninga eit endå trongare sund enn i dag, også med skjer, i det smale løpet mellom indre og ytre våg. Hamna opnar seg først mot Holmefjorden, så mot storhavet og leia langs norskekysten. Bratte fjellveggar på opptil 200 meters høgde kransar seg om vågen i ei hesteskoform frå nordaust til nordvest og skjermar for ver og vind. Ned frå dette skaret (eller «passet», som Sverre Pedersen kalla det i terrengskildringa av Fosnavåg) går tilkomstvegen Vågsgata. Denne vegen er det andre primærelementet som har strukturerte bygningar alt i første fasen av fiskeværet. Først langs denne sjølvgrodde gata, og sidan på ei flate nordvest i tettstaden, har handels- og kommuneadministrasjonssenteret i tettstaden utvikla seg i etter at Pedersen gjorde planarbeidet sitt med vekt på forming  av ny bystruktur i dette området.

## 4.5. Den naturlege hamna. Primærelementa Vågen  og Holmefjorden





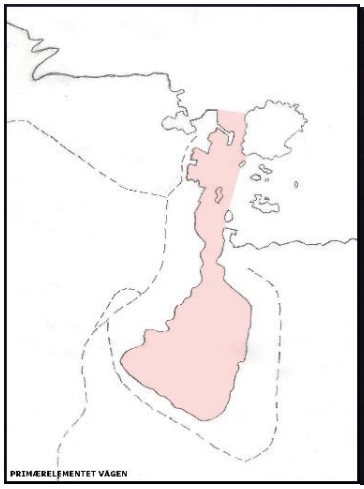
***Figur 4.4 (KV/01):*** *Rektangelkart over Utøyane, 1866*

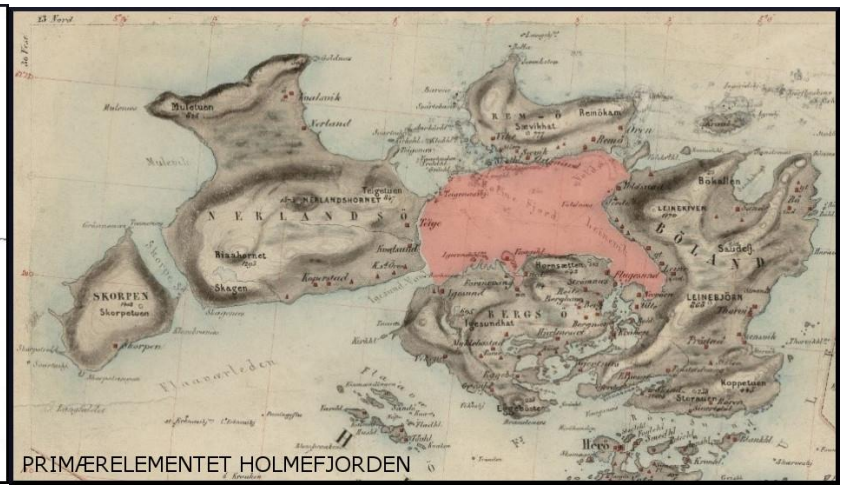
***Figur 4.5(KV/02):*** *Fosnavåg ligg sør i Holmefjorden, nord på Bergsøy. Øyane Nerlandsøy, Bergsøy, Leinøy, Remøy dannar Holmefjorden.*

Dette rektangelkartet av øyane i Ytre Herøy (figur 4.4) og utsnittet av Holmefjorden (figur 4.5) viser korleis ein i 1866 illustrerte geografien og øylandskapet der fiskeværet Fosnavåg var lokalisert. Holmefjorden har fått namn frå øyane som kringset han og gjev han form som ein fjord. Utsnittet viser at Fosnavåg ligg på nordpynten av Bergsøya i ei landskapsform med ei naturleg skjerma hamn.

Lokalhistorikar Bjarne Rabben er inne på dette temaet i *Herøyboka, Boka Gardar og Folk II.* Der skriv han at sjølv om Fosnavåg var ei framifrå hamn, så kom ho ikkje til å spele noka rolle før i nyare tid. Rabben finn dette rimeleg av to grunner: «Fosnavåg låg ut or leia og det var ikkje godt for seglfarty å kome inn det tronge sundet» (Rabben, 1963, s. 147). Lokalhistorikar Marit Pauline Kvalsvik drøftar også i ein artikkel i lokalavisa Vestlandsnytt 11. august 2017 (MPK-PA/08) kvifor ei så god og naturleg skjerma hamn ikkje fekk avgjerande vekst før etter århundreskiftet. Ho utdjupar og peiker på det same som Rabben. For seglbåtar var det betre hamner på Flåvær og Skotholmen, dit ein kunne manøvrere med segl. Først når motorbåten kjem for fullt ved århundreskiftet og tilkomsten inn til den skjerma fasiliteten i indre våg er problemfri, byrjar talet på vitjande båtar i fiskeværet Fosnavåg for alvor å auke. Når dette skjer, flyttar også tyngdepunktet for bygningsmassen i Vågen gradvis innover til indre hamn og Ura. Primærelementet Vågen vert etter dette strukturerande for bygningar i fiskeværet langs heile sjøfronten. Landskapet i Ura var naturleg så bratt at der var svært knapt med areal for god tilkomst til Nørvågen. Utifrå studiar av historiske foto, ser dette ut til å ha vorte løyst ved å fylle ut fjøregrunn til nye og større byggetomter og kaiflater langs heile indre del av vågen. Utfylling har skjedd frå linja til Hennabakken i sørvest og fram til Nørdrevågneset i nordvest.

Seinare skal vi sjå i analysen av Pedersenplanen i kapittel 5 at Sverre Pedersen gjennom landskapsanalysen gjer Holmefjorden til primærelement. I hans plan er det dette hamnebassenget som dermed vert formande for den nye bystrukturen i staden.




***Figur 4.5 (KV/01) (venstre): Primærelementet Vågen*** *fargelagt slik konturen på Vågen var i 1912. Det var omlag denne forma og storleiken Vågen hadde då den eingong byrja å strukturere hus og bygningar langs sjøfronten. Først lengst nord i Vågen, på vestsida langs fjøregrunnen i den gamle hamnegata som i dag heiter Holmefjordgata. På austsida av Vågen kom bygningane i første fasen til fiskeværet på Nørdrevågneset. Det var så langt fastlandet gjekk på den sida av Vågen.*

***Figur 4.6 (KV/01) (høgre): Primærelementet Holmefjorden*** *bygger på ei historisk forståing av hamnebassenget som dei fem øyane definerer. Når Pedersen gjer si landskapsanalyse, forstår han dette fordi han kallar Fosnavåg «det sentrale sted i denne havn». Frå historia veit vi at Skotholmen i seglskutetida, før Fosnavåg, var «det sentrale sted».*

I den nyleg utkomne boka *Fiskevær. Myre på yttersida* (2017) skriv forfattarane Karl Otto Ellefsen og Tarald Lundevall det dei kallar ein monografi om utviklinga av fiskeværet Myre i Øksnes kommune i Vesterålen. Myre som fiskevær vart etablert først på 1930-talet. Før 1930 var det Nyksund ytst på spissen av Langøya som var største fiskeværet[4]. Det store skiftet kom både i Fosnavåg og i Myre som det ofte gjer, ved overgangen til ein ny og dominant teknologi. For Myre var det tilknytinga til riksvegnettet som gjorde utslaget. I Fosnavåg var det introduksjonen av motorbåten i fiskeria. Med motor i båten var ikkje den tronge innseglinga lenger utfordrande å handtere.

Så denne stillfarande observasjonen til Rabben er altså forteljinga om eit stort skifte. Kanskje eit av dei største i Fosnavågs historie når det gjeld endringar i føresetnadene for korleis bystrukturen i staden vart utforma. For med den store veksten i fiskeværet, kom det naturleg inn andre krav til organisering av utviklingsareal i fiskeværet. I 1905 vedtok kommunestyret å gjere bygningslova gjeldande for Fosnavåg. Protokollar viser at oppsitjarane protesterte, fordi dei meinte det ville hefte utviklinga av staden. Først i 1907 vart bygningslova innført under

[4] Men Nyksund låg uvegsomt til. Då den gode og naturlege hamna på Myre fekk direkte kontakt med det norske riksvegnettet, talde vegen meir enn litt lenger avstand til fiskefelta. Såleis kan den brå veksten i fiskeværet Myre stå som ein fin parallell til den brå veksten som kom i fiskeværet Fosnavåg rundt hundreårsskiftet.

føresetnad av at Fosnavåg vart eigen bygningskommune[5]. I 1908 viser protokollane at verksemda i bygningskommunen er komen i gang (HKA/09). Når det så lid fram mot 1930-åra har nok bygningskommunen kome til at det trongst ein reguleringsplan for å kome videre med utviklinga av fiskeværet og staden som stadig bygde seg tettare kring naturhamna. Ingeniør Skogseth i Vegstellet i Møre og Romsdal vert kontakta, og den 10. oktober 1931 kjem han til Fosnavåg for å setje i gang med reguleringsarbeidet (HKA/10). Historia til denne planen står i kommunearkivet fram som fragmentert og uklar, men er heller ikkje eit eige tema i dette masterarbeidet.

Forteljinga om Fosnavågs sterke vekst frå hundreårsskiftet er altså ei forteljing om ein ibuande eigenskap ved landskapet som alltid har vore der og blitt utnytta ulikt, avhengig av rådande teknologiar. Vågen er kanskje eit av dei best skjerma naturlege hamneroma langs heile kysten. Analysemetoden *Realistisk byanalyse* kallar dette landskapsromet *primærelementet* og det *konstituerande element*. Langs denne landskapsforma bygde fiskeværet seg opp, i den første tid i ytre og midtre våg, seinare langs heile vågen. Det var altså først ved introduksjonen av motorbåten at denne vågen fekk realisert eit stort potensial som eigentleg låg og venta på å verte fullt forløyst. Etter dette kunne Amtmann Helland i 1911 karakterisere det som «Søndre Søndmørs største fiskevær». (Rabben, 1963, s. 148).

[5] Den tidlege bygningslovgjevinga tok først og fremst sikte på å regulere byggeverksemda i og omkring byane, men frå siste halvdel av 1800-tallet vart det i bynære og tettbygde strok på landet oppretta ein del særskilde ***bygningskommunar,*** der bygningslova vart gjort gjeldande. Slike bygningskommunar vart først og fremst oppretta for tettstadar utanfor bygrensene og for avsidesliggande industristadar. Bygningslova av 1869 avgjorde at det i ein bygningskommune skulle opprettast eit eige bygningskommunestyre på fem personar valde av og mellom huseigarane på staden.

## 4.6. Fosnavåg – to bruk

***Figur 4.6 (HF/04):*** *Det spektakulære flyfotoet frå 1936 viser noko av det opphavlege landskapet som dei to matrikkelbruka i Fosnavåg først var delte inn i. På biletet ser vi at det i det jamt skrånande terrenget i Nørvågen på Fosnavåg Nedre er større flater med dyrka mark (i strekket frå det som i dag er Nørvågvegen nr 46 og nesten heilt fram til Ura) før tettare lekkjer med bustadar seinare vert reiste langs vegen (og bakover mot fjellfoten) fram til Nørdrevågneset utetter 1940- og 1950-talet. På Fosnavåg Øvre er fremste delen av Huldalen fin jordbruksmark. Arealet som i dag vert kalla «Parken» er jordbruksmark frå foten av Grønfjellet og fram til gamle Igesundvegen. (Foto Widerøe's Flyveselskap)*

Dei første registreringane av brukarar av landskapet kring i Fosnavågen er fordelte på to bruk med nemningane Fosnavåg Nedre og Fosnavåg Øvre. Fosnavåg Nedre ligg på nordaustsida av vågen, heilt ved fjellfoten og er den minste garden. Fosnavåg Øvre ligg på vestsida av Vågen og strekk seg heilt til Igesund som ligg vest for høgdedraget Kleiva.

Begge bruka har første gong registrerte brukarar ein gong på 1500-talet (Rabben, 1963). Denne studien har ikkje sett på hus og bygningar før tettstaden voks fram parallelt med den første fasen til fiskeværet. Dette oppgåvearbeidet tidfestar (jfr. Thorseth, *Herøy tida går*, 2013, s. 10-11) oppstarten av fiskeværet til andre halvdel av 1800-talet. Det er først på denne tida det kan dokumenterast at talet på båtar i Fosnavåg no er blitt større enn i fiskeværa i nærområda. Både Flåvær og Skotholmen var lettare å manøvrere til i seglskutetida. Storleiken på fiskeværa kunne variere frå år til år. Både vindretningar og fiskebestand varierte frå sesong til sesong og gjorde at aktiviteten i væra kunne variere mykje frå eit år til eit anna. Så sjølv

om det kan verke som det er rimeleg brei semje om at fiskeværet Fosnavåg bygger seg opp i andre halvdel av 1800-talet, er det likevel ikkje usannsynleg at væraktiviteten i Fosnavåg kan strekke seg enno lenger tilbake i tid. For denne studien er det likevel naturleg å starte granskinga av utviklinga til tettstaden når eit minimum av empiri ligg føre. Det skjer først ved århundreskiftet, i form av lesbare fotografi og enkle kartskisser som dokumenterer hus og bygningar langs dei første vegfara og langs fjørelinjene.

Vekselbruk med fiskarbønder har nok likevel eksistert i Fosnavåg mykje lenger enn dei første registreringane på 1500-talet kunne tyde på. At det har vore maritime kulturar her i meir enn 1000 år er også godt dokumentert med Kvalsundskipet og Kvalsundfæringen som vart gravne fram i ei myr på naboøya Nerlandsøy i 1920. Desse båtane er foreløpig tidfesta til ca. år 780-800 e.Kr[6].

På det omfangsrike flyfotoet Widerøe's Flyveselskap tok av Fosnavåg sett frå vest i 1936, får vi eit svært godt oversyn over samanhengane i heile landskapet som sluttar seg til naturhamna i vågen. Dette gjeld både Fosnavåg Øvre og Fosnavåg Nedre, som vi ser begge har fleire fine areal med dyrka innmark. På Fosnavåg Nedre er heile den skrå flata frå fjøregrunnen i Nørvågen til langt opp i bratte fjellet dyrka fram til jordbruksmark. På Fosnavåg Øvre er fremste delen av Huldalen fin jordbruksmark. Der ser ut til å vere to gardar. Arealet som i dag vert kalla «» er jordbruksmark frå foten av Grønfjellet og fram til gamle Igesundvegen som nesten tangerer Frikyrkja.

[6] https://www.vestlandsnytt.no/nyhende/2020/01/17/Forskingsartikkel-konkluderer-med-at-Kvalsundskipet-er-yngre-enn-det-vi-trudde-20852573.ece?rs9013591590825050935&t=1

## 4.7. Første fase av fiskeværet (ca. 1850-1930)

***Figur 4.7 (HF/01):*** *Fosnavåg ytre hamn, truleg fotografert frå dalsøkket mellom Hornseten og Tverrfjellet omlag 1905. Til venstre i biletet ser vi noko av landskapet tilhøyrande bruket Fosnavåg Øvre. Til høgre ser vi i forgrunnen Nørdrevågneset og i bakgrunnen Vågsholmen tilhøyrande bruket Fosnavåg Nedre. Samanliknar vi biletet frå 1905 med kartet (under) frå 1912, ser vi at den bygde situasjonen i 1905 og 1912 er omlag den same. Tyngdepunktet i hamna ligg i den ytre og midte delen av hamneløpet, hovudsakleg på vestsida av bruket til Fosnavåg Øvre. På austsida av hamneløpet ligg sjøbuene langs Nørdrevågneset. Den avlange fjordmannstova vi ser på biletet er lagt lågare i landskapet enn sjøbuene, nesten nede ved sjøflata. Fotograf A. Berge.*


***Figur 4.8 (MPK-PA/01):*** *Hamnevesenets kart over Fosnavåg hamn 1912. Dette er den første oppmålte fullverdige kartregistreringa av naturhamna i Vågen.. Den er gjort av Sigurd Kufaas, som var engasjert av Hamnevesenet. Vi ser av kartet at i den delen som ikkje er synleg på fotografiet til A. Berge, er det både større og mindre naust langs fjøra også sørvest for Mohammaren. Sjøhuset som er å sjå heilt i venstre biletkant på foto frå 1905, er på kartet registrert som ishuset til Fosnavåg fiskeriforening. Kartet viser også at Brødrene Nerem etter1905 har etablert eit første beddingsløp i området der slippen framleis ligg i dag.*

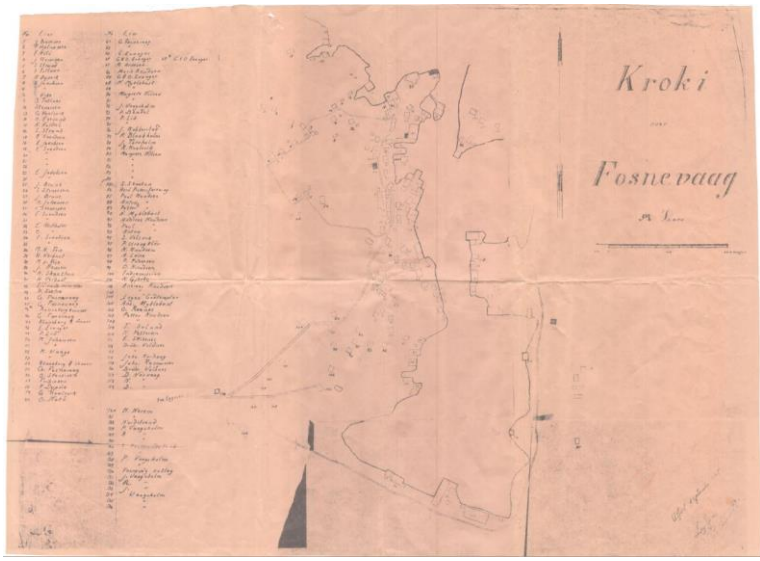
På fotografiet til A. Berge teke frå dalsøkket mellom Hornseten og Tverrfjellet omlag 1905 figur 4.7 (HF/01) ser vi at større hus og bygningar retta mot drifta av fiskeværet hovudsakleg

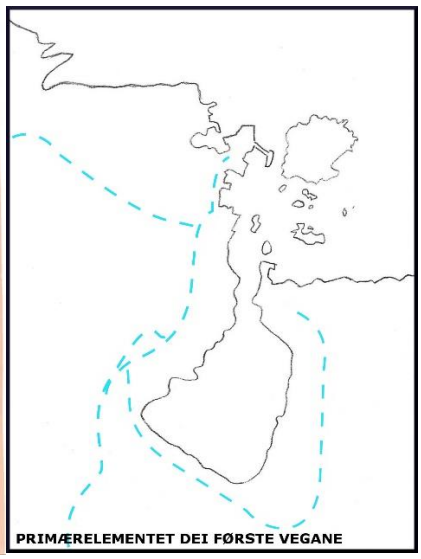
er konsentrerte kring ytre og midtre del av hamneløpet, både på vestleg og austleg side. Desse bygningane er enten mottak, produksjonsbygg eller herberge. Både på Nørdrevågneset og på Urholmen står det fjordmannstover som vart brukte av fiskarane frå fjordane under vintertorskefiska. Men biletet viser også litt av periferien, både aust og vest for hamnebassenget. I denne periferien ser vi på vestsida noko av areala som omfattar garden Fosnavåg Øvre. I dette landskapet er det på denne tida vanskeleg å registrere større jordlappar med dyrka jordbruksmark. I forgrunnen heilt til venstre i biletet ligg garden Gjerdet og der ser vi ei løde og eit lite stabbur nordaust for våningshuset. Her registrerer vi ei mogleg dyrka mark på ei lita flate nord for og i eit dalsøkk aust for det gamle våningshuset. Elles er det for det meste urydda utmark med bergknausar og bratte lyngrabbar både vest og aust for myra nord for det som i dag er parken. Myra ligg udrenert heilt fram til Parkgata vert utbygd ein gong på 1960-talet. Men i retning Kleiva skimtar vi ein konsentrasjon av bygningar som ser ut som gardsbygg, i tillegg til eit våningshus. Der synest vere eit gardstun med litt dyrka mark.

I dette landskapet budde fiskarbonden som kombinerte bruken av ressursane på land og hav til å skaffe nok mat til seg og sine.

Før bygningslova vart vedteken innført i Fosnavåg i Herøy Herredsstyre i 1905 (Rabben, *1987*, s. 97), var det truleg eigarane av bruka som i utgangspunktet sette rammene for korleis fiskeværet fekk utvikle seg, både langs hamnefronten og innover i staden langs ferdselsårene. Desse eigarane bygsla ut tomter på eigedomane sine og frå denne tida finst det lite nøyaktig kartfesta registreringar av korleis bygningane i Fosnavåg var plasserte. Men gamle fotografi formidlar mykje kunnskap om den fysiske utviklinga i staden, sjølv om oppmålt kartdokumentasjon manglar.

## 4.8. Andre fase av fiskeværet (ca. 1930-1955)




***Figur 4.9 (HKA/01) (venstre):*** *Kroki Fosnevaag 1927. Dette er ei av svært få kartliknande registreringar av vegfar, hus og bygningar i Fosnavåg tettstad tidleg på 1900-talet. Det nummererte registeret til venstre viser at målet med denne registreringa primært har vore å skaffe seg ei oversikt over brukarar/eigarar på dei ulike eigedomane/husa i tettstaden.*

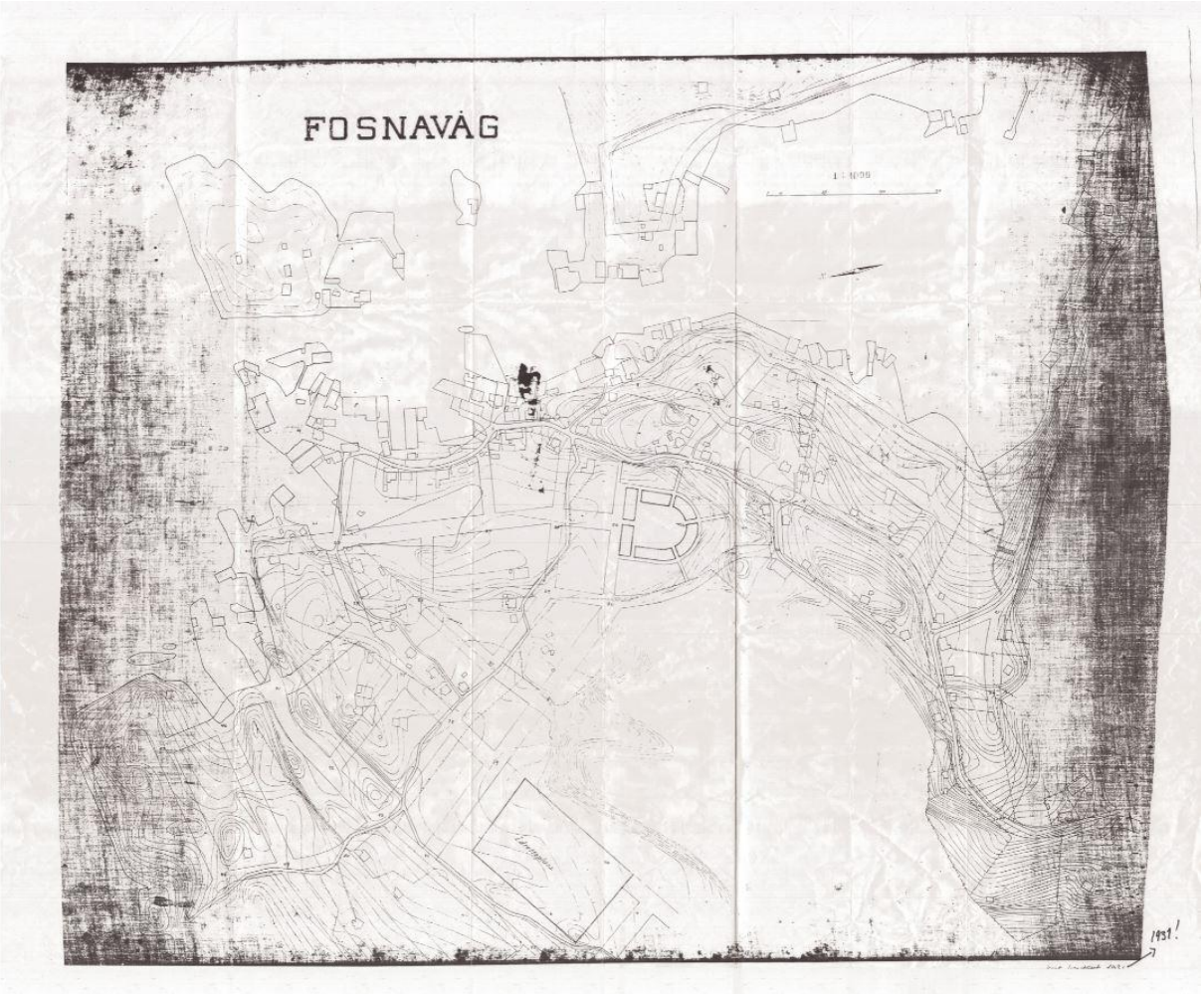
***Figur 4.9a: Primærelementet Dei første vegane*** *Diagram som viser dei første vegane som strukturerte hus og bygningar i Fosnavåg. Til ulike tider har dei vore strukturerande på ulike vis. Frå spreiddbygde strukturar til meir samanhengande og gatetilliggande bygningsstrukturar.*

***Figur 4.10 (HF/02):*** *Flyfoto av Fosnavåg 1934, sett frå nord. Fotografiet illustrerer godt den sjølvgrodde tettstadstrukturen i Fosnavåg før ein ser synlege konsekvensar av det planarbeidet som byrjar på 1930-talet i regi av ingeniørar frå Vegstellet. I denne planen vert det lagt ut forslag til nytt gatenett, der blant anna det gamle faret til Igesundvegen vert retta ut. Ei ny gate vert då planlagd frå øvst i Fosnavågmyra i nordvestleg retning, omlag i same faret som veita på biletet som drenerer ut vatnet frå myra. Mellom denne og den eksisterande hamnegata (Holmsildgata) i aust vart det planlagt tverrgater parallelle med Igesundvegen som skulle kople det nye gatenettet på den gamle bystrukturen. Sentrumsgatene på tidleg 1930-tal dreia seg stort sett om dei gatene vi ser både på biletet og i kartet som er 7 år eldre. Tilkomsten kom inn i Skaret sør i tettstaden og gjekk med eit samanhengande far heilt til den stoppa på dampskipskaia). Berre tre tverrgater mata denne hovudvegen. Frå søraust Nørvågvegen, frå vest Igesundvegen og frå nordvest Tollåsbakken (som då strakk seg til Holmsildgata). I Ura ser vi i vest tre sjøbuer i ein skala og byggeskikk som tilhøyrde det tidlege fiskeværet. På Nørvågsida ser vi at bygningsstrukturar i ein annan skala og andre materialar er under oppføring. Gerhard Voldnes har på denne tida starta første byggetrinn av sildoljefabrikken. Anlegget til Voldnes innfører ein ny skala med tyngre industrielle strukturar i Fosnavåg. Skalaen i desse strukturane markerer også overgangen til andre fasen av fiskeværet og den komande industristaden.*

I 1927 er det gjort ei registrering av bygningane i tettstaden Fosnavåg som er bevart for ettertida i kartet *«Kroki over Fosnevaag»*. Det primære målet med denne registreringa ser ut til å ha vore å skaffe seg ei oversikt over brukarar/eigarar av dei ulike eigedomane/husa. Kartet frå 1927 er det første over Fosnavåg der både bygningsmønster i tettstaden og landbasert infrastruktur er forsøkt kartfesta. Vi ser at tilkomstvegen til Fosnavåg frå sør over skaret og ned Skarabakken er etablert og vegen er no i ferd med å bli *strukturerande* for hus og bygningar. Både på kartet og biletet ser vi at hovudfaret til denne tilkomstvegen går i eit anna far enn der Vågsgata går i dag. Ser vi nøye på biletet frå 1934, ser vi at det som litt seinare same året skal bli det nye faret til Skarabakken/Vågsgata her er synleg som eit spor i landskapet forbi husa på Gjerdet og dei gamle husa til Petter og Andreas Knutson. På biletet ser vi at dette faret sluttar seg til hovudfaret, som då gjekk forbi losjehuset og bedehuset der Jordmor Helgas veg ligg i dag. Desse gatene møtast i ein spiss. Når hovudfaret for Skarabakken/Vågsgata vert flytta og ny veg blir bygd kring 1934, koplar den seg på vegen som går nordover i retning hama i ei rett linje. Den vesle øya som oppstår mellom det nye vegfaret og spissen i møtet mellom dei to gamle fara får mange år etter det kjende namnet «Trekanten». Her stod julegrana i mange år. Der er berre tre andre vegar registrerte i tettstaden Fosnavåg på denne tida. Dette er alle gater som matar hovudvegen til og frå tettstaden. Frå aust kjem Nørvågvegen, som går frå Nørdrevågneset gjennom Ura. Frå vest kjem Igesundvegen inn i tettstadstrukturen ved eit kryssande vegfar som låg omlag der Tollåsbakken ligg i dag. Denne gata koplar seg på hovudvegen ved dampskipskaia og Holmsild heilt nord i tettstaden.

***Figur 4.11 (HF/05) (venstre):*** *Ukjent årstal. Utsnitt av sentrum sett frå nordvest. Biletet illustrer godt det som var sentrumskrossen i forretningsbyen i tida til fiskeværet. Gatemøta mellom Vågsgata, Igesundvegen og ein påbyrja Gerh. Voldnes' veg definerte ein større sentrumsplass i bystrukturen.*

***Figur 4.11a (høgre):*** *Utsnitt av ortofoto 1965. Møtet mellom det gamle hovudfaret inn til sentrum, faret frå sør inn i det og den nye hovudvegen danna ein trekantplass i bystrukturen som er synleg på ortofoto frå 1965.*




***Figur 4.12 (HKA/02):*** *Kopi av eit ukast til reguleringskart for Fosnavåg. Frå eit reguleringsarbeid som gjekk føre seg i åra 1931-1943 med ukjent resultat. På kartet står det med handskrift: «Kart konstruert i 1931!».*

Dette masterarbeidet har valt å dele inn fiskeværet i to fasar, før og etter 1930. Kring dette årstalet skjer det eit skifte i planlegginga av tettstaden då plan- og bygningslova vert innført. Pionertida, der det sjølvgrodde fiskeværet for det meste var utvikla på bygsla grunn, er forbi. Frå denne tida vert offentleg lovverk styrande for utvikinga av tettstaden og fiskeværet. Dette resulterer blant anna i at Fosnavåg Bygningskommune tek initiativ overfor Vegstellet i Møre og Romsdal om det første reguleringsarbeidet i Fosnavåg. Den 10. oktober 1931 møtte ingeniørane Grønningsæter og Skogseth opp i Fosnavåg «…for etter oppmoding frå bygningsrådet å sjå på tilhøva for regulering» (HKA/10 og14).

Historia til denne planen er dårleg dokumentert i kommunearkivet. Enkelte forhold er nesten dulgde i mystikk. Men at initiativet frå Bygningskommune og bygningsråd på 1930-talet kom i ein vekstperiode for fiskeværet, er sikkert. Interessant er det også at initiativet til denne

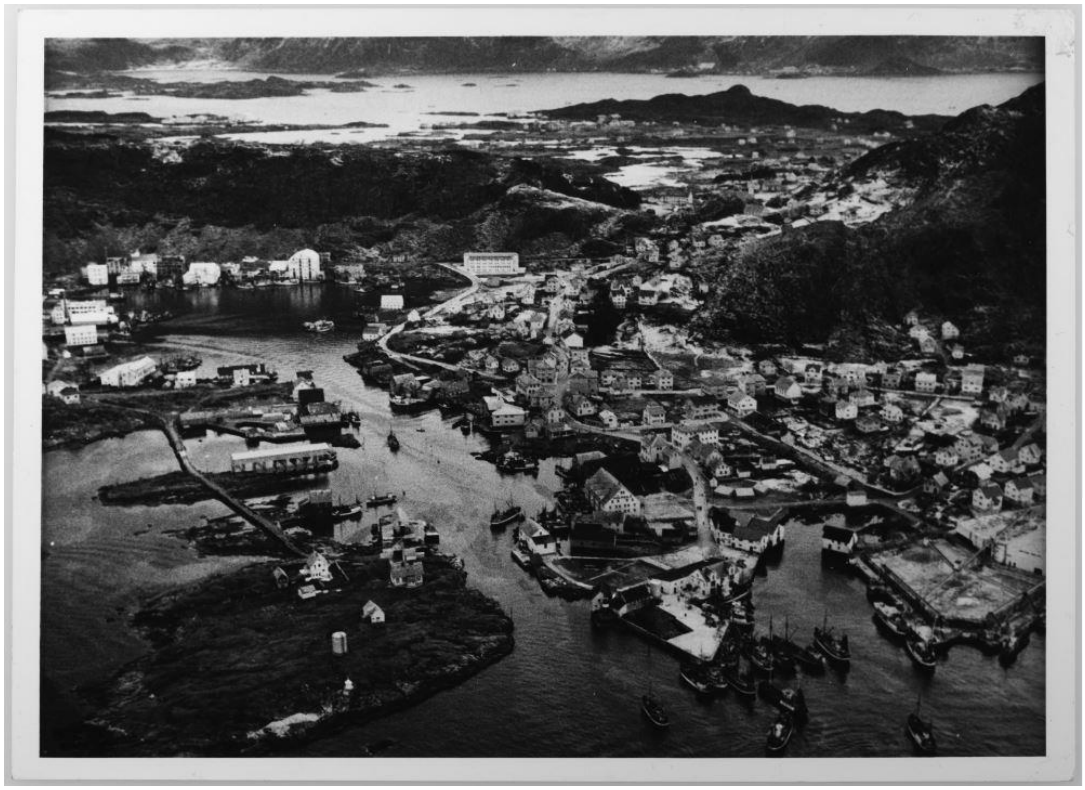
reguleringa, jfr. Fosnavåg bygningskommunes protokollar (HKA/10), kjem litt i etterkant av ein tvangsauksjon som vert halden 18. april 1931 over eigedomen Fosnavåg Øvre gnr. 34, bnr. 6. (MPK_03-04). Det er den største grunneigaren på Fosnavåg Øvre, Gerhard Fosnavåg, som då taper eigedomen sin til Søndmøre Fiskeri- & Handelsbank, som deretter sel eigedomane vidare til bygslarane. Gerhard Fosnavåg hadde fram til dette bygsla bort eigedomar til fiskehandlarar og kjøpmenn som hadde bygd og utvikla fiskeværet og tettstaden på bygsla grunn. Frå denne tid av utviklar ein større del av kjøpmennene og fiskehandlarane no forretningane sine på sjølveigd grunn. Dette har eg *ikkje* undersøkt, men det bør ikkje vere usannsynleg at det var ein samanheng mellom tvangsauksjonen, ny eigedomsstruktur og initiativet til reguleringsarbeidet som starta opp i 1931.

Arbeidet med denne reguleringsplanen går over mange år og det vert arbeidd med reguleringsspørsmål på fleire plan. Gatenett, byggelinjer og avløpsplan vert utarbeidd. Hamnespørsmålet er også oppe. I sluttfasen er også ein Ingeniør Holstad i Ålesund involvert i arbeidet med planen. Siste utkastet som skal godkjennast i departementet vert i alle fall teikna opp av han, jfr. brev frå Holstad til Jens Hansen (HKA/21). Det aller siste som er dokumentert i korrespondansen rundt denne planen, er at Holstad sender 5 kopiar av han saman med originalkartet til Jens Hansen 30. september 1943. Altså midt under krigen. Korrespondansen med departementet skulle tilseie at planen er klar for godkjenning der, etter siste justering hos Holstad. Likevel er beskjeda når ein tek kontakt med departementet i dag at denne planen ikkje er registrert som godkjend. Holstads oppteikning er ikkje å finne, verken i Riksarkivet/Arkivverket, eller i Herøy kommunes arkiv. Ved utviklingsavdelinga i Herøy kommune er det også lite eller ingen handfast kunnskap om lagnaden til denne planen. Kopiane Jens Hansen fekk tilsendt frå Holstad i 1943 har ingen nokon gong sett. Eit utkast datert 1931 har eg likevel klart å få fatt i gjennom lokalhistorikar Marit Pauline Kvalsvik i samarbeid med Herøy kommune (HKA/02). Ein lyt merke seg at det særs verdifulle med denne skissa til reguleringskart er at ho også inneheld ei oppmålt registrering av dei vegfar som eksisterte i Fosnavåg då ingeniørane frå Vegstellet kom dit og byrja arbeidet sitt i 1931.

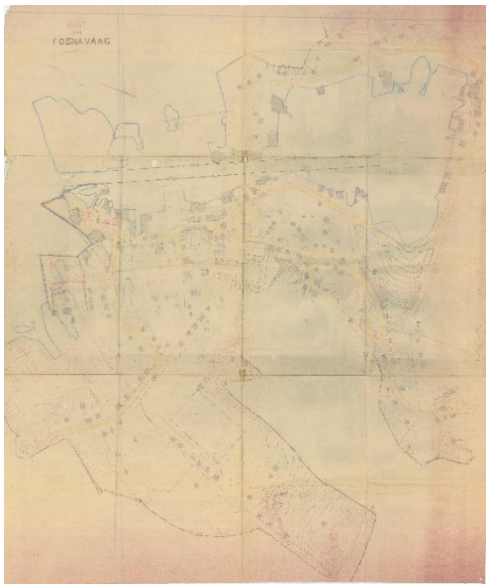
Sverre Pedersen visste om dette planarbeidet og nemner planen i dokumentet *Fosnavaag* (SPA_02/01-10). Der skriv Pedersen at det for ca. 30 år sidan vart «… laget en reguleringsplan – en sjakkbrettpreget linjeplan[7] for byggelinjer slik tilfellet ofte var dengang».

[7] Med *linjeplan* meiner truleg Sverre Pedersen at planen Vegstellet utarbeidde avgjorde vegbreidder og byggelinjer i avstandar frå definerte senterlinjer for gatenettet som vegingeniørane utarbeidde under planarbeidet.

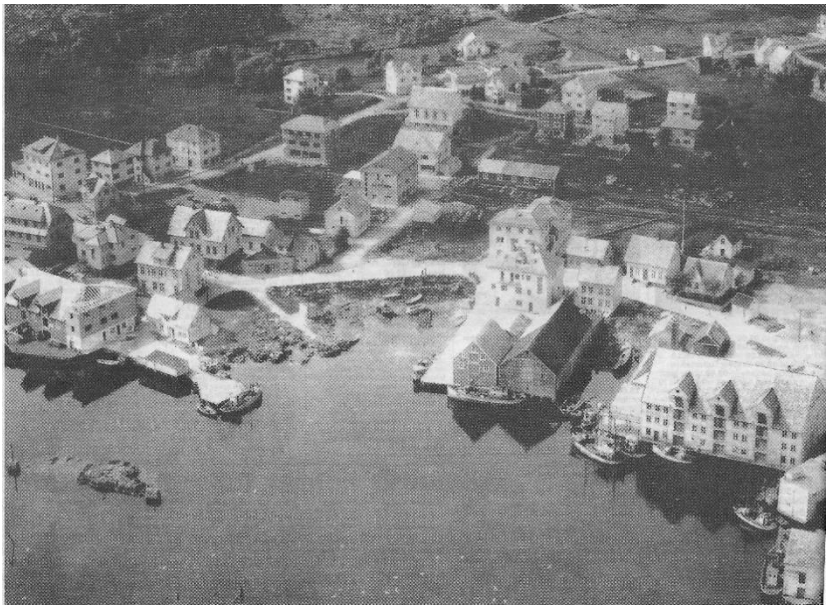
## 4.9. Fosnavåg slik Pedersen møtte staden



***Figur 4.13 (HF/06)****: Flyfoto av Fosnavåg 1957. Fotograf Skarbøvik (Sunnmørsposten).*




***Figur 4.14 (SPA_04/31):*** *Registreringskart over gater og bygningar i Fosnavåg utført av Sverre Pedersen, truleg ca. 1955.*



***Figur 4.15 (HF/07):*** *Flyfoto av Fosnavåg. I Vestlandsnytt datert 1953, teke frå ein vinkel som gir ei god oversikt over utbygd gatenett i tettstaden på den tida. Biletet stadfestar også at krysset mellom Vågsgata, Igesundvegen og Gerhard Voldnes' veg er eit tyngdepunkt i sentrumsstrukturen. Ein liten stubb av Kjøpmannsgata er bygd. Den strekk seg frå eit provisorisk kryss i Holmsildgata, men går ikkje heilt fram til det som seinare skal etablerast som Parkgata (i dag Rådhusgata). Om biletet er rett datert, ser det også ut til at Igesundvegen alt i 1953 er ferdig bygd i eit samanhengande rettlinja løp etter planen til Vegstellet frå Frikyrkja og fram til Kleiva. Dette stemmer ikkje heilt med slik eg har tolka registreringskarta til Pedersen frå om lag 1955(SPA_04/31-32). Men dateringa av dette biletet til 1953 kan sjølvsagt også vere unøyaktig.*


***Figur 4.16 (HF/08):*** *Fosnavåg. I Vestlandsnytt datert 1961. allmenningskaia er alt bygd etter Pedersenplanen som vart godkjend i juni året etter. Vi ser også at Parkgata no strekk seg frå Fosnavågmyra ved Igesundvegen i sør og fram til sildelagringsområdet Gevo i nord. I 1961 er også vegen til Vågsholmen bygd.*

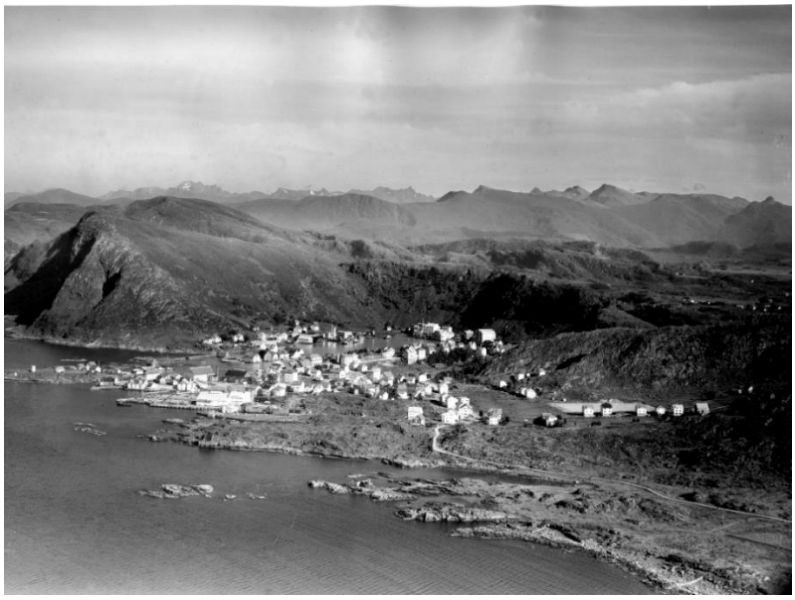
Flyfotoet frå 1957 og Sverre Pedersens registrering av gater og bygg (1955) er eit bra grunnlag for ei oversikt over kor utbygd gatenettet var i Fosnavåg då Pedersen kom. Sjølv om

registreringa til Pedersen ikkje er datert, er det truleg eit par år mellom desse to registreringane. Likevel stemmer dei bra overeins. Gatenettet som vart utarbeidd av ingeniørane frå Vegstellet frå 1931 og utover er realisert når det gjeld dei viktigaste vegane til og gjennom sentrum: Tilkomstvegen frå sør over Skaret er no lagd i eit nytt og meir dynamisk far lenger aust, slik han også går i dag. Det gamle faret er nesten blitt ei bakside. Sjøgata er bygd frå Nørvågvegen ved Urheim og går rett over i Igesundvegen i det ho munnar ut i Vågsgata. Dette krysset ser ut til å vere eit tyngdepunkt i forretningsbyen Fosnavåg. Biletet skal vere datert til 1957 og viser  at Igesundvegen er bygd ferdig i heile lengda frå Kleiva og inn til Vågsgata. På registreringskartet til Pedersen frå 1955 er den planlagde rettlinja gata berre bygd frå Igesund i vest og fram til Tollåsbakken i aust, der det er eit opphald fram til Frikyrkja. Derifrå er Igesundvegen, ifylgje registreringa ført fram til Vågsgata. Om situasjonen var slik, var Tollåsbakken då truleg ei viktig gjennomgsartsgate då Pedersen kom. Tollåsbakken munnar i aust ut i ei gate som ligg der søndre del av Holmefjordvegen ligg i dag og koplar seg vidare på det eldste vegfaret i sentrum. Den gamle hamnegata/Holmsildgata munnar ut i Vågsgata og ut av sentrum. Gatenettet i sentrum vest for hamnegata/Holmsildgata er påbyrja, men er berre ført fram til ei enno ubygd Parkgate.

Tyngdepunktet for Fiskeværet i nordre del av sentrum ser ut til å ligge rundt Holmsildanlegget, der fjøregrunnen mellom Hamnegata og Holmsildbuda er planert ut og fungerer som ein stor forplass for anlegget. Nordvest for Holmsild, mellom dampskipskaia og Tollåsbua, er det enno ein liten våg der fjøregrunnen ikkje er fylt ut. Aust for dampskipskaia ligg anlegget til Edvin Jacobsen. Heilt til høgre i biletet ser vi sildelagringsområdet som Gerhard Voldnes disponerte for å få silda i land. Herifrå vart ho køyrd i lastebil til produksjonsanlegget inst i Ura.

Litt lenger sør ser vi rydda fjøregrunn i det som skal verte allmenningsområdet, eit område Pedersen seinare kjem til å feste blikket på. Dei gamle sjøhusa, eller «bombene», som lenge var sentrale for det tidlege fiskeværet, er no rivne. Rønnebergbuda var blant dei største i den første fasen til fiskeværet. Ho står enno, men har fått eit meir moderne tilbygg på nordre gavl, etter at Strand tok over bygningen. Elles er det gamle huset som Lied reiste i pionertida rundt århundreskiftet rive og erstatta med det nye Liedhjørnet, utført i mur i ein etasje. Fiskarheimen og forretningsbygget til Jens Hansen ligg rett overfor kvarandre i hamnegata/Holmsildgate. Det er to større bygg utført i mur. Desse ligg i en del av sentrum med store ubygde areal, både mot vest og aust. Det er særleg i områda mot vest  og nordvest

at Sverre Pedersen i planarbeidet sitt kjem til å sjå eit stort potensial for å utvikle eit nytt sentrum eit nytt sentrum med forretningsby og det nye kommuneadministrasjonssenteret. Slik det seinare også seinare skulle bli.



***Figur 4.17 (HF/09):*** *Fosnavåg, 22.08.1954. Dette biletet frå Fosnavåg 1954 er teke frå ein vinkel som gjer det vanskeleg å få oversikt over gatestrukturen i sentrum. Biletet er imidlertid viktig å ta med i overgangen mellom den byplanhistoriske analysen av Fosnavåg før Sverre Pedersen og analysen av Sverre Pedersens planarbeid. Fotografiet skildrar på ein svært god måte det «sterkt kuperte og knausete» terrenget, i og rundt staden som Pedersen skriv så levande om i dokumentet Fosnavaag (SPA_02/01-10). For Pedersen var det alltid terrengskildringane som danna utgangspunktet, føresetnaden og ramma for omtalen av byane han gjorde planarbeid i. Slik også i Fosnavåg. (Foto: Widerøe's Flyveselskap).*

***Figur 4.18 (HF/10):*** *Fosnavåg, 20.08.1961. Oversiktsbilete frå sørvest, teke året før reguleringsplanen til Pedersen var stadfest i departementet. Fleire delar av Pedersenplanen er realisert eller under realisering: allmenningskaia, Parkgateaksen, men ikkje Kjøpmannsgateaksen fram til Igesundvegen. (Foto: Widerøe's Flyveselskap).*

# 5. ANALYSE PEDERSENS BYPLANARBEID I FOSNAVÅG

## 5.1. Presentasjon av Professor Sverre Pedersen

Professor ved institutt ved urbanisme ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, Karl Otto Ellefsen, heldt 17. september 2019 foredraget *By og land – i går og i dag* på den årlege fagdagen til Asplan Viak AS. (Foredraget er upublisert og lagt ved som vedlegg til sist i oppgåva under URM/01-16.

Før eg summerer opp biografiske fakta om professor Sverre Pedersen, ynskjer eg å starte denne introduksjonen slik Ellefsen skildra han for den store forsamlinga av byplanleggarar som var samla på Hamar.

Eg gjer dette fordi eg synest skildringa til Ellefsen av Pedersen på ein treffande og konsis måte klarer å peike på det sentrale i det Pedersen ville som byplanleggar, samtidig som det også peiker på essensen i det han ville med byplanarbeidet i Fosnavåg. Skildringa peiker også på ei viktig side av mennesket Sverre Pedersen, ein overmåte dedikert fagperson, eit grunnleggande observant og interessert menneske, tillitvekkande og med sterke evner til å kome i kontakt med folk.

Ellefsen starta omtalen av Pedersen slik:

*«Sverre Pedersen, den mest betydningsfulle av alle norske byplanleggere, var innom det meste av norske byer og tettsteder. Enten ga han råd etter at ordføreren hadde sendt han et brev (råd som i dag finnes i kommunearkivene), han ble bedt i møter og uttalte seg, eller laget «byplanen» slik Hamars berømte Sommerfuglplanen er et eksempel på. De ingeniørmessige første byplanene hadde jo stort sett dreid seg om pragmatikk mens Pedersens intensjon var å skape vakre byer (ved å legge et representativt forskjønnende lag over), men også å lage levelige byer og tettsteder. Kanskje kan vi se Pedersens planer som det forrige forsøket på bevisst urbanisering gjennom tradisjonell urban morfologi».*

Men før alt dette hadde hendt, hadde Pedersen levd eit langt og aktivt liv, som ikkje var ukomplisert. Engasjementet hans som leiar for Brente Steders Regulering (BSR[8]) som planla

[8] Brente steders regulering (BSR) var ein statleg institusjon oppretta av Administrasjonsrådet i juni 1940. BSR var i verksemd frå 1940-52, og hadde som formål å utarbeide reguleringsplanar for krigsherja byar og stadar i Noreg. Arkitekturprofessor Sverre Pedersen vart spurd om å leie dette arbeidet, for å kome i gang med gjenreisinga snarast råd. Dette skule vere eit norsk engasjement utført av norske arkitektar. Kvar by og stad fekk sitt lokale kontor. Sverre Pedersen var mellom dei få i Noreg som hadde spesialisert seg på byplanregulering og var ein naturleg leiar.

gjenreising av dei krigsherja byane alt i krigsåra, skulle føre til problem etter krigen. Men for den leiande byplanleggaren i Noreg hadde også karrierevegen hans ein startstrek:

Arkitekt og professor Sverre Pedersens liv femnde åra frå 1882-1971. Heile hans faglege virke gjekk dermed føre seg på 1900-talet. Alt som 19-åring (1901) var han ferdig med arkitektutdanninga ved Trondhjems Tekniske Læreanstalt (TTL).

Etter dette hadde han ei kort karriere som arkitekt i heimbyen, før han i 1902 reiste til den tekniske høgskulen i Hannover for å supplere arkitektutdanninga. Interessa for byplanfaget hadde ligge naturleg i han heilt sidan barneåra, jfr. forordet i *Byplanarbeider i de lyse netters land* (Pedersen, 1957). Dette førte han til Per Olof Hallmann i Stockholm i 1908, der han supplerte arkitektutdanninga med byplanstudiar. I åra 1914 til 1920 var Pedersen byarkitekt i Trondheim, og frå 1920 til 1954 var han professor i bustadbygging og byplan ved NTH. Under krigen var han leiar for Brente Steders Regulering (BSR). BSR var ansvarleg for planlegginga av dei byane som vart øydelagde av krigshandlingane i 1940.

Sjølv om byplanlegging var hovudfeltet hans, arbeidde han også som byggande arkitekt. Han teikna ei mengde bustadar og deltok i arkitektkonkurransar om monumentalbygg som kyrkjer og rådhus. Mellom dei mest kjende byggverka han teikna er Generalbustaden i Trondheim og Trondheim gassverkskompleks. Han sette også merke etter seg som arkitekturhistorikar i samband med konkurransen om nyrestaureringa av Nidarosdomen i 1929 og ved å måle opp mange bygningar. Han var også med på å stifte folkemuseet i Trondheim og i Trøndelag, og var ein periode også intendant for Stiftsgården, som han restaurerte. I embetet som professor heldt Pedersen tallause førelesingar, og han hadde ein enorm produksjon av undervisningsstoff. Pedersen var sterkt engasjert i bustadsaka. Han tok mellom anna initiativ til ein undersøking av den eldre bustadmassen i Trondheim.

## 5.2. Byplanen og terrenget

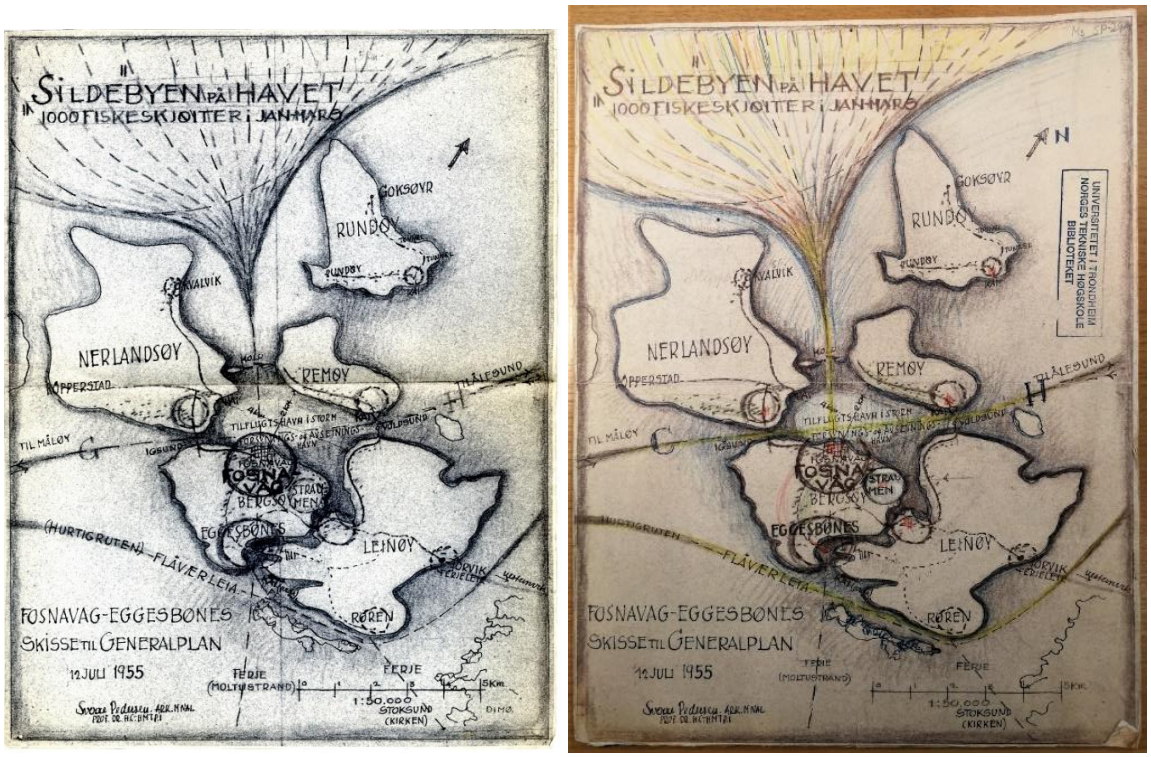
«Bevisst eller ubevisst spiller terrengformasjonene en betydelig rolle med planleggelsen av bystrøk eller nye byer.

Planleggeren kan enten være oppmerksom på terrengets muligheter for en heldig karakteristisk bebyggelse, og bygge videre på det grunnlag som naturen har gitt som underlag, eller terrenget kan være så bratt, så trangt, eller så bakvendt for bebyggelse at man ikke kan bygge der.

Høydeplatåer, terrasser, terrengrygger, skrenter spiller en stor rolle for den bevisste planlegging. Senkninger, dalpartier og utglidningsterreng likeså.» (Pedersen 1943, s. 1)

Rolf H. Jensen kjem inn på og forklarar Sverre Pedersens landskapsforståing i boka *Moderne norsk byplanlegging blir til*. (Jensen 1981, s. 482-495). Her skriv han at norsk planlegging oppnår i løpet av 1920-talet, med Sverre Pedersen og arbeida hans i spissen, både nasjonal status og internasjonal merksemd I perioden før 1920-talet var det ein tendens at byreguleringskonkurransane var på jakt etter nasjonale særtrekk i reguleringa. Dette kom til å bli ein avgjerande skiljeveg for norsk byplanlegging. Norske planleggarar, som før hadde kopiert finske og svenske byplanleggarar, skaper frå no av ein eigen fast skule som skil seg frå svensk praksis: Den «norske» byplanestetikken. Professor Sverre Pedersen peiker seg ut som den store meisteren bak denne formskulen. Dette synet på byplanlegginga som vert varsla først i Hamarkonkurransen blir ein spesialitet Pedersen tar vidare også gjennom tida med BSR-planane. Og etter å ha analysert Fosnavågplanen, kan vi trygt konkludere med at denne metoden definitivt låg til grunn for oppstarten av planarbeidet i Fosnavåg i 1955/56. Det var obligatorisk for Pedersen at han for kvar plan også laga ei stilistisk skildring av markerte trekk i terrenget. På vitskapleg vis kategoriserte han ulike terrengtypar og han brukte døme frå norske byar for å eksemplifisere terrengtypene. I starten av dokumentet *Fosnavaag*, som omtalar første planutkast, finn vi også ei slik stilistisk skildring av terrengforholda som Jensen skriv om.

## 5.3. Dei overordna dokumenta




***Figur 5.1 (SPA 01):*** *Diagrammet Fosnavåg Sildebyen på havet. 1000 fiskeskjøiter i Jan-Mars. Illustrasjonen er her lagt ved i to utgåver, både i svart-kvitt og farge. Utgåva i farge uttrykker endå tydlegare alt det som har med viktige retningar å gjere i landskapsanalysen.*

### Teikninga *Fosnavåg sildebyen på havet – 1000 fiskeskjøiter i jan-mars* (SPA_01/01):

Ein svært viktig del av kunnskapsbasen til ein byplanleggar er å kunne lage fortetta og abstraherte diagrammatiske framstillingar som formidlar heile eller delar av ein røyndom som planleggaren avdekker eller forsøker å bygge opp. Slike teikningar maktar på ein fortetta eller abstrahert måte å formidle essensen av eit innhald eller hovudintensjonar med eit planarbeid.

Teikninga *Fosnavåg sildebyen på havet – 1000 fiskeskjøiter i jan-mars* er ei slik teikning. Teikninga står fram som eit unikt stykke fagleg arbeid med ein etter måten open karakter. Teikninga kan difor tolkast på mange plan. Dette er også den store verdien til teikninga. Samtidig er ho også uttrykk for ein presis og distinkt stad- og landskapsanalyse lenge før det vart aktuelt innan planfaget å lage metodegrunnlag på dette feltet og publisere det i regi av Miljøverndepartementet. I lys av denne teikninga vågar eg å påstå at alle som på ein eller annan måte i plansamanheng har drive med stad- og landskapsanalyse i Noreg står litt på skuldrane til Sverre Pedersen utan kanskje å vere klar over det.

Det merkverdige og svært interessante med denne teikninga er at du kan gå inn på kva nivå du vil i analysen av planen, og i ei og same teikning (i ein større skala) finne noko av essensen i det Pedersen har arbeidd med i Fosnavåg og i planane elles.

Mannen nærma seg 80 år og det kan også vere meiningsfullt å lese teikninga i lys av at dette er gjort av Noregs desidert største planleggar på heile 1900-talet som på dette tidspunkt (1955) nok er fullt klar over at han no er ved slutten av ein lang arbeidsdag og suksessrik karriere. Ei karriere som for hans del byrja som utøvande planleggar med eit større planarbeid nesten i synsavstand frå der han no står, i 1907 i Ålesund (Tvinnereim 2015, s. 46). Det er i retning Ålesund han også peikar ut ein viktig synsakse frå bystrukturen han no rekonstruerer i lys av dei ideologiske førebileta han hadde. Kanskje kjenner han at ringen er slutta?

Det er no eller aldri. Snart er den tida i livet over der han sorglaust kan reise rundt i landet og forme vakre byrom med utgangspunkt i stadeigne og ofte monumentale landskapskvalitetar. Det vil bli slutt på høva til å iscenesette ein særeigen nordisk byromsdramatikk, der byromet opnar seg mot monumentalteten i landskapsromet. Her legg eg fram ei tese, basert på kjennskap til planane hans, om korleis eg trur Sverre Pedersen må ha tenkt når han skapte byrom og byplanar i det norske landskapet: Dette går på korleis eg trur han måtte tolke forholdet mellom det kontinentaleuropeiske og det nordiske byromet (URM/05).

Kanskje såg han det slik: Det klassiske kontinentaleuropeiske byromet skaper ein dynamikk og dramatikk i byplanen i vekslinga mellom tronge gaterom og større opne plassrom med historiske monumentalbygg, Pedersen såg noko av det same potensialet i dei naturlege ressursane den norske konteksten hadde. Som planleggar i eit land som var langt fattigare på historiske kulturskattar og historisk urbanitet, kunne han iscenesette ei anna, men liknande, dramatisk oppleving og forme det nordiske byromet ved hjelp av den naturlege monumentaliteten som høyrer til i landskapet her nord.

Uttrykket i teikninga (*Fosnavåg Sildebyen på havet 1000 fiskeskjøiter i Jan-Mars)* og teksten hans *Fosnavåg* får meg til å tenke at møtet han hadde med den veldige landskapssituasjonen og øyriket i Ytre Herøy, kanskje fekk han til å minnast andre kystnære planar han har gjort i topografiske situasjonar som minte han om dette. Kanskje tenkte han at det no var på tide å lage ei teikning som kunne stå for ettertida som eit manifest eller eit credo over det tankegodset han hadde forvalta i snart eit hundreår. Ei visualisering av hans tenkemåte og metode som stadstolkar og landskapskontekstualist Så kvalitativt sterk og rik som forteljing synest eg denne teikninga står fram.

Om vi heilt konkret går inn og ser på den forteljinga som denne teikninga i seg sjølv formidlar, så ser vi at Pedersen i landskapsanalysen definerer storleiken på stormhamna til å gjelde det store bassenget som lokalt vert kalla Holmefjorden og er avgrensa av dei fire øyane Bergsøy, Leinøy, Remøy og Nerlandsøy. På teikninga har Pedersen også teikna inn forslag til molo i sundet mellom Nerlandsøy og Remøy (Breidsundet). Denne moloen og dei fire løpa inn til denne hamna er også omtala i dokumentet *Fosnavaag* (SPA_02/01):

*«...det sentrale sted i denne havn er Fosnavåg som ligger på Bergsøy med front mot et sund som danner hovedinnløpet til og hovedutløpet frå havnen. Et løp som ikke er helt utbygget slik at det beskytter havnen mot sjø i nord-nordvestlig retning. Men kan forholdsvis lett utstyres med en molo så det kan bli helt smult inne på havna. Nu går der dønninger gjennom dette løpet. Men havnen har tre løp til. Et østlig hvor mindre dyptgående båter kan komme inn uaktet det er grundt og noe trangt. Sundet heter Voldsund og et i vestlig retning som også er trangt og grundt. Sundet heter Igesundet. Et fjerde sund går i buktninger i sydlig retning mellom Bergsøy og Leinøy.»*

Pedersen kallar dette hamnebassenget «Tilflugtshavn i storm». Av teikninga ser vi at landskapsdrag og retningar blir viktige for Pedersen. Både austleg og vestleg retning, som begge er løp inn og ut av denne hamna. Men især er det den nordlege retninga Pedersen legg vekt på i teikninga. Her er det som om han ønsker å uttrykke at dei ukontrollerbare kreftene som regjerer i storhavet vert heilt temma i det kultiverte hamnelandskapet i Holmefjorden og i det urbane Fosnavåg, abstrahert i ein rutenettstruktur nord på Bergsøy.

Det vi bør merke oss som heilt sentralt med denne landskapsanalysen, er at Pedersen slik flyttar *primærelementet* hamnebassenget frå Vågen i Fosnavåg til eit større basseng, *Holmefjorden,* som har orientering mot fleire øyar. Lokalhistorisk er dette ei heilt rett tolking, fordi vi veit frå historiebøkene at sentrum i dette større bassenget har flytta seg og strukturert bygging av hus og bygningar i form av eit fiskevær til dømes også på Skotholmen lenger nordaust i bassenget i retning Remøy.

Kor mykje vi skal legge i dette at Pedersen vel å flytte primærelementet, må vere opp til den enkelte. Men Pedersen var ein byplanleggar skulert i den klassisk europeiske forståinga av byen som ein grunnstruktur. Eg vel difor å tolke det slik at Pedersen gjorde dette som eit plangrep nettopp fordi han gjennom skuleringa si hadde eit forhold til byen som grunnstruktur og dermed også eit klart syn på kva som skulle strukturere ny bystruktur. Han såg heilt sikkert at Vågen hadde vore strukturerande for det første fiskeværet. Ved å flytte hamnebassenget til

Holmefjorden gjer han dette til det nye dreiepunktet for byplanen. Dette landskapselementet måtte med andre ord ladast slik, for å konstruere opp geometrien i den nye planen for kommuneadministrasjonssenteret. Og naturlegvis må også dette nye senteret ha ei linje tilbake til det opphavlege, det stadeigne, som skapte staden. Til det som identiteten til staden er tufta på.

**Dokumentet *Fosnavaag* (SPA_02/01-10):** Det kjem ikkje eintydig fram av dokumentet eller andre stadar i arkivmaterialet kva for rolle dokumentet Fosnavaag har hatt i planprosessen. Men slik det står fram, som ei form for oppsummerande tekst, er det likevel sannsynleg å tru at dette dokumentet har vore ei forklarande tekst som kan ha følgt det forslaget til reguleringsplan som vart godkjent av Fosnavåg bygningsråd 20. januar 1958 og vart lagt ut til ettersyn i tida 1. mars – 1. april 1958 (SPA_03/13-14). Slik monumentaliteten i enkelte byrom er skildra og forklart i denne teksten, så er ho truleg meir i samsvar med det som var Sverre Pedersens opphavlege intensjonar og mål med byroma han ville skape i Fosnavåg, enn slik dei vart i godkjend plan av 1962. Det gjeld særskilt for Parkgateaksen i retning storhavet mot nordvest. I det rikhaldige arkivmaterialet eksisterer det to større teikningar som begge samsvarer med desse byroma, slik dei er forklarte i dette dokumentet.

Dette er to teikningar som har heilt ulik rolle i planprosessen. Det er rimeleg å tru at den eine er ein lyskopi av den plansjen som følgde reguleringsforslaget som vart godkjent av Fosnavåg bygningsråd 20. januar 1958 (SPA_01/04). Den andre teikninga er ei imponerande arbeidsteikning som antakeleg er den studien som til slutt vart sjølve underlaget då det første utkastet til reguleringskart vart teikna opp (SPA_04/30). Desse teikningane stemmer i alle fall godt overeins i innhald. Arbeidsteikninga er teipa saman til ei stor teikning av planområdet av tre mindre tracingteikningar. Kvar for seg utgjer desse tre tracingteikningane tre ulike og svært detaljerte studiar av planområde: Hamna i aust, sentrumsstrukturen i midten og bustadstrukturen vest for sentrum. Planutkastet og arbeidsteikninga vert så støtta av ei aksonometrisk studieskisse (SPA_04/34) som skjematisk undersøker dei offentlege byroma langs aksen, heilt fram til det store sildelagringsområdet. I utkastet frå 1958 ser Pedersen for seg at gateromet vert avslutta der, med fri sikt mot havet. Frå aksen og austover organiserer Pedersen trafikknutepunktet i byen. Her er torg, dampskipskai, rutebilstasjon og drosjesentral. Tematikken rundt dei to aksane i Fosnavåg vert sett nøye på og drøfta grundig i punkt 5.5 Sentrumskrossen og synsaksane.

Dette masterarbeidet har ikkje teke mål av seg til å gå inn i høyringsdokumenta til planen. Difor seier ikkje analysen noko om diskusjonane som førte fram til endeleg godkjend plan stadfest i departementet i juni 1962. Det analysen seier noko om er Pedersens intensjonar, korleis ideane har blitt arbeidde med og utforma. Og til slutt vert resultatet i ferdig plan vurdert.

Det som likevel trygt kan seiast, utifrå allmenn kjennskap til planprosessar, er noko om årsaka til at fleire av byroma i reguleringskartet (SPA_01/02) ikkje stemmer overeins med dokumentet *Fosnavaag*. Det skuldast nok endringar som har kome til etter det offentlege ettersynet og i høyringsrundane hjå offentlege instansar som Kommunal- og arbeidsdepartementet, Vegstellet og Hamnestellet i Møre og Romsdal, som det heitte på den tida. Difor er dokumentet *Fosnavaag* og dei teikningane som samsvarer med dokumentet meir eit uttrykk for korleis Pedersen ønskte at planen skulle sjå ut, utifrå hans faglege intensjonar som planleggar. Dette dokumentet skildrar altså ikkje korleis endeleg regulering vart.

Noko anna som støttar oppfatninga av at dokumentet er skrive i samband med førstegongs framlegging av planen, er at den siste kommuneingeniøren som er nemnt i denne teksten er Thorbjørn Hegg. Han kom med i planarbeidet etter Oluf Remøy i 1956 og var med heilt fram til 1961 då alle ettersyn, høyringsrundar og klagehandsamingar var over. Siste gong Pedersen høyrde frå han var 2. februar 1961. Då skreiv han i brev til Pedersen (SPA_03/15-16) at Bygningskommunen var i ferd med å sende over planen til departementet. Det er mogleg han då var heilt gåen etter seks år med reguleringsarbeid i funksjon som handlangar for Professor Pedersen. I alle fall kan det ut frå arkivmaterialet sjå ut til at han slutta ein gong i 1961 utan å melde frå til Pedersen (SPA_03/20-21). Etter han kom det i slutten av 1961 ein ny kommuneingeniør, Bjørnstad, til Herøy. Han er ikkje nemnd i *Fosnavaag*-dokumentet.

Men heilt uavhengig av kva rolle dokumentet må ha hatt i planprosessen, er det viktigaste at vi her gjenkjenner Sverre Pedersens hovudtema og intensjonar som planleggar, slik dei er drøfta i faglitteraturen. Og det heilt spesifikt fagleg interessante med dokumentet, er at det i prosa illustrerer korleis han nettopp i Fosnavåg tenker når han skal urbanisere eit avsides fiskevær ytst ved Norskehavet og transformere det til ein by med den tenkemåten og dei ideane han som planleggar har praktisert i meir enn hundre andre planar i Noreg.

Forutan at dette er ein grundig stad- og landskapsanalyse som dannar ramma for heile teksten, handsamar dokumentet fleire tema frå det overordna til det meir detaljerte. Inntrykket er at dokumentet er fagleg svært konsistent, men som tekst står det fram som ein særeigen sjanger

utan ein opplagt disposisjon. Kanskje ein kan seie at dokumentet har ein form for intuitiv orden?

Pedersen påpeiker at det er Fosnavågs plassering rundt ei naturleg hamn nord på øya Bergsøy, med nærleik til fiskefelta, som er utgangspunktet for den store veksten staden har hatt. Utforminga og plasseringa dannar grunnlaget for dette virkekraftige fiskeværet som Pedersen nærast oppfattar som *«sentralhavnen for fiskeflåten vestpå»* (SPA_02/02) med ei levande forsynings- og avsetningshamn.

Men Pedersen ser også Fosnavåg som del av eit større øysystem med i alt seks øyer som skyt ut i Nordsjøen. Og fire av desse øyane ligg i ein formasjon som til saman rammer inn eit større hamnebasseng, Holmefjorden (på 2x4 km). For Sverre Pedersen er det *dette* bassenget han oppfattar som den eigentlege hamna. Og i dette store hamnebassenget peiker han ut Fosnavåg som «det sentrale sted» (SPA_02/01) liggande på nordsida av den sørlegaste øya i det store hamnebassenget.

Landskapsanalysen inneheld også ei vurdering av terrengformasjonane på denne øya som heiter Bergsøy. Fosnavåg er den brattlendte staden i nord, som landskapsmessig er bunden saman med det flatare Eggesbønes langs ein høgderygg frå nord til sør. Desse to tettstadane er bundne saman av ein veg som går over høgderyggen. Fosnavåg har næringsmessig hatt den sterkaste utviklinga og for Pedersen står denne staden fram som *«byen – Forretningsbyen – senteret»*. Dette trass i at han oppfattar det slik at terrenget er *«for det meste sterkt kupert og knauset delvis meget bratt mange steder, som følge derav ubebyggeligt»* (SPA_02/03). Likevel har staden vakse fram ved at folket har forma ein pragmatisk og lokalt tilpassa byggeskikk i det gjenstridige terrenget. Grunnlaget for dette er den naturlege hamna og nærleiken til fiskefelta.

Det er også fleire andre tema som er omtala i dokumentet *Fosnavaag*[9] som ikkje vert utdjupa under dette punktet då det er landskapsanalysen som er i fokus her. Desse temaa vert drøfta i

[9] Ut frå dokumentet Fosnavaag kan det vere grunn til å mistenke at Sverre Pedersen i farta har misforstått storleiken på Herøy kommune (SPA_02/01). Han skriv at Herøy kommune har 6 øyer, og ser slik bort frå at kommunen også har ein indre del på den nordaustlege delen av Gurskøya. Den sørvestre delen av Gurskøya tilhøyrer Sande kommune. Som herøyværing har eg alle fall alltid gått ut i frå at det er denne geografiske situasjonen med ein ytre og indre kommunedel som er årsaka til at Eggesbønes – , lokalisert sør på Bergsøy, med nærleik til øyane i Indre Herøy – i 1955, då samband enno gjekk sjøvegen – framleis var det administrative kommunesenteret. Det var også denne sentraliteten med tilknytning til leia som gjorde at den vesle øya Herøy midt i Herøyfjorden opphavleg var einaste kyrkjestad med prestegard i kommunen. Sverre Pedersen medeler også entusiastisk eit personleg barndomsminne av kyrkja på Herøy i dokumentet Fosnavaag (SPA_02/03) då han som 12-13 åring reiste forbi øya i båt på sin første tur til Bergen.

eigne punkt i analysen av planen. Dette gjeld tema som: trafikale forhold og infrastruktur både i og til tettstaden (punkt 5.7 *Reprogrammering av gatenettet til Vegstellet)*, offentlege rom og rekreasjonsareal (punkt 5.5 *Sentrumskrossen og synsaksane)* og lokaliseringa til Fosnavåg sett inn i ein lokal, regional, nasjonal og internasjonal kontekst, korleis landskapet har påverka utviklinga til staden som hamn og korleis dette bør påverke staden vidare (punkt 5.8 *Hamna i Vågen. «en interessant form av en bukt»).*

### 5.4. Formgjeving av ny bystruktur i Pedersenplanen

Går vi til sjølve den formgjevande delen av planarbeidet i skisser og ferdig reguleringskart, ser vi at landskapsforståinga vert innarbeidd som eit geometrisk styrande prinsipp i bystrukturen i Fosnavåg.

Då Sverre Pedersen kom til Fosnavåg for å utarbeide ny reguleringsplan, tok han omsyn til tre ulike forhold som stod i ein klar samanheng. Det eine var analysen av topografi og primære landskapsformer som han gjennomførte i dei to overordna dokumenta. Det andre var eksisterande bystruktur og det tredje var Vegstellets reguleringsarbeid som vart starta opp i 1931 av Fosnavåg bygningskommune og bygningsråd (HKA/10) og innsend til Innenriksdepartementet i 1940. Arbeidet vart imidlertid ikkje godkjent, jfr. brev frå Statens vegvesen i samband med innspel til første reguleringsutkast til Pedersen (SPA_03/32-33). I same brevet står det (jfr. side to i dette brevet) at det både i bygningsrådet i Fosnavåg og hjå Statens vegvesen har rådd den oppfatning at denne planen likevel var godkjend i Innenriksdepartementet.

Som før nemnt er det sider ved soga om Vegstellets planarbeid som står fram mest som eit mysterium. I alle fall er det ikkje lett å bli klok på ut frå det som er å finne i kommunearkivet. Kanskje er det tema for neste masterarbeid om Fosnavågs byplan? Det som likevel verkar rimeleg sikkert, er at det på bakgrunn av dette arbeidet vart lagt fram eit forslag til utvida gatenett for Fosnavåg. Ganske sikkert er det også at planen likevel vart oppfatta som stadfest, både av kommunen og Vegstellet, og arbeidd etter som om den var det. Av fotografiet frå Sunnmørsposten frå 1957 (figur 4.13 (HF/07) ser vi også at det planlagde nye gatenettet i liten grad var fysisk realisert i bystrukturen på den tid Pedersen kom til Fosnavåg (1955). I arkivmaterialet til Pedersen finst det også to registreringskart der alle hus, bygningar og bygde vegar er registrerte av Pedersen sjølv (SPA_04/31og 32). Der får vi ein ganske god peikepinn på kva som eksisterer av hus og gater.


***Figur 5.2 (SPA_04/31-32):*** *Pedersens to registreringskart over eksisterande bygningar og ferdig bygde gater i Fosnavåg då han kom dit. Gulmarkerte gater er ferdig bygde. Gråskraverte felt er eksisterande hus og bygningar. Også namn på eigarar er registrerte. Registreringsunderlaget med innlagde koter og gatenett er ein kopi av Vegstellets reguleringskart, med enkelte tillegg av Pedersen sjølv. Døme på dette er konturen på allmenningskaia som i 1955 ikkje var bygd, men fekk utarbeidd om lag denne forma gjennom planarbeidet Pedersen gjorde i åra 1955-1962.*

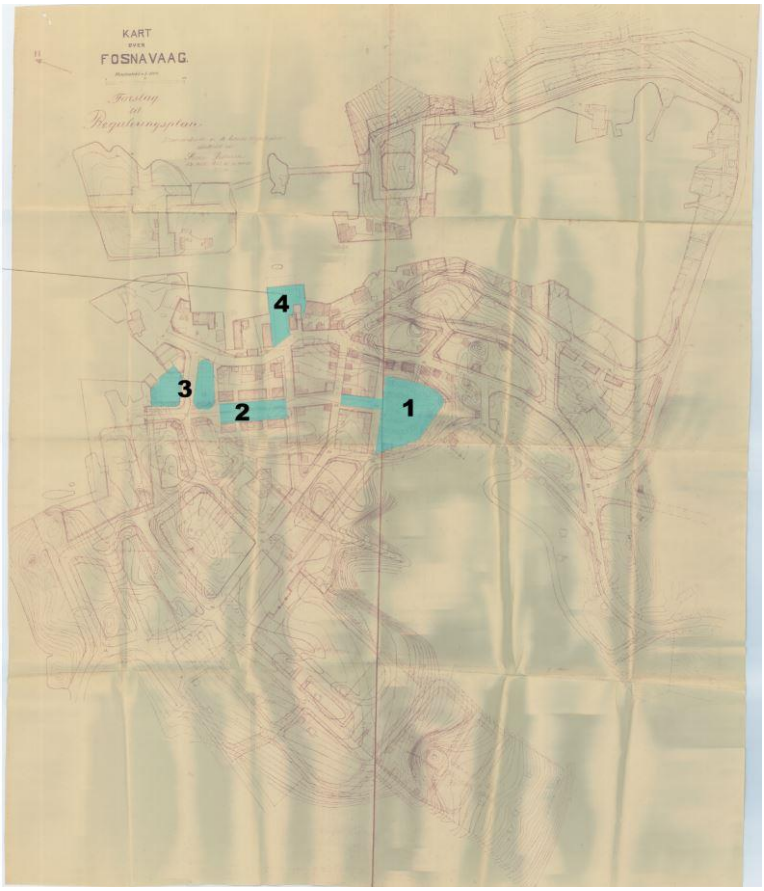
Pedersen var med andre ord i liten grad forplikta til å arve Vegstellets gatenett i den planen han skulle utforme. Men mykje tyder på at han såg dette planarbeidet som eit godt utarbeidd gatenett, fordi han med nokre avgjerande tillegg og justeringar vidareførte det meste av det tidlegare planlagde gatenettet i sin eigen plan og gav det programmatisk innhald.

Eit kjenneteikn i byplanlegging er at ein ny plan står i dialog med den førre. Tida som går mellom to planar vil minne oss om at den førre planen var laga i ei anna tid, med andre behov og krav – og andre aktuelle program. Slik vil ein byplan stå som eit uttrykk for den tida den vart laga i og dei idear og den kunnskap som prega samtida akkurat då. Av same grunn vert også planane jamleg reviderte. Når vi skal analysere Pedersens planarbeid er det difor viktig å peike på at det reguleringsarbeidet som Vegstellet starta opp i 1931 (HKA/10) og avslutta i 1943 (HKA/21) uttrykker tankar og idear som høyrde til ei anna tid og som ikkje minst bygde på eit anna syn på korleis byar og tettstadar skulle planleggast. Ingeniørane som gjorde dette arbeidet hadde også andre faglege utgangspunkt enn Pedersen[10].

[10] Då temaet for masterarbeidet er reguleringsplanen til Sverre Pedersen, vert det ikkje gått grundig inn i Vegstellets arbeid. Men referat frå bygningsrådet og bygningskommunen dokumenterer både arbeid med avløpsplan og hamnefront. Det snakk om å fylle ut ei kai (på høgde med Pedersens allmenningskai) heilt fram til Kua (eit skjer i hamneløpet). Dette gjekk Hamnevesenet imot og forslaget vart ikkje gjennomført. I staden vart Kua seinare sprengd bort, slik at stadig større båtar kunne gå heilt inn til indre hamn.

Det som står tydelegast fram i Sverre Pedersens planarbeid for Fosnavåg, er kanskje ønsket om å gi form til byrom. Byroma Pedersen ville skape, stod i eit klart og kontekstuelt forhold til både det nære og det perifere landskapet. Landskapsforståinga hadde han utvikla sidan 1920-talet (Jensen 1981, s. 482), både som praktisk planleggar og som professor med ansvar for teoriundervisning. Denne forståinga danna så utgangspunktet og ramma for arbeidet med planen. Gjennom landskapsanalysane var føresetnadene og potensialet for utviklinga av staden drøfta og fastlagde. Slik det også vart i Fosnavåg.

## 5.5. Sentrumskrossen og synsaksane




***Figur 5.3 (SPA_01/05):*** *Pedersens første planutkast frå 1958. Her i figur . 5.3 er dei omtala byroma i sentrumskrossen og synsaksane markerte med turkis farge av oppgåveforfattaren: Parken (1), Rådhusplassen (2), Trafikknutepunktet (3), Allmenningen (4).*

***Figur 5.4 (HKA/22):*** *Panoramafoto som viser utsikta frå åsryggen aust for Grønfjellet, truleg nokre meter høgare i terrenget enn den koten der det regulerte utsiktspunktet er lagt i Pedersens plan av 1962. Fotografiet ligg i Herøy kommunes arkiv under mappa Pedersenplanen. Fotograf og årstal for opptak er ukjende, men det skal vere teke i samband med planarbeidet. Kanskje vart biletet teke frå den austlege åsryggen i Grønfjellet fordi den ikkje er fullt så bratt på austsida og dermed lettare tilgjengeleg. Dessutan ligg den nærare Parken. Kanskje er fotografen Pedersen, godt oppe i 70-åra, med livet som innsats for norske byar og tettstadar. Kanskje er det ein utskremd medarbeidar frå teknisk etat? Kommuneingeniør Thorbjørn Hegg?*

***Fiurg 5.5:*** *Panoramafoto som viser utsikt frå det regulerte utsiktspunktet i Grønfjellet i Pedersens plan. Biletet er teke klokka 21:48 den 5. august 2019 og stadfester det faktum Sverre Pedersen sjølv slo fast med boktittelen: At det her dreier seg om «Byplanlegging i de lyse netters land». Fotograf er oppgåveforfattaren som med Pedersens reguleringskart for Fosnavåg i ei jpeg-fil på mobilen etter beste evne forsøkte å rekonstruere posisjonen for Fosnavågs regulerte Capitol og utsiktspunkt i Grønfjellet (jfr. SPA_01/02).*

***Figur 5.6****: Standpunkt panoramafoto ca. 1955-1960.*

***Figur 5.7:*** *Standpunkt panoramafoto 5. aug 2019.*

***Figur 5.8(SPA_04/27 (til høgre)):*** *Regulert utsiktspunkt, Grønfjellet, Pedersenplanen, 1962.*

Artikkelen *Pedersen og Rinnan – poler i norsk byplanlegging* (Arkitektur N nr 1 2016) er eigentleg ei bokmelding av to ganske nyutkomne biografiar om desse to på kvar sin måte markante byplanleggarane i Noreg på 1900-talet. Der skriv professor ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, Karl Otto Ellefsen, at «Pedersens unike bidrag var etter vår oppfatning at han alltid tolket det stedlige terrenget og landskapssituasjonen og brukte topografien som grunnlag for å skape ny geometri. Han søkte å bringe landskapet inni byplanen ved å skape det han kalte «det nordiske byrommet» som i motsetning til de lukkete europeiske byrommene åpnet seg mot omgivelsene og tok landskapet inn i byen». Eit viktig tema som fell inn under analysen av sentrumskrossen og synsaksane, er å undersøke korleis Pedersen arbeider for å iscenesette det «nordiske byrommet» i Fosnavåg.

Analysen av temaområdet Sentrumskrossen og synsaksane ser spesielt på to forhold: På den eine sida ser vi konkret på *byroma* han bygger opp og gir form og program i dei to aksane han etablerer i Fosnavåg. Dette gjer han med utgangspunkt i den kontinentaleuropeiske og tyske monumentale byplantradisjonen han vart opplært i ved dei tekniske høgskulane i Hannover og Berlin. Denne klassisistisk inspirerte planleggingstradisjonen vert med ei omskriving her i oppgåva også kalla «tradisjonell bymessig morfologi».

Vi ser også på topografien i landskapsroma Pedersens «nordiske byrom» opnar seg mot. Pedersen valde dei ut med utgangspunkt i sin eigen landskapsteori og forståing.

Når ein forsøker å skjøne Pedersens landskapsforståing, er det lett å tenke i retning av ein annan norsk arkitekt som utvikla ein stadteori, Christian Norberg-Schultz. I lys av stadteorien

sin såg Norberg-Schultz det slik at oppgåva til arkitekten var, gjennom arkitektur,  å framkalle eller foredle vidare dei eigenskapane staden allereie har, fordi stadar har eigenverdi (Norberg-Schulz), 1995). Ser vi på Pedersens planarbeid, både i Fosnavåg og andre stadar, er det svært nærliggande å tenke at det er nettopp dette Pedersen forsøker å oppnå i Fosnavåg. Måten han gjer det på, er styrt av landskapsforståinga han forvaltar.

Eg meiner arkivmaterialet som ligg føre frå Fosnavåg i seg sjølv er eit solid nok grunnlag for å hevde at Sverre Pedersen var både var sensitiv for og engasjert i landskapsformer på eit heilt grunnleggande og kanskje også fenomenologisk plan. Før vi går laus på innhaldet i Fosnavåg materialet, har vi i faglitteraturen og i hans eige verk *Byplanarbeider i de lyse netters land* møtt observatøren Sverre Pedersen på reise eller vandring fleire stadar i landet. Vi har erfart eit menneske som på ein særmerkt måte er var for fysiske omgjevnader.

Hos Tvinnereim, , møter vi han blant anna på veg frå Finnmark til Tromsø i båt. Også med lyriske formidlingsevner :

*Da forfatteren av disse linjer første gang besøkte Finnmarkskysten – det hadde vært en litt sur tur, uaktet at det var juli – nermet seg Tromsø, virket byen og øyen som det første bud fra et sydligere klima. Etter de alle grå og nakne fjell nordenfor, virket dens bjerkeskog treplantninger og haver dobbelt sterkt. Solen brøt gjennom skydekket og satte en intens lyskegle på den grønne øy – det var et vidunderlig vakkert syn. Den så ut som et blomsterbedd i «nordlandsleden».* (Tvinnereim 2015, s. 143)

I forordet til *Byplanarbeider i de lyse netters land* møter vi han også i Trondheim, heime på Lade og i Kjøpmannnsgata, vandrande midt i Cicignons plan:

*De arbeider jeg redegjør for i denne boken omfatter et tidsrom fra ca. 50 år. Det eldste er skisserne til Lade gård v. Trondheim 1907, idet reguleringen av dette vakre gårdsannlegg med Lade kirke var noget av det første som begynte å interessere meg fagmessig. (Jeg er født og oppvokst i nærheten.) Komposisjonsstrengheten i dette anlegg har jeg beundret og beundrer fremdeles. Det neste av reguleringsmessig slags, som jeg beundret var Kjøpmansgaten, når jeg kom over den gamle Bakke bro, så de morsomme bryggerekkene, den stramme trekirke oppe ved gaten og de fine kjøpmannshusene med den vakre Gramgården, synest jeg det var nydeligt. Men det ved Kjøpmannsgaten, som gjorde sterkest inntrykk på meg, var den smaragdgrønne plænen mellom bryggene og trerekken. Jeg må ha vært ganske liten den gang, jeg først så den og det var i strålende solskin i mai, min mor og jeg gikk*

*oppover til Domkirken. Det var den første hilsen jeg fikk fra Cicignon, Generalen som planla Trondheim etter brannen i 1681. Senere fikk jeg litt etter litt klart for meg, hva hele hans byplan var – et mesterverk av reguleringskunst, som jeg i 1912 underkastet faglig vurdering og fremla på det første Boig og byplanmøte i Bergen.*[11]

I arkivmaterialet frå Fosnavåg lærer vi Pedersen å kjenne som eit menneske med eit overblikk over topografi og landskapsformasjonar som ein tenker må bygge både på metodisk lesing og tung erfaring. Det er først i teikninga *Fosnavåg Sildebyen på havet* vi opplever dette. Sidan i dokumentet *Fosnavaag* (planomtalen av første planutkast, 1958).

Går vi til planen, ser vi at han nyttar landskapsanalysen til å ordne og utforme dei byroma han truleg meiner landskapet har kalla fram av seg sjølv.

Blant arkivmaterialet finst der ei rekke studiar av utsiktspunkt, utsikter og retningar, både i og utanfor bystrukturen (SPA_04/25-28).Når han arbeider med denne tematikken i landskapet i og kring Fosnavåg, så meiner eg at eg kan ha gjort eit originalt funn med utgangspunkt i ei byplanteoretisk problemstilling han var svært oppteken av å trekke inn i planane sine. Det gjeld korleis Sverre Pedersen programmerer eit utsiktspunkt på Grønfjellet like utanfor bystrukturen. Eg nyttar her teori frå det han i fleire andre planar har kalla *Capitolproblemet*[12]. Slik meiner eg å kunne grunngje at Fosnavåg gjennom ei tolking av Sverre Pedersens plan med god grunn kan skryte av å ha sitt eige Capitol på ein grisgrendt lyngrabb ytst i havgapet på Synste Møre. Og dette tildelt av den fremste ekspert og utøvar av den klassiske, kontinentale byplantradisjonen på norsk jord.

**PARKGATEAKSEN - NORDVEST:** Eit døme på at Pedersen valde å vidareføre planen til Vegstellet, sjølv om han ikkje trengde det, er vidareføringa av gata som i den planen er nummerert frå 22-26. Ho går frå Fosnavågmyra i nordvestleg retning og endar pragmatisk og uavklart i ein bergknaus som låg vest for det eksisterande hamneområdet. I linjeplanen til Vegstellet er denne gata breiare enn dei andre. Likevel er det umogleg å lese ut av grafikken elles i reguleringskartet (HKA/02) at denne gata er tiltenkt ei særskild rolle i det som ser ut til å vere eit jamstelt rutenett av bygater. Denne gata var heller ikkje bygd ut i bystrukturen når Pedersen kjem til Fosnavåg i 1955 (jfr. SPA_04/32). Men slik gata er orientert i Vegstellets

[11] Frå forordet til bokverket *Byplanarbeider i de lyse netters land.*

[12] Capitolproblemet refererer seg til eit kjent forhold i byplanen i antikkens Roma. Nemleg høgdeskilnadene mellom Capitolhøgda og Forum Romanum. Pedersen var så oppteken av denne problemstillinga at han til og med laga eit eige radioforedrag om dette som gjekk på NRK våren 1951. Foredraget er lagt ved i oppgåva under arkivvedlegget på (NRK: SP/01-05).

plan, høver retninga ho peiker ut som hand i hanske inn i landskapsanalysen han gjer i Fosnavåg. Gata vender nemleg mot havet og den monumentale utsikta han har merkt seg og skriv om i dokumentet *Fosnavaag*. Pedersen gir difor denne gata ei nøkkelrolle i sin plan for å gi Fosnavåg både ny park, nytt rådhus og eit større forretningsstrok (SPA_03/27). Ein skarp og øvd observatør av byar i landskap såg truleg at i møtet mellom nye behov og det overordna landskapsromet staden låg i, kunne ein ny bydel finne stad nettopp langs denne gata. Slik transformerer Pedersen denne tidlegare planlagde, men enno ubygde, gatestrekninga frå å vere ei vanleg bygate til få status som ein primær akse i det nye administrasjonssenteret som snart skulle kome.

Langs denne aksen skal den representative byen etablerast og det offentlege livet i byen få raust spelerom. Denne aksen kan, når ein held saman Pedersens *Fosnavaag*-tekst med første planforslag frå 1958 (SPA_01/05), oppfattast som *eit* samanhengande større/monumentalt byrom. Dette aksiale byromet har eit startpunkt i parken (Fosnavågmyra) som frå no av blir referanse for nytt namn på gata. Ho får namnet Parkgata. Vidare derifrå glid aksen over i eit større offentleg plassrom med storleik omlag 30x85 meter og heilt fram til kanten av Holmefjorden i nordvest. Der etablerer Pedersen i austleg retning eit nytt trafikknutepunkt med ny rutebilstasjon inntil den gamle dampskipskaia. Desse to transportrelaterte programma får der ei todelt oppgåve. Forutan å vere Fosnavåg sitt nye trafikknutepunkt, skal desse byroma opne bystrukturen mot det monumentale havromet og i fysisk form i Fosnavåg opprette «*det nordiske byrommet*». Og det skjer på kaikanten mot Holmefjorden, i ein for kystfolket velkjend periferi som *«...utenfor innøpet taper seg i havets horisontal. I forskjellig slags belysning et uforglemmelikt syn»* (SPA_02/03-04).

Men dette samanhengande byromet er altså delt inni fleire underdelar som til saman dannar denne svært programmetta aksen i retning storhavet. Dit staden alltid har hatt si orientering.

Det er all grunn til å tru at Pedersen i måten han forma byroma på arbeidde for å legge til rette for å lokalisere Rådhuset vest for Parkgata, slik det seinare vart. Både brevkorrespondanse (SPA_03/27), ulike skissestudiar (t.d. SPA_04/29), planutkastet frå 1958 (SPA_01/04), og for så vidt også ferdig reguleringskart, sjølv om rådhusplassen der er moderert, peiker mot at dette var målet då Pedersen skulle programmere og formgi aksen.

Vidare framover i analysen vert dei 4 underdelane i det den større større gromssamanhengen «Sentrumskrossen og synsaksane» sett på og analysert, del for del. Dette vert gjort ved å sjå teikningsmaterialet i skisser, første planutkast og ferdig plan opp mot Pedersens skildring av

Fosnavåg og planarbeidet i dokumentet med same namn. Først vert det sett på korleis byroma såg ut i planutkastet som vart lagt ut til offentleg ettersyn.

**Parken (1)**

Startpunktet for Parkgateaksen er i Byparken sør i sentrum. Mellom materialet, som i denne analysen har status som *overordna dokument*, finst der fotografiske registreringar av eksisterande by- og landskapsrom som Sverre Pedersen spesielt må ha merka seg då han kom til Fosnavåg. Vi finn at han frå fleire standpunkt fotograferer den grøne marka øvst i Fosnavågmyra. Frå gamalt av har denne marka i Fosnavåg gått under namnet Parken.

***Figur 5.8 (SPA_04/36-38):*** *Pedersens fotografi av den tiltenkte parken i Fosnavågmyra frå to standpunkt. Fotografiet til venstre og det i midten er tekne frå Vågsgata ved høgdedraget Hesten i retning vest. Det til høgre er teke frå Igesundvegen i retning sør.*

Går vi til det vesle som finst av teikningar frå Vegstellets planarbeid som starta opp i 1931, kan det sjå ut til at dette arealet alt då har blitt tiltenkt ei rolle som park. Likevel har dette einaste verkeleg innovervende landskapsromet i Fosnavåg bystruktur verken før eller sidan vorte programmert og formgitt som eit høgverdig parkareal gjennom eit eige prioritert parkprosjekt. Slik har det  blitt, jamvel om dette skjerma grøntarealet med enkle midlar ville kunne gje byen Fosnavåg ein fullverdig bypark med høge byromskvalitetar og stor bruksverdi. Eit rekreasjonsareal med andre urbane eigenskapar enn resten av dei meir eksponerte delane av Fosnavåg bystruktur.

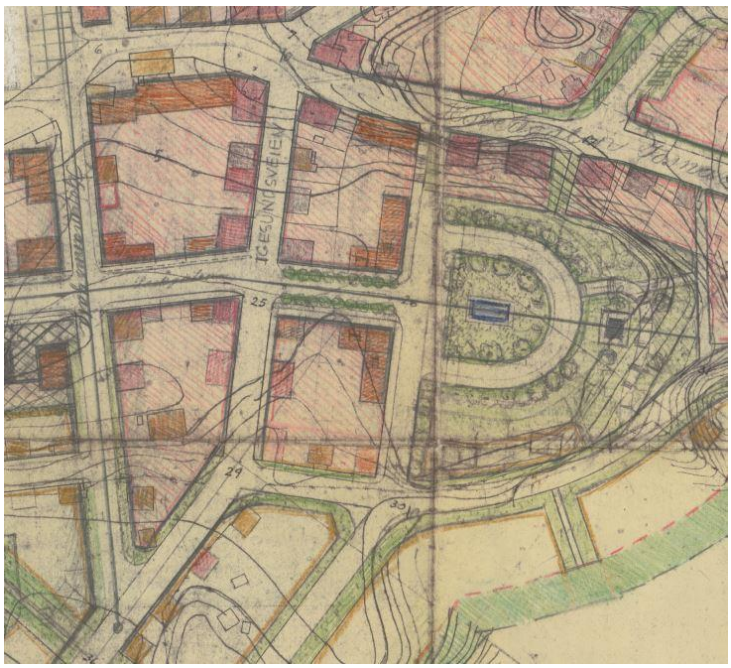
Nettopp dette ser også ut til å vere intensjonen Sverre Pedersen har  med dette grøntdraget som ligg som ein inneklemt kile i bystrukturen mellom høgdedraget Hesten og Grønfjellet. I det overordna dokumentet *Fosnavaag* (SPA_02/01-10) omtalar han arealet på følgjande måte:

*«… Denne flaten er av en av stedets industrimenn* <u>*skjenket kommunen til park-*</u> *en meget tiltalende tanke for parken fåren pen bueformet avslutning øverst og omtrent rettlinjete endepartier. Den ligger altså likesom i en dal omgitt av stigende terreng og kan nok ved en helhetlig parkmessig behandling bli meget vakker og et godt og sikkert tilholdssted* <u>*med lekeplass og barnekrybbe*</u> *for barna i senteret. Der går ingen trafikk gjennom eller forbi*

*parken som kan sjenere den. I vest for denne parken går en ganske høy fjellrygg opp som dominerer sentumspartiet terrengmessig og avgir flere punkter med en imponerende utsikt over senteret og i nord- norvest mot havnens hovedinnløp flankert av den trossige nesten loddrette fjellformasjonen på Rundøy» (SPA_02/05).*

Vi går så vidare frå denne teksten som skildrar Pedersens intensjonar med parken som rekreasjonsrom og over til plansjen som presenterer det endelege reguleringsforslaget godkjent i departementet i juni 1962. Der ser vi på korleis Pedersen gav form til dei intensjonane han skriv om i *Fosnavåg*-dokumentet.

Det nye parkromet er teikna med eit grunnplan så detaljert at teikninga i det ferdige reguleringskartet (Figur 5.9)) saman med tekstforklaringa frå *Fosnavåg*-dokumentet godt kunne sendast over  til detaljprosjektering hjå ein landskapsarkitekt. Dei byplanarkitektoniske intensjonane er med andre ord svært klare og  tydelege.



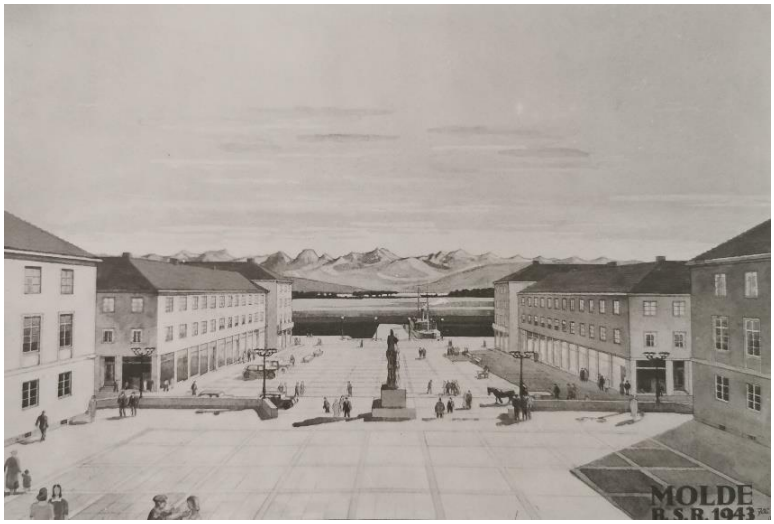

***Figur 5.9 (SPA_04/34):*** *Utsnitt av byparken og tilsluttande byområde frå det endelege reguleringskartet til Pedersen, stadfesta i Departementet i 1962.*

I *Fosnavåg*-dokumentet skriv Pedersen om det han meiner parken bør ha av program. Lat oss sjekke om Pedersens omtale av parken stemmer med teikninga slik ho ser ut i figur 5.9? For parken ligg det ikkje føre skissemateriale. Det første og det endelege planutkastet er identisk, så for analysen blir berre det stadfesta reguleringskartet nytta. Av program som Pedersen nemner i omtalen, ser det ut til at både leikeplass og barnekrybbe er på plass. Vi ser eit parkrom, der flata har ei krum avslutning mot det kileforma landskapsromet i bakkant. Eit

sentralt kjerneområde er organisert symmetrisk om ein nordaustleg akse som går midt gjennom Parkgata fram til ho kryssar Kjøpmannsgata og der knekk i litt meir vestleg retning og slik blir rettvinkla med denne. Det flate kjerneområdet til byparken er lagt til ei hesteskoform. Overgangen mellom den indre grøne kjernen og den meir perifere delen, der terrenget byrjar å stige, ser ut til å vere definert av ein hard gangbane som tangerer den skrånande terrengdelen i ei halvsirkelform. I front er parken avgrensa av ei tenkt gate som er parallell med Igesundvegen. Denne gata arva Pedersen frå Vegstellets reguleringsplan. Den skulle strekke seg heilt frå Huldalsvegen i vest til Vågsgata i aust, men har aldri blitt realisert. I (nord)aust truleg på grunn av dei vanskelege stigningsforholda mot Vågsgata. Mellom parken og Vågsgata finst den i dag som trapp. Hadde gata vorte anlagt i vest, ville den utløyst mange gode tomter på flata i Huldalen mellom grusbana og husa i Igesundvegen. Mellom denne tenkte gata og Kjøpmannsagata er det teikna inn to alléar, truleg av høgstamma tre. I bakkant er det det skrånande terrenget som går frå aust til vest som naturleg avsluttar parkromet. I denne skråninga har Pedersen mot sør og vest lagt inn to gangbaner. Ein svært bratt mot sør i retning bedehuset og Gamlevegen. Denne fylgjer om lag spora til ein gammal sti som truleg har vore der før bystrukturen og som ligg der enno. Og ein som dreier i retning vest og blir noko slakare, fordi den går meir langsmed kotane. Når det gjeld formspråket, eller morfologien, som Sverre Pedersen nyttar for å gje form til denne parken, så er det tradisjonelt og heilt i tråd med dei klassiske ideala som han har lært under studiane i Hannover og Berlin. Byparkarkitekturen til Pedersen står både i 1962 og i dag fram som eit vakkert og veltilpassa parkrom for en liten kystby. Pedersen viser alt gjennom registreringsfotografia sine at han vurderte dette nette naturlandskapsromet, som låg heilt inntil bystrukturen, som ein framtidig ressurs for ny urbanitet på staden. Pedersen viser at han med byparkprosjektet sitt tolkar det kileforma landskapsromet på ein nøktern måte innanfor rammene av det formspråket han kjenner. Samtidig fyller han på moderne vis parkromet med enkle program som gjer at parken kan bli ei bruksflate for skjerma rekreasjon midt i sentrumsstrukturen.

**Rådhusplassen (2)**

Den som har vore ein tur til Molde, veit at Pedersen ikkje akkurat har spart på krutet når det gjeld plassen rundt rådhuset der i byen. Det byromet strekk seg formeleg frå Rådhusdøra og fram til Romsdalsalpane på andre sida av fjorden.

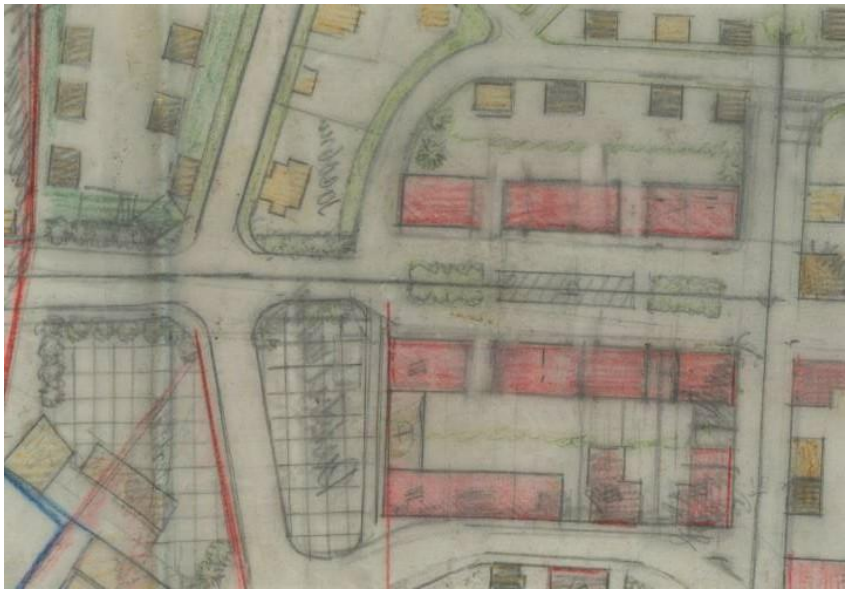



***Figur 5.10:*** *Jacob Hanssens perspektiv av Rådhusplassen i Molde, «En by med innrammet utsikt».*

I vesle Fosnavåg prøver han langt ifrå på å gjere det same, men det er likevel lett å tenke på Molde, når ein skal setje seg inn i idéen om den mektige samanhengen av offentlege rom som Sverre Pedersen ønsker å iscenesette langs den nye Parkgateaksen som han hadde ambisjon om å etablere i Fosnavåg.

Der han i Molde har Rådhuset i ryggen, har han i Fosnavåg ein park. Sjølv om rådhuset i Fosnavåg ligg langs med aksen, på vestsida, er tanken hans også her at eit aksialt forløp med fleire større offentlege byrom, skal avsluttast med det store landskapsromet mot havet som fond. Når Pedersen skal markere Rådhusentreen i Fosnavåg, har han funne ut at det sør for Fiskarheimen er ledige areal som Sunnmøre Handelsbank eig (SPA_02/08).

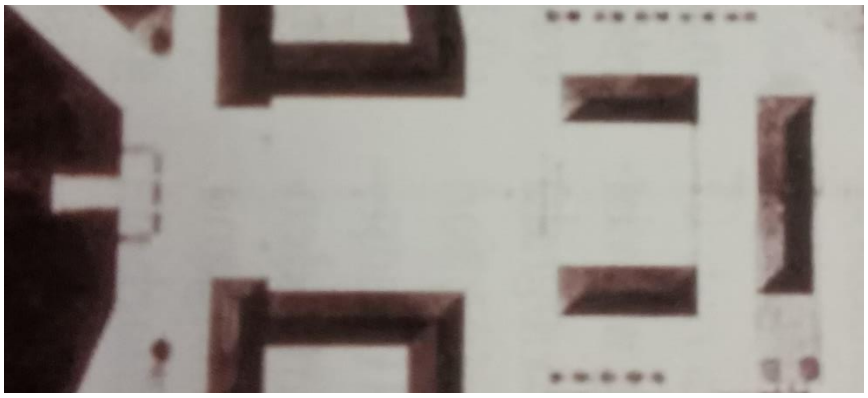
Med desse areala i spel, ser han ei opning for eit plassrom langs gata som måler 26-30 meter. Lengda på romet set han til 86 meter. Han legg med andre ord opp til ein rådhusplass på rundt 2,5 dekar i det som eigentleg er eit utvida gaterom med plass til vegetasjon og parkerte bilar langs midtlinja av gata.



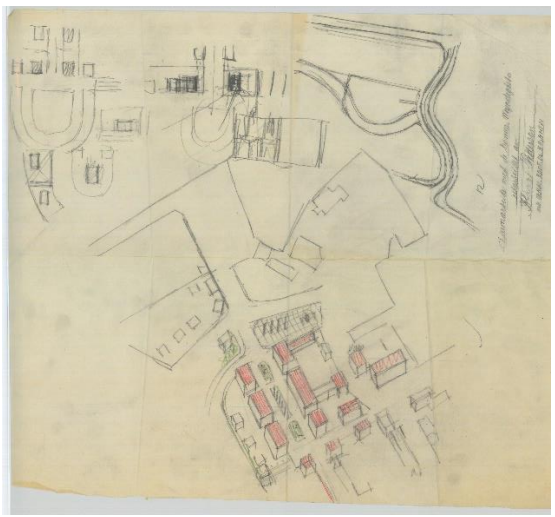
***Figur 5.11 (SPA_04/17):*** *Rådhusplassen illustrert i skisseutkast med vegetasjon i nord og sør av plassen, med parkeringsareal i mellom dei grønplanta felta.*

Pedersen meiner at denne sentrumsplassen krev tre-etasjes blokker av ikkje for stor lengde og «en viss enhet i bebyggelsen» (SPA_02/08). Dette trur Pedersen vil føre til at «Bebyggelsen i senteret vilde få en tilvekst i kvalitet som også kunde virke på den videre bebyggelsens kvalitet» (SPA_02/08). Planting av høgstamma tre er planlagt på høgde med den vakre hagen rundt Kjøpmann Jacobsens hus og på andre sida av gata i vestre kant av Rutebilstasjonen. Når ein ser nøye på korleis desse trea er plasserte i nordvestre ende av byromet, så ser ein at dei er trekte litt inn forbi vestre og austre kant av det lett kjegleforma romet. For Pedersen er dette eit vanleg grep når han skal markere ei avslutning av større byrom. På denne måten avsluttar han den indre, eller lukka, urbane delen av byromet, før han slepp det laus ut i det frie landskapsromet som høyrer det ville og ukultiverte til.

I Molde ser vi til dømes at han nyttar dette grepet nedst på den utvida Rådhusplassen. Der er det to bygningar som vert trekte litt lenger inn enn dei ovanfor. Slik spesifiserer Sverre Pedersen innramminga og avslutninga av plassromet i overgangen til sjøen og landskapsromet med Vikebukt og Romsdalsalpane i periferien.



***Figur 5.12:*** *Utsnitt av rådhusplassen, Molde. Vi ser at bygningane mot sjøen er trekte inn i plassromet.*



*Til venstre* ***Figur 5.13(SPA_01/05)****: Utsnitt av byromet som kunne vorte ein representativ entré til det nye og flotte Rådhuset som kom i 1968.*

*Til høgre* ***Figur 5.13a (SPA_04/33)****: Aksonometrisk skissestudie av det sentrale plassromet mellom parken og rutebilstasjonen viser eit byrom der plassen er delt på midten med vegetasjon. I realiteten funger denne då som midtrabatt mellom køyreretningane. I omtalen av plassen seier Pedersen at det skal vere plass til parkering langs midten av plassromet. Dette er også vist i skissa på figur.5.11 (SPA_04/17)*

Tilbake på Rådhusplassen i Fosnavågplanen finn vi ein like rettlinja geometri som i Molde, også med tre-etasjers blokker. Ståande på Rådhusplassen, innanfor desse trygge vegetasjonsveggane som filter, kan ein så vidt ane det vakre, men likevel lunefulle, havet. Det har til alle tider vore sjølve grunnlaget for staden. Men den utsikta som vert omtala her finst ikkje i bystrukturen i Fosnavåg. Foreløpig er denne utsikta berre å finne i tankane til den lesaren som grev seg ned i planarbeidet til Pedersen og søker å forstå det kvalitative innhaldet i det. Men i kapittel 6 drøftar dette oppgåvearbeidet korleis opplevinga i framtida kan

realiserast i bystrukturen innanfor ei ramme av strategisk byutvikling gjennom strukturelt narrativt vern.

***Figur 5.14:*** *Pedersens eige foto av utsikta han skildrar at han opplevde i dokumentet Fosnavaag. Her fotografert med standpunkt dampskipskaia i (nordvestleg) retning mot storhavet. Teigeneset på Nerlandsøy på venstre side. Remøy med Rundebranden bak på høgre side. Det er dette landskapsromet han omtalar i analysen sin og tydeleg legg vinn på å innarbeide som utsyn, frå både Parkgateaksen og heile det nye offentlege byromet han programmerer til trafikknutepunkt for tettstaden.*

På fotografiet ser vi at det var den reine havutsikta ramma inn av større øyar som Pedersen festa seg ved då han kom ned til dampskipskaia Denne utsikta han også skildrar vakkert i dokumentet Fosnavaag (SPA _02/03-04). For å søke å forstå meir kring det topografiske aspektet ved dei landskapsroma som Pedersen orienterte dei urbane roma mot, går vi til ein annan kystnær plan han stod bak. Også i Svolværplanen teikna han eit monumentalt plassrom i retning havet. Her ser vi at fonden for byromet ikkje er den opne havflata, slik som i Fosnavåg. Her er det det vakre og høgreiste øylandskapet, Lille Molla, som er fondmotiv. Denne øya blir nærast tolka som ein integrert vegg i byromet. I Fosnavåg rettar han Parkgateaksen med større offentlege program i staden mot den endelause flata som havet er. Likevel er utsikta han vel seg ut ramma inn av den topografien som finst i øylandskapet Fosnavåg er lokalisert i. Blant anna seier Pedersen at Rundebranden minner han om Gibraltar (SPA_02/03).

***Figur 5.15:*** *Utsnitt av plassrom i Svolværplanen med opning mot havet. Øya Lille Molla i aust er fondmotiv.*

Analysen av desse byroma tek primært utgangspunkt i planforslaget som vart godkjent av bygningsrådet 20. januar 1958 og lagt ut til offentleg ettersyn i perioden 1. mars - 1. april 1958. Etter høyringa vart planen endra. Dette reguleringsutkastet kan vi difor med rette lese som eit uttrykk for Sverre Pedersens opprinnelege ønskje med planen.I det seinare stadfesta reguleringskartet av juni 1962, er Parkgata oppretthalden som gate, medan Rådhusplassen er borte, i den form den er teikna i første planutkastet. Den opne avslutninga av gata, med utsikt mot havet, er også borte. No endar gata blindt og uavklart mot ein vegg av udefinert hamneareal. Kanskje var det det meir konforme Vegstellet som i høyringsrunda stoppa gjennomføringa av dette plassromet, fordi midtlinja i vegen kom ut av senter i møte med resten av Parkgata i sør? Dette veit vi ikkje.

Granskar vi teikninga nøye, ser vi at det inne på Rådhustomta er teikna inn eit skravert felt med same storleik som den tidlegare sentrumsplassen hadde ute i gateromet. Kva denne skravuren tyder, er ikkje påført teikninga. Eg vel å tolke det slik at Pedersen hadde eit ønske om at flata eit nytt rådhus skulle stå på, burde utgjere ei heilheitleg, representativ og offentleg flate, eller eit parkrom med eit offentleg formål. Eit slags plaster på såret for det tapte offentlege plassromet ute i Parkgateaksen.

**Trafikknutepunktet (3)**

Ei realisering av den opne avslutninga på gateromet mot havet byggjer på ein føresetnad. Denne føresetnaden var at det store, ubygde, lagringsområdet for sild, som på den tid var omkransa av temporære veggar, ikkje måtte byggast ned.


***Figur 5.16:*** *Utsnitt av flyfoto frå Fosnavåg 1957 som viser området der den monumentale Parkgateaksen var planlagd frå Fosnavågmyra til sildelagringsområdet Gevo. På biletet ser vi at fjøregrunnen enno i 1957 er synleg under turkis felt på innsida av Tollåsbuda (for dette høvet markert med raudt)*

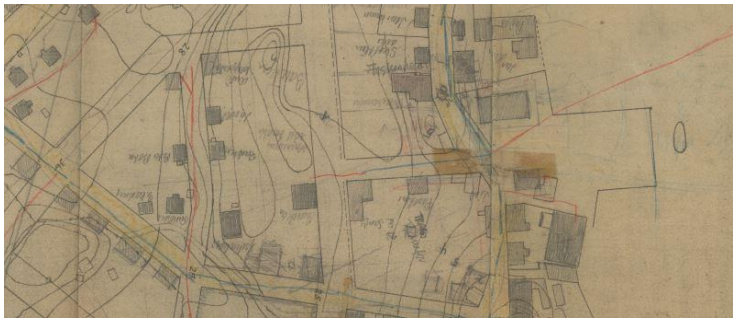
***Figur 5.16a****: I planen til Pedersen blir fjøregrunnen på innsida av Tollåsbuda (her merka med raud farge) fylt att i retning sør og aust. Dette området blir eit samanhengande ope byrom mellom Parkgata og den gamle hamnegata (Holmsildgate) og blir i Pedersens plan underdelt i tre felt; rutebilstasjon (1), dampskipskai (2) og ei gjennomgåande «mate»-gate (3)(i dag Holmefjordgata).*

Heile dette tidlegare lagringsområdet som ligg aust for aksen har seinare blitt nedbygd. I dette området ligg i dag mellom anna Vinmonopolet, Meny og delar av Herøy Rederpark. I planforslaget frå 1958 ser vi at føresetnaden om ei opning mot havet i enden av Parkgateaksen er lagt inn. Uavhengig av denne føresetnaden er det likevel aust for Parkgateaksen i retning Hamnegata utforma eit samanhengande offentleg byrom orientert mot havet. I dette eksponerte byromet på kanten mot havet legg Sverre Pedersen i krysningspunktet mellom rutebil, drosjeholdeplass og dampskipskai det som han truleg tenkte skulle bli det nye trafikknutepunktet i Fosnavåg. Alt dette iscenesett i eit nordisk byrom, der biletet av utsikta *«taper seg i havets horisontal. I forskjellig slags belysning et uforglemmelikt syn»* (SPA_02/04).

## KJØPMANNSGATEAKSEN - NORDAUST

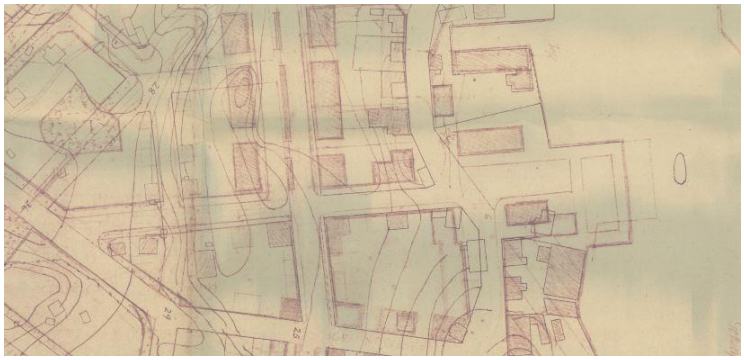
### Kjøpmannsgata og Allmenningen (4)

Analysen av Kjøpmansgateaksen baserer seg på ei samanlikning av fire like utsnitt av denne aksen frå ulike teikningar som viser til ulike stadier i planarbeidet. Området teikningane viser til strekk seg frå Igesundgata i sørvest til den nye allmenningskaia i nordaust.



***Figur 5.17 (SPA_04/35):*** *Utsnitt frå Pedersens registreringskart av eksisterande gater og eigedomar også med namn på eigarar, omlag 1955.*

***Figur 5.18 (SPA_04/35):*** *Utsnitt frå teikningsunderlaget til 1958-utkastet.*



***Figur 5.19 (SPA_04/35):*** *Utsnitt frå utkastet til reguleringsplan frå 1958.*

***Figur 5.20 (SPA_04/35):*** *Utsnitt frå reguleringskartet stadfesta i dep. 1962.*

Denne komparative studien av Kjøpmannsgateaksen i Fosnavåg er eit eksempel som illustrerer fleire sider ved Sverre Pedersen som planleggar.

På eit overordna plan viser denne teikningsstudien ein planleggar med stor interesse og omsorg for ein stad. Han viser ei sterk vilje til å akte på alt det som allereie *er,* i og omkring ein stad, og kalle dette fram ved å forme geometrien til bystrukturen etter dette.

Når det gjeld interessa for det eksisterande, kan vi halde teikningane av Kjøpmannsgateaksen saman med landskapsstudiane frå dei overordna dokumenta i punkt 5.3. Figur 5.1 (SPA 01) og registreringsteikningane i punkt 5.4. Figur 5.2 (SPA_04/31-32). Då kan vi raskt slutte at denne interessa gjaldt på alle nivå. Frå det overordna store landskapsromet og ned til eigedomsgrensene og kvart bygningsvolum. Ja, til og med namnet på kvar eigar av eigedomen skulle vere med i notata.

Så til det heilt konkrete som skjer med geometrien i bystrukturen i Fosnavåg for denne byromskonteksten:

Registreringa Pedersen Figur 5.2 (SPA_04/31-32) gjorde av gater og bygg er notert på det som på den tid var eksisterande kartmateriale, Planen til Vegstellet frå 1930- og 40-åra. Registreringane er ikkje daterte, men dei er truleg gjorde då han kom i 1955. Kanskje ei av dei litt seinare. Registreringskartet til Pedersen inneheld ikkje ei stadfesting av fargekodane han brukar, men samanliknar vi med flyfotoet til Skarbøvik frå 1957, får vi litt hjelp til å tolke fargekodane i registreringskartet. Flyfotoet er truleg teke to år etter registreringa og gater kan ha vorte bygde ut etter registreringa til Pedersen. Med desse dokumenta sett under eitt, omsynsteke moglege endringar over to år, er det rimeleg å slå fast at gul farge i registreringane til Pedersen kan tyde utbygd gate. Vi kan då slå fast at innanfor kartutsnittet, er Igesundvegen utbygd frå Vågsgata og vestover så langt utsnittet rekk.

Når det gjeld Kjøpmannsgata, er den ikkje gul i Pedersens registrering. Men i flyfotoet frå 1957 er utbygginga av gata starta. Ho strekk seg då frå hamnegata (dagens Holmsildgate) og fram til Parkgata, der ho går i sørleg retning Fosnavågmyra og koplar seg på Igesundvegen. Innanfor kartutsnittet er det ikkje fleire av gatene frå Vegstellets plan som er bygde ut.

Går vi til neste teikning, figur 5.18 (SPA_04/35), har Pedersen gått frå registrering til utforming. I denne studien ser vi at Pedersen har trekt ei rett linje frå vegkanten i Igesundvegen og heilt fram til og forbi kanten av ei ny sentrumskai, Allmenningen. Der ser vi på biletet frå 1957 (figur 4.13) (HF/07) enno fjøregrunn. Vi legg også merke til at linja går

mellom alle bygningar som allereie er bygde etter byggelinjene i Vegstellets plan. Dette gjeld bygningar som sluttar seg til den austre delen av Kjøpmannsgata, den sørlege delen av Parkgata og den gatestubben som i dag høyrer til Kjøpmannsgata og endar blindt i retning Rådhuset.

I neste teikningsutsnitt frå planutkastet frå 1958, figur 5.19 (SPA_04/35), ser vi at denne linja fysisk har manifestert seg i at Kjøpmannsgata no er forlenga frå Parkgata fram til ho munnar ut i Igesundvegen. Dei to eldre og vakre bustadhusa vest for gamle Frikyrkja med adresse Igesundvegen står i høve plan dette plangrepet til Pedersen inntil i den forlenga Kjøpmannsgata med ny adresse.

***Figur 5.20*** *(til venstre): Mellom dei to bustadhusa i forgrunnen (vest for gamle frikyrkja) og dei to bakanfor planla Pedersen at faret til Kjøpmannsgata skulle gå. Biletet er teke før Pedersens tid i Fosnavåg. Bustadhusa ligg her med eigedomsgrenser og hagegjerde inntil den gamle Igesundvegen som gjekk i slake kurver melom kollane i landskapet.*

***Figur 5.21 (HKA/34)*** *(til høgre): Med Vegstellets plan vart vegen planlagd snorrett frå Huldalsvegen om lag fram til søndre gavl på gamle Frikyrkja der han dreia meir mot aust.*

Så til bakgrunnen for at Sverre Pedersen vel å forlenge Kjøpmannsgata fram til Igesundvegen: Om dette finn vi meir, både i studieskisser han gjorde under dette planarbeidet, andre planar og i teori han nytta seg av som grunnlag for slike val. Mellom studiane i teikning som Pedersen har gjort under arbeidet med planen, finn vi i arkivmaterialet to teikningar av heile planområdet, der han har påført viktige siktlinjer og synsaksar, både i og utanfor bystrukturen.


***Figur 5.22 (SPA_04/23-24):*** *To teikningar frå arkivmaterialet som innheld studiar av siktlinjer og synsaksar i og utanfor bystrukturen i Fosnavåg som Sverre Pedersen peika ut med bakgrunn i landskapsforståinga han hadde.*

***Figur 5.23 (SPA_04/25):*** *Teikninga til venstre viser Sverre Pedersens notatar som omhandlar synsaksane. Kva ein ser og kvaliteten med det.*

***Figur 5.24 (SPA_04/25):*** *Teikninga til høgre er ein studie av Kjøpmannsgateaksen med standpunkt i krysset Igesundvegen-Kjøpmannsgata*

På begge teikningane er det langs siktlinjene påført tekst som forklarar målpunktet til linja. Den fargelagde teikninga har mest tekst og har såleis samla flest av Sverre Pedersens inntrykk. Eit utsnitt av teikninga viser Kjøpmannsgateaksen frå Igesundvegen i vest til Amenningen og hamnebassenget i aust. Av notata ser vi blant anna at Sverre Pedersen har skaffa seg lokalhistorisk kunnskap om til dels svært detaljerte forhold i hamneområdet i Fosnavåg. Målpunktet for denne aksen er tydeleg, då det står skrive ytst langs aksen: «Praktfull utsikt mot Vigra» (Ålesund lufthavn opna 1958). Det er tydeleg at Sverre Pedersen ser på denne synsaksen som ein visuell kvalitet for staden som ikkje berre skal vere avgrensa til eit glimt i krysset Hamnegata-Parkgata.

Kva skjer så heilt praktisk med landskapsopplevinga i byen når Sverre Pedersen forlenger Kjøpmannsgata frå Parkvegen til til Igesundvegen, samtidig som han sørger for at allmenningskaia vert regulert til offentleg plassrom og kai midt i bystrukturen? Slik oppstår det ei geometrisk endring som påverkar landskapsopplevinga på fleire måtar. Reguleringa av allmenningskaia sikrar utsynet mot nordaust for framtida. Utvidinga av Kjøpmannsgata fram til Igesundvegen fører til at dette utsynet frå no av trenger djupt inn i bystrukturen på gatenivå. Høgdedifferansen frå allmenningskaia og fram til Igesundvegen er på berre fire meter (GIS-data henta frå kommunekart.com/sunnmorskart). Sjølv om høgdeskilnaden ikkje er dramatisk, har Pedersen likevel klart å iscenesette eit utsiktspunkt langt inne i bystrukturen, der utsynet til Remøybrua og vidare til Vigra kanskje er aller best. Krysset Igesundvegen – Kjøpmannsgata er i bysituasjonen i dag ikkje realisert nøyaktig etter Pedersens geometri og intensjonar. Bustadhusa på figur 5.20 har vorte rivne og eit næringsbygg (Vestlandsnytt) vart reist i dette området. I dag rundar gata dette bygget før ein er heilt inne i aksen til Pedersen.

**Diskusjonen om «utsiktens innramming» i Fosnavåg**

I siste del av analysen av temaområdet Sentrumskrossen og synsaksane ser vi på ein viktig tematikk som Pedersen hadde oppe i alle planane sine. Denne tematikken var tufta på teori som han til dømes skriv om i eit radioforedrag han heldt i NRK våren 1951 (NRK_SP/01-05). Dette foredraget har temaet «Capitolproblemet». Det var eit tema innan byplanlegging som står no heilt Pedersen var særleg oppteken av. Her skriv blant anna Pedersen (NRK_SP/02) om verknaden av innramma utsikt og nyttar som døme Capitolplassen i Roma:

*«Det man fester seg ved, ved Capitolanlegget er at utsikten frå høydepunktet er innrammet, hvilket oftest gjør en utsikt mer virkningsfull enn et rundskue. Her i landet håper vi når torgplassen i Molde sentrum, som er rektangulært etter krigsødeleggelsen i 1940, er ferdig utbygget å få en innrammet utsikt mot Romsdalsalpene, som skulle bli meget virkningsfull».*

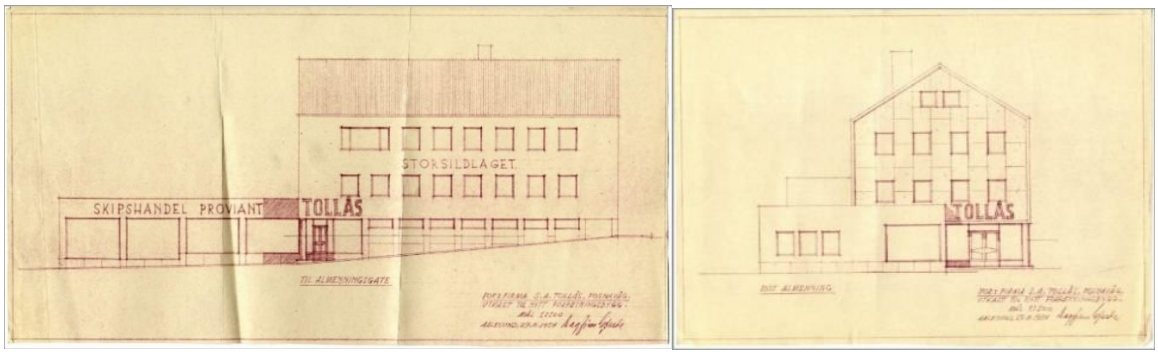
Planutkastet frå 1958, figur 5.19 (SPA_04/35), kan vi godt kan kalle intensjonsplanen. Samanliknar vi utsnittet der med det same utsnittet frå stadfest plan (1962) figur 5.20 (SPA_04/35) ser vi at det har kome inn ei endring i allmenningsområdet. Eg mistenker at den er gjort i siste liten, ettersom endringa i lerretsplanen er påført med korrekturlakk. Ut frå fleire undersøkande studiar i skisser frå Pedersens hand som finst i arkivmaterialet, forstår vi at tematikken «innrammet utsikt» er tungt oppe i austre del av Kjøpmannsgateaksen som handlar om omstendene rundt etableringa av Allmenningen. Mykje tyder på at det har vore politisk usemje då denne delen av planen skulle utformast. Både korrespondanse mellom

kommunen og Pedersen, og det faktum at planen ser ut til å vere endra heilt mot slutten, kan tyde på at det. Det har ikkje lukkast meg å få tilstrekkeleg oversikt over denne diskusjonen. Diskusjonen blir difor ikkje drøfta i analysen. Analysen ser berre på dei vurderingane rundt byform som arkivmaterialet viser at Pedersen har vore inne på. Kvaliteten av resultatet i Fosnavåg vert også vurdert på bakgrunn av andre planar der tematikken minner om det som skjer i Fosnavåg.

Det vi sikkert veit om situasjonen rundt Allmenningen i 1950-åra, er at Sunnmøre Kredittbank eigde tomtegrunn sør for Jens Hansens eigedomar i Fosnavåg. Dette området ligg i dag sør for Fosnavåg brygge. Der er no parkeringshus mot Holmsildgata i vest og dannar inngangssone til senteret mot sjøen i aust.

I området rundt Allmenningen gjekk det såleis alt føre seg eigedomsutvikling på begge sider av den nye aksen til Pedersen då han kom dit. Arkivmaterialet til Pedersen dokumenterer også at Andreas Tollås i 1954 hadde engasjert arkitekt Dagfinn Gjerde i Ålesund til å teikne eit større forretningsbygg på tomta si sør for den komande allmenningskaia. Huset skulle innehalde både skipshandel, kontor for Storsildlaget og bustad.

Ein fjøregrunn han også eigde, gav han med glede til formålet sentrumskai, ifylgje svigerdotter Aud Tollås (iHR–iMM-iAT/06). Ho dreiv skipshandelen frå 1956 fram til ho la ned og pensjonerte seg i 2010.




***Figur 5.25 (SPA_04/15-16)**: Teikningane viser fasadeteikningar av arkitekt Gjerdes forslag til nytt forretningsbygg for Andreas Tollås 1954.*

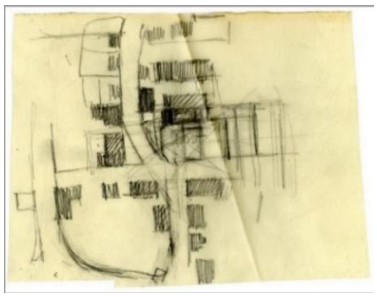
Då Sverre Pedersen såg  desse omstenda, må han truleg ha oppfatta det som ein gåvepakke for planen. Noko det også vart. Her såg han nok snøgt at denne situasjonen opna for at han også i Fosnavåg kunne få realisert intensjonen om «innrammet utsikt». som han stadig arbeidde med

å få til i planane sine. Seinast på den rektangulære Rådhusplassen og torget i Molde som på denne tida truleg akkurat stod ferdig.

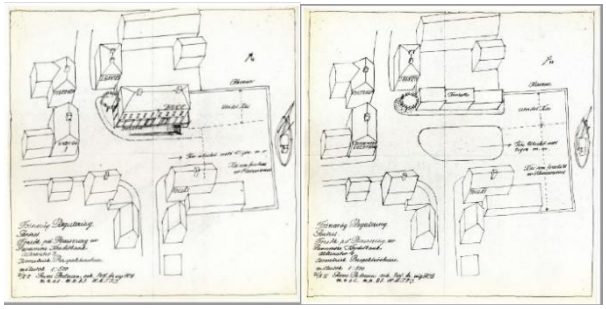
I arkivmaterialet finst der ei rekke studiar som undersøker ulike plasseringar av eit nytt bankbygg nord for aksen. Undersøkinga er på detaljplannivå og drøftar prinsipielt to ulike måtar å plassere bygningen på: Ei plassering med ei smal allmenningskai, der bankbygningen ligg *utanfor* den flata som sjølve allmenningskaia definerer. I den andre plasseringa som vert drøfta. er banken lagt inn oppå flata til ei mykje breiare allmenningskai med nesten dobbelt så lang kailinje mot Vågen i aust. Slik vert volumstudien også ei drøfting av litt ulike avstandar mellom dei to bygningane som avsluttar utsikta mot Vigra. Eit premiss for drøftinga, er spørsmålet om kor trong den innramma utsikta skal vere. Ei slik drøfting opnar også opp for andre diskusjonar. Skissene drøftar med dette både ulike program byromet kan ha, og alternative lokaliseringar for banken.

Skissematerialet viser også at Sverre Pedersen heilt frå dei meir funderande skissene ønsker at allmenningsplassen skal ha ein torgfunksjon i tillegg til å vere sentrumskai for båtar som skal til skipshandelen til Tollås. Dette kjem også til utrykk ved at eit av alternativa legg ein senterliknande torghall på banktomta og flyttar banken til den tomta som seinare fekk Posthuset (Figur 5.30 (SPA_04/09)).

***Figur 5.26 (SPA_04/02):*** *Oppmålt situasjonskart 1:500 av bystruktur og fjøregrunn i det komande allmenningsområdet datert februar 1955.*

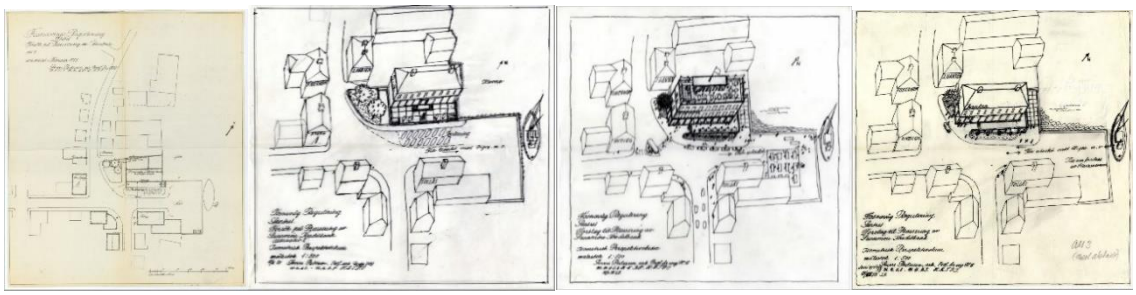


***Figur 5.27 (SPA_04/06)****: Tidleg skisse av byromet Allmenningen signert med «Torg».*



***Figur 5.28 (SPA_04/010)*** *(til venstre): Bankbygget lagt inne på ei breiare allmenningskai.*

***Figur 5.30 (SPA_04/09)*** *(til høgre): Bankbygget lagt i kvartalsstrukturen. Torghall lagt på banktomta inne på ei breiare allmenningskai.*



***Figur 5.31 (SPA_04/13)*** *(til venstre): «Forsøk på plassering av banken» heilt utanfor smal allmenningskai).*

***Figur 5.32 (SPA_04/13)*** *(midt-venstre): Bankbygget med stor forplass lagt heilt utanfor smal allmenningskai.*

***Figur 5.33 (SPA_04/11)*** *(midt-høgre): Bankbygget(med flatt tak og takterrasse) lagt litt nærare plassen med ein stor forplass integrert på ei smal allmenningskai.*

***Figur 5.34 (SPA_04/12)*** *(høgre): Bankbygget lagt med forplass i liv med ei smal allmenningskai («mest aktuelt» er anført på skissa).*

## Capitol – Grønfjellet (6)

Men for å fullt ut å forstå Pedersens utforming av Kjøpmannsgateaksen, må vi innom teorien om Capitolproblemet ein gong til.

Dette gjeld den delen av teorien som handlar om effekten av topografi og nivåskilnader i terrenget. Det Pedersen i radioforedraget kallar «et reguleringsmessig terrengproblem – forholdet mellom et byggverk som ligger på et høydepunkt og det sted nedenfor hvorfra byggverket best kan sees». Som hovudreferanse og nemning for problematikken, viser Pedersen til Capitolhøgda i byen Roma, som historisk ligg på 7 høgder. Dette er også det sentrale temaet i radioforedraget han gjorde for NRK i 1951 (NRK_SP/01-05). I lys av denne teorien høyrer Kjøpmannsgateaksen til i ein annan kategori av aksar enn Parkgateaksen. Skilnaden mellom desse aksane er at Parkgateaksen ligg på eit tilnærma flatt terreng, medan Kjøpmannsgateaksen ligg i terreng med fall frå det punktet der aksen startar i krysset Igesundvegen – Kjøpmannsgata til den sluttar nede på allmenningskaia. Av denne grunn kjem

teorien om Capitolproblemet inn i biletet. I radioforedraget nemner Pedersen også to andre referansar som illustrerer problemstillinga. Ein av desse er planen i Kristiansund som vi skal sjå på som referanse for Kjøpmannsgata, også fordi den endar opp som kai og med utsikt mot eit sund mellom to øyar.

Slik Pedersen er å forstå når han omtalar denne problemstillinga, så bør det på det høgste punktet i denne aksen enten vere ein plass, eit signalbygg eller begge deler. I Kristiansund knyter han Capitoltanken til aksen han legg i Kaibakken. På høgdepunktet som er 12 meter over kaia nede ved sjøen, ønskte Pedersen å legge kyrkja i tilslutning til ein plass han i radioforedraget kallar «byens forum». I Fosnavåg-planen, som i motsetning til både Kristiansund og Molde ikkje er ramma av krigsøydelegging, er potensialet for større bytransformasjonar ikkje tilstade på same måte. Sjølv om Frikyrkja ligg Kjøpmannsgata er det på ingen måte aktuelt å foreslå  den til eit signalbygg i enden av aksen. I denne etterkrigsplanen av Pedersen handlar det om andre ting. Ambisjonane  om å legge til rette  for representative offentlege rom i Parkgateaksen er opplagde. Likevel er det kanskje omsorga for det gode som allereie eksisterer i bystrukturen i Fosnavåg som er Pedersens fokus. Når han gjer ei endring skal ho vere godt forankra i landskapet som frå opphavet har vore der. Difor får opprettinga av aksen med fall i landskapet ei anna og kanskje meir pragmatisk og dynamisk rolle i Fosnavåg. Det er når ein kjem vestfrå openbert ei utbetring av gatenettet å kunne gå eller køyre rett inn i sentrum når ein er på høgde med Igesundvegen, i staden for å køyre heilt ned i Parkgata og tilbake. I tillegg har Pedersen med dette grepet opna opp for eit av dei vakraste spontane utsyna ein kan ha i gateroma i Fosnavåg.

***Figur 5.35:*** *Utsikt i Kjøpmannsgateaksen, retning Vigra. Biletet til venstre om lag frå frå kote 6,5. Biletet til høgre om lag frå kote 5 (kjelde: Google maps).*

Denne litt forsiktige tilnærminga til eksisterande bystruktur i Fosnavåg (samanlikna med til dømes BSR-planane) blanda med hans sterke forankring i ei særs skarp og god landskapsanalyse, har gitt meg frimod til å legge fram ei litt eksperimentell fagleg tolking av Pedersens bruk av Capitolteorien i Fosnavåg i samband med Kjøpmannsgateaksen:

Utgangspunktet er at høgdeskilnaden mellom Allmenningen og krysset Kjøpmannsgata – Igesundvegen er berre 4-5 meter. Denne nivåskilnaden i terrenget er ikkje stor nok til å skape slike siktlinjer mellom oppe og nede i aksen som Capitolteorien skal legge til rette for. Jfr. Roma krev Capitolteorien eigentleg ein høgdeskilnad på om lag 12 meter for å gjelde.

I arkivmaterialet ser vi i studieskisser at Pedersen i det dramatiske øylandskapet med bratte fjellformasjonar er svært engasjert i utsyn og utsiktsaksar. Nesten fiksert. Han har Roma og Capitol i tankane også når han ser seg ikring i Fosnavåg og elles i Noreg. Han møter det med heile den klassiske kontinenaleuropeiske byplanarven som grunnlag for utforming. Det kan verke som eit umogleg prosjekt, men Pedersen er ein skapande mann og kjem til løysingar. I Fosnavåg ser han eit sentrum bygd langs ein innfartsveg, som ved foten av vegen er bygd vidare på ei flate under bratte høgdedrag som ligg sørvest for sentrum. Eit av desse, Grønfjellet, ligg berre eit steinkast frå Kjøpmannsgateaksen, ovanfor den stupbratte Djupedalen. Dit må professor Pedersen på nær 80 ha kome seg opp til eit platå som ligg heilt oppe på kote 22.

Dette platået har eit framifrå utsyn, både over sentrum og til periferien for begge aksane han legg så mykje energi i å manifestere i planen. Utsynet har Pedersen merka av i reguleringskartet (figur 5.8 (SPA_04/27)) med ei pil i retning Rundebranden. Det er også omtala i dokumentet *Fosnavaag.* Der skriv han: *«Vest for denne parken går en ganske høy fjellrygg opp som dominerer sentrumspartiet terrengmessig og avgir fleire punkter med imponerende utsikt over sentret i nord nordvest mot havnens hovedinnløp flankert av det trossige nesten loddrette Rumdøy».* Dette punktet har såleis fått ein særskild plass som utsiktspunkt i Fosnavåg. Fotografiet på figur 5.5 illustrerer at platået i Grønfjellet gjev utsyn til periferien, for både Parkgateaksen og Kjøpmannsgateaksen. Dette står ikkje spesifisert i omtalen hans av planen, men då utsynet frå platået er like godt mot nordvest som nordaust er det to forhold som fortener å bli kommentert når det gjeld dette punktet. På den eine sida er dette, uavhengig av kjennskap til planen, ein stad for nærrekreasjon med store opplevingskvalitetar. På den andre sida, med kjennskap til Pedersenplanen, forsterkar og forklarar dette punktet på ein fascinerande måte den periferien som Pedersen på bakgrunn av

landskapsanalysen også har valt å gi eit fundamentalt gjensvar i bystrukturen. Og dette skjer i eit punkt som berre ligg 3-4 minutt frå den tette bystrukturen. Difor tenker eg, at det i ein ein analyse av Pedersenplanen, som går føre seg nesten 60 år seinare, må vere lov å legge fram ei tolking av planarbeidet som argumenterer for at Sverre Pedersens i sitt stille sinn kan ha stått oppe på dette platået og tenkt at det kunne ha ein funksjon som utsiktspunkt for folket i Fosnavåg, litt som Capitol har det for folket i Roma.

## 5.6. Intensjonar om bukvalitet

***Figur 5.36 (SPA_04/30):*** *Teikninga viser ein grundig studie av heile Fosnavåg frå Nørvågen i aust, via skaret i sør med heile Huldalen og Kleiva i aust. Teikninga dokumenterer at Sverre Pedersen har studert langt meir bystruktur enn det som vist i reguleringskartet av 1962. Studiane hans har følgt områdekontekstane uavhengig av planområdet. Her er heile Huldalen utvikla som bustadområde heilt fram til Kleiva i vest og på flata både langs Igesundvegen og den parallelle gata sør for Igesunvegen som aldri vart bygd.*

Sverre Pedersen hadde sterke faglege band til den engelske hagebyrørsla. Då denne rørsla starta opp, introduserte den ei ny og moderne forståing av kva byplanlegging skulle vere. Denne rørsla er historisk å sjå på både som eit resultat av og ein reaksjon mot industrialismens sterke vekst og utvikling i England på 1800-talet. Ein viktig intensjon rørsla hadde var blant anna å etablere gjennomførbare modellar for urbanisering som alternativ til det dei oppfatta som ein ukontrollert storbyvekst. Hagebyrørsla var også oppteken av infrastruktur, både i og

til områda dei planla. Bustadkvalitet med hage, lys og luft var eit anna viktig tema. Sverre Pedersen var sterkt influert av desse tankane og desse temaa kan vi finne att som viktige intensjonar i alle planane hans.

Når Sverre Pedersen i dokumentet *Fosnavaag* gjer seg tankar om byggeskikken på kysten og i Fosnavåg skriv han blant anna:

*«Da utviklingen av Fosnavaaghus har gått meget hurtig er hustypene og arkitekturen ennu ikkje nådd særlig langt frem i formal henseende. Men det er jo tilfelle mange steder i landet. I midlertid blir der nu i de nye partier i Fosnavaag tegnet enkelte hus av dyktige arkitekter frå Aalesund, Statens Distriktsarkitekt i Molde måtte vel kunne få skjerpet kravene litt når det gjelder hus som oppføres med offentlig støtte og det vilde sikkert heve nivået noe.»*

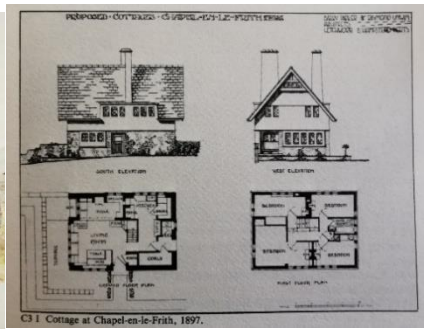
Eit godt eksempel som viser korleis Pedersen kunne arbeide med urban bustadbygging er Vuggaveien i Kristiansund (Figur 5.37). I dokumentet *Fosnavaag* påpeiker han at «bemalingen må ofres stor interesse cfr. Kristiansund N.» (SPA_02/09). Som vi aner, er også fasadefargane («bemalingen») fastsette i reguleringsføreskriftene i Kristiansund.

***Figur 5.37:*** *«bemalingen må ofres stor interesse cfr. Kristiansund N.» (SPA_02/09). Her Vuggaveien i Kristiansund N.*

Når det gjeld Sverre Pedersens eigne preferansar for kva som var god arkitektur, kjem det ikkje eintydig fram frå faglitteraturen kva det er. Det vi veit frå faglitteraturen, er at han hadde eit vekslande syn på bustadtypologi og bustadform og var arkitekt for fleire større bustadprosjekt med ulik profil og formspråk i fleire epokar. På Ulstadløkka i Trondheim teikna han arbeidarbustadar på kommunal grunn i 1917 og på Kristianstensletta, Solhaug og Marienvold teikna han naudsbustadar i 1916-1920. Desse områda er også av dei tidlegaste døma på elementbyggeri i Noreg (Hagerup,Jensen og Larsen, 1981, s. 3-7). På Voldsminde i Trondheim teikna han, før krigen (1935-1939). eit støre bustadkompleks i lamellstruktur og

med flate tak, tydeleg påverka av funksjonalismens idear (Tvinnereim, 2015, s. 233-235). Under krigen, delvis under press frå det tyske administrasjonsrådet, syner perspektiva som fylgjer planane hans andre arkitektoniske intensjonar og har eit meir tradisjonelt uttrykk med saltaksformer på alle hus – meir slik gjennomsnittsarkitekturen kom til å bli i etterkrigstida i Noreg.

Går vi til Tvinnereim s. 89, finn vi også eit bilete av huset han teikna til seg sjølv i Lerkendalsvegen 24 i Trondheim (1914). Av det biletet er det i alle fall lett å lese at han på den tida var påverka av formspråket til den engelske hagebyrørsla. Huset er teikna 5 år før han teikna Lillegården hageby i Trondheim i åra 1917-1920 (Hagerup, Jensen og Larsen, 1981, s. 4). Dette formspråket lærte han av dei engelske arkitektane Parker og Unwin. Det var dei som gav form til arkitekturen i dei engelske hagebyplanane (Unwin, 1911).


***Figur 5.37:*** *Sverre Pedersens eige hus (Foto H.S Tvinnereim)* ***Figur 5.38:*** *Hytte frå Unwin og Parkers utstillingskatalog, 1897.*

I Fosnavåg kjem Pedersen til skilnad frå BSR-tida til ein stad prega av etterkrigstid og gjenreisingspolitikk basert på sosialdemokratiets nye verkemiddel for gjenreising av landet. Husbanken er etablert (1946) og stiller gjennom sine kriterium strenge krav til storleik og utforming av bustadhus. Difor lyt nok det arkitektoniske uttrykket til bustadarkitekturen i bustadområda i Fosnavåg, frå den tida Pedersen kom til Fosnavåg og fram til i dag, lesast som eit uttrykk for politiske strøymingar, statlege reguleringar og horisontal påverknad frå eit mylder av både gode og kanskje meir tvilsame trendar samtida har påført folket ytst ved havet heller enn eit resultat av Pedersens planarbeid.

Det er verd å merke seg at Pedersen ikkje omtalar bustadspørsmålet i Fosnavåg som eit eige tema i dokumentet *Fosnavaag*, som truleg var omtalen som følgde planutkastet frå 1958.

Eg trur dette kan ha med to forhold å gjere, som truleg står i ein samanheng, både lokalhistorisk og lokalpolitisk. La oss sjå på desse forholda, før vi ser på kva han gjer på bustadfronten i Fosnavåg tettstad:

Avgrensinga av planområdet i Huldalen var i planen veldig skarp. Kommunen valde å halde heile høgdedraget Kleiva utanfor planområdet, sjølv om Kleiva er ein naturleg del av Huldalen. Mest truleg låg det lokalpolitiske føringar bak denne skarpe avgrensinga av planområdet. Dei kan bygge på det historiske forholdet mellom Fosnavåg og Eggesbønes og den lokale patriotismen som alltid har vore eit tema i forholdet mellom dei ulike grendene på Bergsøya. Harald Thorseth skriv blant anna humoristisk i boka *Fosnavåg før i tida* om feidene mellom *«skarbakkarane»*, dei *«nede i Våja»* og *«dei framme på Dalane»* (Thorseth, 2009, s. 15). Dette arbeidet drøftar ikkje forholdet mellom Fosnavåg- og Eggesbønesplanen som vart utarbeidd samtidig, men det gir meining for analysen av Fosnavågplanen at det i dokumentet *Fosnavaag* kjem fram at Sverre Pedersen ser på Eggesbønes som eit bisentrum til Fosnavåg som er *«...byen – Forretningsbyen – senteret...»* (SPA_02/02).

Det kjem også fram under omtalen av terrengtilhøva i dokumentet *Fosnavaag* at Pedersen favoriserer landskapet på Eggesbønes når det gjeld potensial for god bustadkvalitet, fordi landskapet der lettare gjev rom for å bygge ut hage. Pedersen uttrykker dette slik (SPA_02/03):

*«Eggesbønes kan nermest tenkes på grunn av det flatere og blidere terreng å utvikle seg til å bli en boligby for forretningsbyen. Det er lettere å skaffe seg flatere tomter hvor her kan bli litt have undertiden mer på tomten. Men der er på den sydligste del av Eggesbønes et betraktelig bisentrum under utvikling.» (SPA_02/03)*

Eg oppfattar arkivmaterialet slik at Pedersens hovudfokus for bustadutviklinga på Bergsøy er lagt til Eggesbønesområdet. Dette sluttar eg ut frå to forhold:

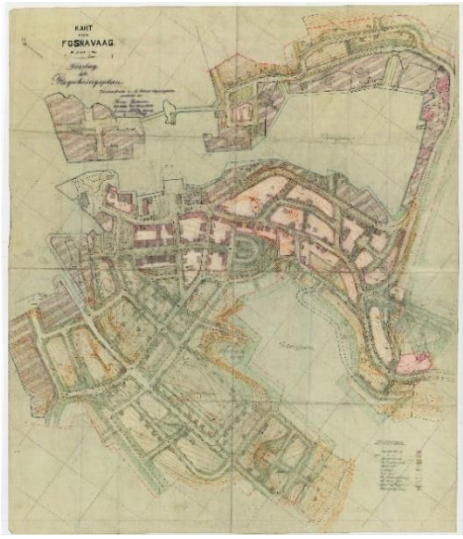
Det eine er truleg ei lokalpolitisk prioritering mellom to tettstadar som historisk har konkurrert om å vere størst.

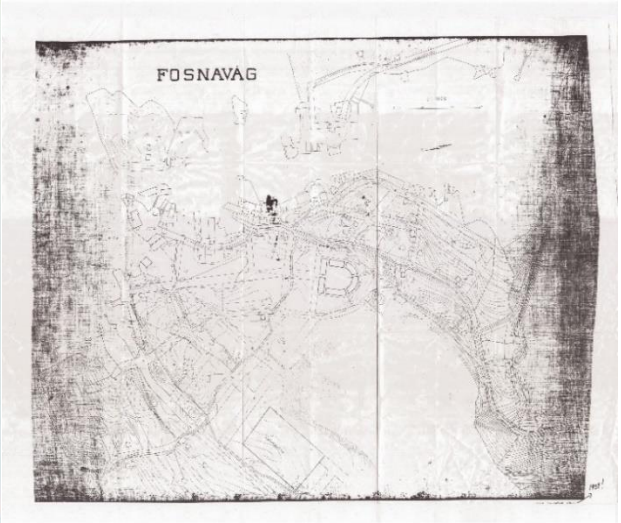
Det andre kan referere seg til korleis Pedersen skildrar landskapskvalitetar og rollefordeling mellom stadane. Hadde utvikling av ein heilheitleg bustadby i Huldalen vore på planprogrammet, ville planområdet omfatta heile Huldalskonteksten. Hadde bustadutvikling vore fokus for Fosnavågplanen, ville den heilheitlege studien av bustadar på figur 5.36 **(**SPA_04/30) som heilskap vore teikna inn i Fosnavågplanen. Den viser at Pedersen som heile

livet kjempa for bustadsaka i fagleg iver ikkje kunne la vere å teikne ut ein bustadplan som omfatta heile konteksten som  dalsøkket Huldalen er. I hovudet hans måtte bustadplanen også omfatte austhellinga Kleiva øvst i dalen. Figur 5.36 (SPA_04/30) viser at han gjorde dette , nær 80 år, nitid og med stor innlevimg trassi at han nok visste at dette var utanfor planområdet.låg utanfor planområdet.

Om ein samanliknar Pedersens endelege reguleringskart med tre ulike foto; Flyfotoa på figur 17(HF/09),  figur 4.18 (HF/10) og ortofotoet frå 1965 (HKA/04), så oppdagar ein at bustadplanlegginga til Pedersen i Fosnavåg må ha handla svært mykje handla om å tilpasse det komande gatenettet  til dei allereie eksisterande bygningningsvoluma og eigedomsgrensene i bustadområda. Dette måtte vere eit svært tidkrevjande reguleringsarbeid og viser at Pedersen arbeidde på eit svært detaljert nivå med planane sine.

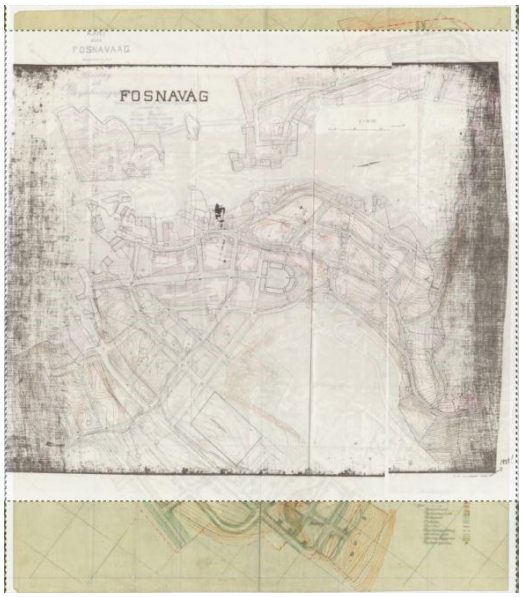
## 5.7. Reprogrammering av gatenettet til Vegstellet frå 1930-40 åra




***Figur 5.40 (SPA_01/02):*** *Reguleringskartet til Sverre Pedersen, slik det vart godkjent i Kommunal- og arbeidsdepartementet. Stadfest i brev av 4. juni 1962 (SPA_03/29).*

***Figur 5.39 (HKA/02):*** *Eit tidleg utkast til reguleringskart av planen Vegstellet vart spurd om å utforme i 1931.*




***Figur 5.41:*** *Om vi legg Vegstellets linjeskjema over gatenett oppå Pedersens reguleringskart, er det lett å sjå at Pedersen nytta dette som underlag for det arbeidet han gjorde og førte det vidare. Slik kan ein seie at planen til Pedersen i Fosnavåg også dreia seg om å programmere dette gatenettet og fylle det med morfologi og skape ei teikning som er romleg og visualiserer byromsamanhengane/topologien gate- og byromstrukturen kan innehalde.*

***Figur 5.42 (SPA_04/40-41):*** *Slik såg allmenningsområdet ut då Pedersen kom til Fosnavåg.*

Fordi arkivmaterialet ikkje inneheld systematisk skissearbeid om dette temaet er det ikkje i dette punktet mogleg å gjennomføre analysen etter mønsteret intensjonar, skisser og ferdig plan.

**Bakgrunn.** Som vi veit frå den historiske gjennomgangen av tettstaden før 1955 i kapittel 4, tek Sverre Pedersen over både ein etablert bystruktur frå tida til fiskeværet og eit planlagt rutenett av gater teikna opp av ingeniørane til Vegstellet i Møre og Romsdal fylke. Planen til Vegstellet (Figur 5.39 (HKA/02)) la ut eit utvida gatenett frå Kleiva i vest til Nørvågen i aust. Då Pedersen kom til Fosnavåg, var ikkje så mange av dei planlagde sentrumsgatene frå planen til Vegstellet enno bygde ut. Det ser ut til at Pedersen har laga eigne registreringskart (figur 5.2 (SPA_04/31-32)), som med gul farge har forsøkt å lage ei oversikt over kva gater som var heilt ferdige. Igesundvegen var på denne tida blitt retta ut, i samsvar med planen. Men registreringa viser at heile den nye veglina truleg ikkje stod fram med like høg standard langs heile vegen.

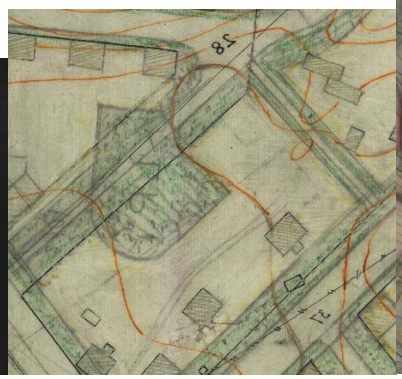
Kartet vegstellet laga i 1931 står i dag også fram som eit interessant historisk dokument over Fosnavåg. Årsaka er at vegingeniørane frå Vegstellet har registrert og teikna inn dei eldste vegfara i tettstaden i utkastet til reguleringsplan, saman med det planlagde rutenettet dei meinte skulle kome (HKA/02). Den planlagde delen av Kjøpmannsgata frå Hamnegata/Holmsildgate var då Pedersen kom bygd fram til linja for Parkgata/Rådhusgata, men ikkje ført vidare fram til Igesundvegen i vest. Dette strekket vert planlagt av Sverre Pedersen for å opprette eit nødvendig standpunkt for siktaksen som han såg føre seg skulle gå til Vigra. Likeeins var den delen av Parkgata/Rådhusgata som ligg mellom Igesundvegen og Kjøpmannsgata bygd. På bileta som Pedersen sjølv tok under synfaringa i Fosnavåg ser vi korleis dette gatenettet i sentrum vest var i ei gryande etablering. Blant anna på eit av

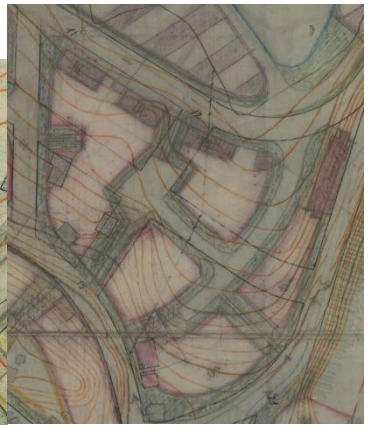
Pedersens eigne bilete (figur 5.43) (SPA_04/44)) ser vi at det er grave bort jord og gjort klart for å tilbakefylle drenerande masser for bygging av ny gate.

**Reprogrammering av gatenettet.** I illustrasjonen på figur 5.41 er Vegstellets skjema over gatenett digitalt lagt opp på reguleringskartet til Pedersen. i eit biletbehandlingsprogram for å samanlikne dei to planane. Med eit slikt digitalt verktøy er det lett å avdekke samsvar og endringar mellom Vegstellets skjema og det planarbeidet Pedersen gjorde. Det vi raskt ser er at Pedersen gjev aksept til planarbeidet til Vegstellet fordi han prinsipielt vidaregfører gateskjemaet deira inn i sin eigen plan. Dette trass i at det ikkje er særleg utbygd. Planen til Vegstellet var ein linjeplan med regulerte byggelinjer og gater. Noko som skil desse planane frå kvarandre og gjer dei svært ulike, er korleis dei er framstilte i teikning. Der planen til Vegstellet er bygd opp av tynne svarte linjer er Sverre Pedersens plan ei fargelagd teikning med svært mykje informasjon samanlikna med den eldre teikninga til Vegstellet. Og om ein samanliknar dei to planane dukkar det opp fleire skilnader i forståinga av infrastrukturen sjølv om mykje av geometrien i gatenettet ser nesten heilt identisk ut Men der Vegstellets plan framstiller ei skjematisk teikning kan vi i Pedersen teikning lese ei innhaldsrik forteljing om ein by med mange program, fordelte utover alle flater som teikninga rømer.

Inspirert av hagebyarkitekten Unwin, var Pedersen til dømes oppteken av å differensiere programmeringa av gatenettet mellom rolege bustadgater og meir travle og trafikkerte bygater. Intensjonen Pedersen hadde med dette, var å høgne bukvaliteten i bustadområda.

I Fosnavågplanen ser vi spor av ei slik tenking i reprogrammeringa han gjer av gatenettet til Vegstellet. På den eine sida går Pedersen direkte i inngrep med det kvartala inneheld av program. Til dømes legg han leikeplassar i enkelte kvartal (figur 5.44). Eller han kan lage ein grøn parkerings-/snuplass midt inne eit større kvartal (figur 5.44a) ved å dele opp ei bratt gate. Han passar på å halde oppe sambandet på tvers ved å endre programmet til gata om til . eit grønt parkdrag med gangtrasè (figur 5.44). I dette dømet går han med andre ord direkte i inngrep med gatelekamen og reprogrammerer den. Vi ser på figur 5.44a at han gjer dette ved eit høve der han vurderer gata for bratt og lite brukbar for biltrafikk.

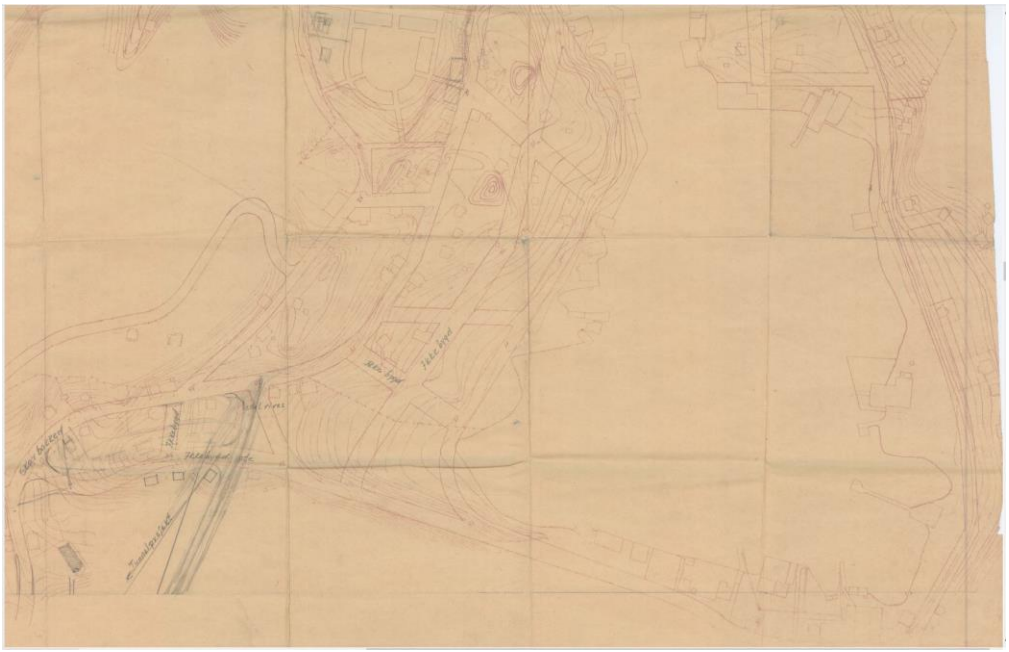




***Figur 5.43 (SPA_04/44)*** *( til venstre): Sverre Pedersens eige registreringsfoto av Parkgata mellom Kjøpmannsgata og Igesundvegen, slik vegen såg ut då Pedersen kom.*

***Figur 5.44*** *(midten): Utsnittet frå ferdig plan er frå området mellom Hennabakken og Nørvågvegen. Det viser korleis Sverre Pedersen heldt fast ved geometrien i gatenettet frå Vegstellets plan, men reprogrammerte strukturen og fylte den med program tilpassa hans intensjonar. På figuren ser vi leikeplass og gangtraséar i eit bustadstrok mellom Tollåsbakken og Kjøpmannsgata. Slike program var ikkje å finne i Vegstellets «linjeplan», som Pedersen kalla den.*

***Figur 5.44a*** *(høgre): Utsnittet viser at Pedersen held på geometrien i planen til Vegstellet. Her bryt han opp ei bratt gate og plasserer ein snuplass/parkeringsplass med innkøyring langsmed kota. Den bratte gata på tvers blir gangtrasé til og frå plassen.*

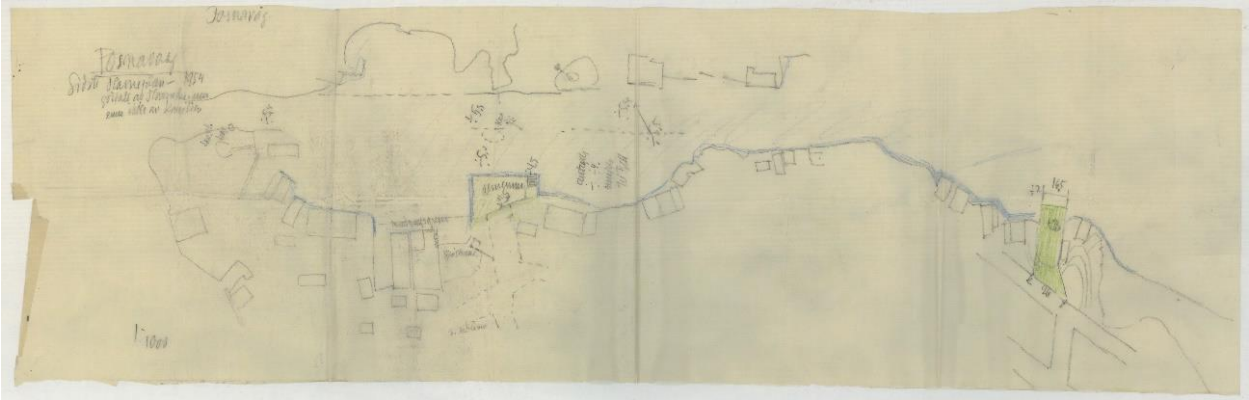


***Figur 5.45 (SPA_04/22)*** *( til venstre): Teikninga viser eit forslag til tunnel inn til staden. Pedersen har nok blitt presentert for dette av lokalbefolkninga allereie i 1955. Sett mot andre tunnelforslag står dette fram som det mest fornuftige forslaget eg har sett, fordi det heng seg på eksisterande innfartsveg og dermed ikkje bryt ned logikken i historisk infrastruktur. Tunnel til sentrum har vore eit tema i Fosnavåg fram til dags dato, og er per i dag regulert til å kome inn i byparken. Denne reguleringa har eit ideologisk opphav i ein såkalla revisjon av Pedersenplanen som konsulentselskapet Fjellanger & Widerøe gjorde på slutten av 1960-talet og byrjinga av 1970-talet.*

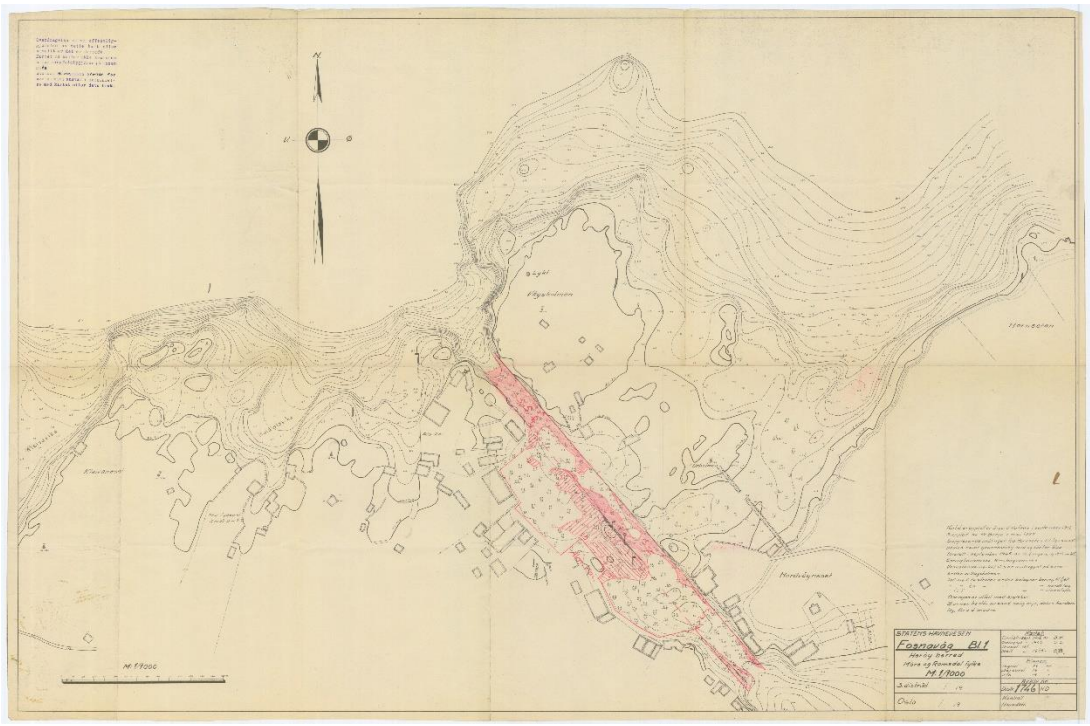

***Figur 5.46:*** *Biletet er teke i Vågsgata i sørleg retning. Det turkise feltet er eit forsøk på å peile inn om lag der tunnelinnslaget til Pedersen ville munne ut i Vågsgata.*

På grunn av den tronge og bratte tilkomsten til Fosnavåg sentrum frå sør, har det så lenge eg har levd kontinuerleg gått ordskifte om ny tilkomst til sentrum gjennom tunnel. Gjeldande regulering av tilkomstveg til byparken har eit  ideologiske opphav i ein såkalla revisjon av Pedersenplanen som konsulentelskapet Fjellanger & Widerøe gjorde på slutten av 1960-talet og byrjinga av 1970-talet (AV/01-03). Også Pedersen må ha blitt presentert for denne tanken i lokalbefolkninga. For i arkivmaterialet eksisterer det også frå hans hand eit forsøk på å tilpasse ein tunnel inn til sentrum av tettstaden. Pedersen nemner aldri tunnelen i planomtalen og var kanskje ikkje så oppteken av at skulle kome. Likevel er forslaget hans, interessant å sjå på av fleire grunnar: På den eine sida fordi ordskiftet har vart så lenge. På den andre sida fordi det få år etter Pedersen kom ein revisjon av reguleringsplanen for Fosnavåg sentrum som gjorde denne tilkomsten i tunnel til ein berebjelke for reguleringsplanen. Den reviderte planen til Fjellanger & Widerøe vert ikkje analysert i dette arbeidet. Hovudintensjonen ser ut til å vere å løyse tilkomsten med ei noko einsidig og sterk tru på trafikktekniske analysar og store veglekamar. Denne ser ut til å ha vore sterkare enn trua på grunnstrukturen ein by har som grunnlag for utforminga av ein byplan. Når Pedersen gjekk inn og vurderte eit tunnelinnslag i sentrum av tettstaden, er det lett å sjå at han står i ein heilt annan tradisjon når han arbeider med dette spørsmålet. Som planleggar prioriterte Pedersen transport- og produksjonsareala, men dette kunne likevel ikkje gå på ut over ei heilskapleg forståing av byen som ein grunnstruktur. I forslaget til tunnel som Pedersen legg fram i skissa på figur 5.45, ser vi difor at han søker å finne eit innslag som enkelt koplar seg på det historiske hovudvegnettet inn til byen. Ein urbanist med eit grunnleggande syn på byen som uttrykk for generelle prinsipp som bygger på ein grunnstruktur eller eit språk med eit gitt tal grunneiningar, kunne nok ikkje klare å føre tilkomstvegen fram til byparken, for så å sabotere den.

## *5.8.* Hamna i Vågen. *«– en interessant form av en bukt»*



***Figur 5.47 (SPA_04/05):*** *Skissestudie av begge sider av Fosnavåg ytre hamn som på vestsida av bukta skyt inni austre del av sentrumsstrukturen. Studien viser at Pedersen også såg på enkeltbygningane frå det gamle fiskeværets tid som ein del av den sentrumsstrukturen han måtte kjenne til og ha kontroll med, dersom byroma skulle bli tenlege for byen.*




***Figur 5.48 (SPA_04/01****): Teikningsgrunnlaget her er den gamle teikninga av botntilhøva på hamna i Fosnavåg gjort av Sigurd Kufaas i 1912. Studien viser at Pedersen også har gjort vurderingar rundt botntilhøva i innseglinga. Studien viser kor omfattande og samvitsfullt han gjekk til verks når han utarbeidde planar. Studien er gjort i samband med plasseringa av allmenningskaia. I denne teikninga ser det ut til at Pedersen foreslår fjerning av skjeret Kua, som på den tid låg i vegen for større fartøy til indre hamn.*


***Figur 5.49 (SPA_04/03):*** *I reguleringskartet som vart stadfest i departementet i juni 1962 og i utsnittet av det til høgre ser vi at Pedersen har arbeid med å integrere bystrukturen direkte med sjøfronten på i alt 6 stadar i Vågen. I tillegg til dette planla han også fri tilgang til sjøen fleire stadar på Vågsholmen. Allmenningane skulle sikre offentleg tilgang til sjøen også midt mellom tyngre industrialiserte areal, der verksemdene i fiskeværet utfolda seg fritt. Av reguleringskartet til Pedersen ser vi at heile Vågen, men også større areal nordvest for sentrum, er utlagt til hamneutvikling.*

I 1921 deltok Sverre Pedersen i ein byplankonkurranse for Tromsø by. Der var det ein føresetnad at det saman med byplanen også skulle utarbeidast ein eigen hamneplan for byen (Tvinnereim, 2015, s. 143). Sverre Pedersen vann denne konkurransen. Med på teamet hadde han også spesialistar i hamneutvikling. Oppgåva hans i Fosnavåg inkluderte ikkje ein eigen hamneplan då Pedersen over 30 år seinare kom dit i 1954/55. Likevel er det ut frå arkivmaterialet som ligg føre lett å slutte at han både har stor kunnskap om hamneplanlegging og er fascinert av at han er komen til ein stad som er tufta på ei hamn.

Frå analysen av dei overordna dokumenta i punkt 5.3, dokumentet *Fosnavaag* (SPA_02/01-10), teikninga *Sildebyen på havet* (SPA 01/01), samt dei fotografiske registreringane, forstår vi at kontekstualisten og stadstolkaren Sverre Pedersen ikkje kunne tenke seg å gå i gang med planarbeidet i Fosnavåg fiskevær og tettstad utan metodisk å nærme seg staden gjennom *primærelementet* hamna som Fosnavåg er tufta på. I punkt 5.3 har vi også sett at Pedersen gjer eit, for eigen del, metodisk grep når han flyttar primærelementet stormhamna frå Vågen til det store bassenget i Holmefjorden. Når han les landskapet og hamnesituasjonen på denne måten, blir heile hamna inne i Vågen for Pedersen ei «indre hamn».


***Figur 5.50:*** *«Holmefjordshamna». Pedersens oppfatning av hamnebassenget jfr. dokumentet Fosnavaag.*

***Figur 5.51 (SPA_05/45-46):*** *Pedersens eigne foto av Holmefjorden i retning Remøy med Rundebranden bak, lengst til venstre i biletet.*

I punkt 5.8 er fokuset for analysen den delen av bystrukturen som Pedersen i dokumentet *Fosnavaag* kallar «den indre hamn» eller «en interessant form av en bukt» (SPA_02/04). Det er inne i denne landskapsforma at «forsynings- og avsetningshavna» eigentleg ligg, men på den tida hadde hamna framleis store manglar då større båtar ikkje kunne kome inn til dei store industrianlegga til Gerhard Voldnes A/S inne i Ura, fordi hamneløpet var for grunt. Silda vert difor på denne tida lossa ytst i hamna og køyrd i lastebil fram til produksjonsanlegget. Pedersen kjem med planarbeidet sitt midt oppe i denne komplekse situasjonen og forsøker å skape ein samanheng mellom krava den indre hamna har sjøvegen og dei krava bylivet har i sentrumsstrukturen på land. I dette møtet er det at Pedersen får til å integrere ei forsyningskai, Allmenningen, med eit for han viktig byplangrep som høvde godt med intensjonane han hadde med byroma han ønskte å skape der han kom.

Det viser seg at Pedersen er svært begeistra for denne «interessante form av en bukt» som «skyter inni sentrumsbebyggelsen» i austre del av sentrum. Han synest denne hamna *«er usedvanlig praktisk og godt utnyttet»* (SPA_02/04). Han er også vel orientert om at *«Det har pågått arbeider for å gjøre løpet dypere og rettlinjet»*. Dette utdjupingsarbeidet kan vi også sjå frå arkivmaterialet at han sjølv tar del i, i samband med at han integrerer den nye allmenningskaia med bystrukturen i austre del av sentrum, jfr. figur 5.48 (SPA_04/01). Korleis dette arbeidet gjekk føre seg for å gjere sentrumskaia til ein integrert del av heile bystrukturen frå kaikanten og med utvida gateløp fram til Igesundvegen vert drøfta i punkt 5.5 Sentrumskrossen og synsaksane. Men for å få denne sentrumskaia brukbar for anløp både der og vidare fram til indre hamn, var det naturlegvis arbeid i hamneløpet som var minst like viktig som på land. Skjeret «Kua» måtte bort. Dette vart ifylgje Marit Pauline Kvalsvik sprengt bort den 7. september 1956 (MPK-PA/08). Figur 5.48 (SPA_04/01) viser ein analyse Pedersen gjorde av framtidige botnforhold i samband med planlegginga av allmenningskaia. «Kua» er der planlagt fjerna i teikninga til Pedersen. Dette låg nok i planar som lenge hadde vore oppe. Så då Pedersen integrerte allmenningskaia med eit større og gjennomgåande byplangrep, i tråd med intensjonane hans om å hente landskapet inn i byen og skape eit nordisk byrom, er dette slik det kan vere i planlegginga når noko lukkast: Eit større samlande byplangrep kan sameine fleire ulike planinitiativ som har gått over lang tid og på ulike nivå.

Skissa på figur 5.47 (SPA_04/03) viser at Pedersen i skissearbeid har drøfta møtet mellom sentrumsstrukturen og Vågen i den delen som tangerer austre del av sentrumsstrukturen. Av denne teikninga ser vi at han har vurdert ikkje berre ein, men to allmenningar med ein avstand på omlag 300 meter. Ein mindre allmenning er skissert sør for dei gamle sjøhusa innanfor Mohammaren, der fiskerihamna seinare skulle kome. Går vi til det reguleringskartet (figur 5.48 (SPA_04/01)) som vart stadfesta i departementet i juni 1962, ser vi at Pedersen med omlag same 300 meters intervall har arbeidd med å sikre bystrukturen tilgang til Vågen på i alt fem stadar langs heile den hamnerelaterte sjøfronten frå Allmenningen til Vågsholmen.

Det interessante med desse observasjonane er at vi ser kor grundig og omfattande Pedersen tok oppgåva  som byformar. Sjølv om Vågen på den tid var å oppfatte som ei landskapsform okkupert av tung industri, har Pedersen likevel tenkt at det var viktig for eit godt byliv å legge til rette for tilgang til det vi i dag kallar «blågrøne» kvalitetar i bystrukturen (der overgangen mellom  grøne friareal og vatn er ivareteke). Desse fine detaljane i planen til Pedersen kan vi i

dag sjå på som elegante små helsingar frå ein byplanleggar som var svært moderne kanskje alt på den tid hadde tankar om det vi i dag så fint kallar byøkologi.

Eit anna viktig aspekt ved den heilskapstenkande kontekstuelle byplanleggaren Sverre Pedersen er måten han i dei overordna dokumenta plasserer Fosnavåg kontekstuelt. Nesten som ein moderne merkevarebyggar forklarar han heile samanhengen frå den minste lokale landskapsform, via den regionale forståinga av at *«Stedet er nærmest å oppfatte som sentralhavnen for fiskeflåten vestpå»*, til han gir referansane eit nasjonalt perspektiv når han fortel om at det *«I januar til mars da de store sildefiskerier pågår her kan der ligge opptil 1000 fiskeskøyter på havet like utenfor Fosnavåg og der hersker da et liv og en bevegelse her som ikke så mange andre steder i Norge, det skulde da være i Lofothavnene»*. Til slutt løfter han Fosnavåg ut i eit internasjonal landskap, ved å påpeike at staden har ei import- og eksporthamn (SPA_02/04) og dermed i framtida kan tenkast få eiga tollbu (SPA_02/10). I samband med ei slik situasjonsforståing er også Pedersen i dokumentet *Fosnavaag* ein klar talsmann for det å gjere Holmefjordshamna meir tilgjengeleg gjennom Igesund og Voldsund og med det kanskje få hurtigruteanløpet flytta til staden. Samband i bru mellom Vågsholmen og damskipskaia er Pedersen også inne på omlag 70 år før prosjektet vart realisert på vårparten 2020.

# 6. EIN KVAR STAD MÅ TA STILLING TIL HISTORIA SI

Eg avsluttar dette byplanhistoriske arbeidet med ein refleksjon. I kva grad er den kunnskapen som vert avdekka i dette arbeidet relevant for utviklinga av staden Fosnavåg i dag? Og korleis kan staden gjere seg nytte av denne kunnskapen i praktisk byplanlegging?

## 6.1. Særpreget, identiteten og historia til byen

Dette planhistoriske arbeidet avdekker og legg fram ei analytisk forteljing om planhistoria til Fosnavåg tettstad. Denne planhistoria kan delvis lesast ut av staden slik den fysisk står fram i dag, delvis frå ulike historiske kjelder. Det blir tydeleggjort i masterarbeidet som ligg føre. Arbeidet fører kunnskap fram i lyset. Dette er kunnskap om historia som enten har vore skjult, gløymt eller ikkje teke omsyn til i utviklinga av staden.

For ein byplanleggar som har fagleg ansvar for utvikling av Fosnavåg er slike spørsmål aktualiserte på ulike nivå gjennom forvaltinga av Plan- og bygningslova. For ein politikar som tek avgjerdene for fellesskapet og såleis definerer framtida for staden, bør slike spørsmål i høg grad vere langt framme i medvitet.

Dette handlar enkelt og greitt om korleis ein stad stiller seg til historia si, slik den er manifestert både i det bygde, i skriftlege kjelder og i folkeminne. Ein rik internasjonal litteratur som teoretiserer og illustrerer denne typen problemstillingar er tilgjengeleg, både for «urban heritage» og for «urban preservation». Det som sorterer under omgrepet «urban heritage»[13] er den historiske arven og korleis den skal tolkast. Byen er ein collage av verneverdige objekt, men også eit heilskapleg kunstverk, eit kunstverk som med Aldo Rossis omgrep ber historia til byen gjennom fysiske strukturar og spor. Omgrepet «urban preservation» er ein fellesnemnar for eit fagfelt som arbeider med vernespørsmål i by, med

[13] I artikkelen "Urban Heritage", av María García-Hernández og Manuel de la Calle-Vaquero har omgrepet denne meininga: "The concept of urban heritage has two meanings. First, urban heritage can refer to the list of heritage elements located in urban areas: archaeological vestiges, historical buildings, vernacular architecture, historical gardens, social practices, rituals, and festive events, among others. Second, urban heritage can refer to the city as heritage, a special type of cultural property that is mainly associated with neighborhoods, urban centers, and historic cities. This article focuses on the second meaning. The focus is placed on the heritage values of the urban space, which are overall values resulting from the integration of different components. The use of the term urban heritage has become popular during the last decades. However, it is closely linked to conservation and restoration proposals of historic centers in European cities since the mid-20th century. " (https://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199874002/obo-9780199874002-0208.xml)

andre ord korleis arven skal takast vare på og førast[14] vidare, for å styrke lokal identitet og stadleg kvalitet.[15]

Plan- og bygningslova legg gjennom krav til utarbeiding av kulturminneplan nokre rammer for registrering, systematisering og validering av historisk kunnskap. Men Herøy og andre småkommunar i Noreg har sjeldan utarbeidd systematiske strategiar for korleis denne kunnskapen skal legge føringar for planarbeid og byutvikling.

Det finst god norsk praksis for å ta vare på unike kulturmiljø,[16] både når det gjeld kulturlandskap – for eksempel fjellbygda Heidal opp mot Jotunheimen – og for bevaring av unike småstadar – for eksempel Røros og Sjøgata i Mosjøen. På same måte finst det god praksis for å ta vare på og utvikle verneverdige enkeltobjekt i norske tettstadar. Men problemstillinga i Fosnavåg er av ein urbanistisk karakter og omfattar staden som heilskap, ikkje berre enkeltobjekt. Som alle stadar er han unik, men han er ikkje spesielt interessant på grunn av historia, og heller ikkje spesielt verneverdig ut frå ei tradisjonell forståing av omgrepet. I  Fosnavåg vil drøftinga om historiske verdiar i første rekke handle om stadspesifikke karakteristikum og identitet.

I drøftinga av korleis Fosnavåg skal ta vare på historia si nyttar eg artikkelen *Bevaring og/eller autentisitet* (2002), skriven av ein av rettleiarane mine i masterarbeidet, Karl Otto Ellefsen.

Til bakgrunn for dei som er interesserte i tematikken gjev Ellefsen først ei kort og interessant innføring i korleis bevaringstanken med vekt på bymiljø vaks fram som ein del av den generelle modernismekritikken i arkitektur- og urbanismefaget på 1950-1970-talet.

Ellefsen meiner den første modernismekritikken førte fram mot Veneziacharteret (1964). Han skildrar med utgangspunkt i dette charteret korleis synet på verneverdi har endra seg frå det kom som ein «første internasjonal fagpolitisk overbygning for en ny bevaringspolitikk» i 1964 og fram til UNESCO-rapportane frå 1995. Ellefsen skriv at Veneziacharteret var oppteke av å formulere operasjonelle internasjonale retningslinjer for historiske minnesmerke,

---

[15] Kompleksiteten i diskusjonane innan dette fagfeltet er godt illustrert gjennom døma i boka *Tabula Plena. Forms of Urban Preservation*, red. Bryony Roberts (2018).

[16] Omgrepet kulturmiljø kom inn i kulturminnelova då ho vart revidert i 1992. Gjennom lovendringa vart det mogleg å frede eit kulturmiljø ut frå den totale kulturhistoriske verdien av miljøet, utan at enkelteelementa er fredningsverdige i seg sjølv.  Regjeringen.no, Kulturminne og kulturmiljø (30.11.2018). (https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/kulturminner-og-kulturmiljo/innsiktsartikler-kulturminner/kulturminne-og-kulturmiljo/id2076487/

bygningar og historiske bykjerner. Etter det har ambisjonane til europeiske vernestyresmakter utvida seg. I dei to UNESCO-rapportane frå 1995 har bevaring av omgjevnader fått eit langt større omfang og blir no vurdert som ei langt meir kompleks problemstilling. Frå denne tid av avgrensar ikkje lenger verneinteressa seg berre til unike historiske objekt, men omfattar historiske kvalitetar i omgjevnadene generelt. Dessutan er dokumentasjonsverdien av både det *typiske* og det *einestående* i desse rapportane no likt vekta. Også tidsaspektet er utvida frå å handle om genuint historiske objekt til å omfatte vår nære fortid. I enkelte høve er også omgjevnader som vert bygde i dag omfatta. Aldersverdi er i dei to UNESCO-rapportane frå 1995 ikkje lenger eit einestående kriterium for vern. Ambisjonen om vern har i 1995 også utvida seg frå å gjelde «døde» fornminne til å omfatte levande miljø som er resultat av historiske prosessar – «kulturmiljø» som er vurderte som trua av fysisk og kulturell transformasjon.

Eit anna aspekt som har aktualisert seg, er at minnesmerka no blir sette i samanheng med den konteksten dei er del av: stad, by, kulturlandskap, og kanskje også region og territorium.

I samanheng med dette vert også omgrepet s*tad* introdusert, slik omgrepet blir nytta av teoretikarane Christian Norberg-Schulz og Aldo Rossi. For Norberg-Schulz er omgrepet i stor grad knytt til forholdet mellom stad og landskapssituasjon. For Rossi vert historia til staden boren av dei bygde strukturane. Litt spesielt er det å introdusere dette omgrepet i Fosnavåg no i 2020. Sverre Pedersen var i Fosnavåg for nesten 60 år sidan og nærma seg staden slik han alltid gjorde, gjennom ei analyse av karakteren til landskapet som utgangspunkt og ramme for heile planarbeidet. Likskapen til Norberg-Schultz sin metodikk er påfallande. Både for å drøfte «stedskarakter»,l slik dette poetisk blir brukt både i boka *Genius Loci* (1980) og reint praktisk i rettleiaren for stadanalyse som Norberg-Schultz saman med Anne Marit Vagstein utarbeidde for Miljøverndepartementet (1993).[17]

Ellefsen summerer opp og drøftar i alt 5 strategiar for bevaring som er nytta i europeiske byar: «Museal bevaring», «rekonstruksjon», «strukturell bevaring», «narrativt vern» og «generell bevaring». Dei fleste byane i Europa nyttar i praksis samansette bevaringsstrategiar som kan skrivast tilbake til meir reindyrka modellar med klar teoretisk forankring. Det som kjenneteiknar den første strategien, *museal bevaring*, er at omsynet til eit heilskapleg

[17] Drøftinga påpeiker berre ein likskap i tenkemåte mellom to store og internasjonalt anerkjende namn frå norsk arkitektur og planlegging, Sverre Pedersen og Christian Norberg-Schulz. Kor djupt den likskapen stikk, er ikkje tema i denne drøftinga.

autentisk bevaring av byområde er overordna alle andre omsyn. Skal ein fylgje prinsippa i ein slik strategi strengt, er nye utbyggingar i utgangspunktet uønskte. Det mest kjende dømet på ein slik realisert strategi er Venezia. Den andre strategien handlar om *rekonstruksjon*. Gode døme på realisering av ein slik rekonstruksjonsstrategi er den polske restitusjonen av historiske monument og bysentrum. Den tredje strategien, *strukturell bevaring*, dreier seg om å ta vare på historia til byen ved å ta vare på og gjere tydelege dei strukturerande elementa. Den fjerde, *narrativt vern*, ser byen som ein sum av forteljingar som kan takast vare på og gjerast tydelege gjennom prosjekt (Ellefsen 2008). Dei er begge aktuelle for Fosnavåg og vert diskuterte i punkt 6.2.

Karakteristisk for den siste strategien, *generell bevaring av bymiljø*, er at den har ein svært open og vid innfallsvinkel til det å vurdere verdien av omgjevnadene. Eit anna karakteristikum ved strategien, er at den koplar identitetsomgrepet til bygningar, fysiske teikn og romlege forhold som den oppfattar som kvalitetar. Eit døme på ein metode som er utvikla med utgangspunkt i ein slik ideologi, er den danske SAVE-metoden. Denne analysemetoden legg vinn på å notere ned «de byarkitektoniske trekk» som er retta inn mot denne typen kvalitetar. Metoden dreier seg verken om ein komplett antikvarisk diskusjon eller ei grundig undersøking av historia til byen. Dette er meir å sjå på som ein form for systematisk observasjon av det som vert oppfatta som verdiar i byarkitekturen slik den står fram i dag.

Fosnavåg tettstad og Herøy kommune har ein lang og rik historisk arv å ta vare på når det gjeld marin kultur med utgangspunkt i fiskeri og fangst. Det byplanhistoriske analysearbeidet viser at spor etter denne kulturen – som Sverre Pedersen også er inne på i omtalen av planarbeidet i Fosnavåg – er å finne i fleire tettstadar og bygdelag i Herøy. I bygda Tjørvåg, som eg sjølv kjem frå, har selfangsten stått sterkast og pregar enno ei industriverksemd i bygda (Polargodt), sjølv om selfangsten nesten er blitt heilt borte i Noreg.

I Fosnavåg finst ei rekke *spor* i bystrukturen som peikar mot fleire historiske epokar: Den første tilkomsten i Skaret, som enno er der like storslått og orkestrert, første og andre fase av fiskeværet, danninga av eit utvida gatenett foreslått av Vegstellet først på 1930-talet og reprogramert av Pedersen, viktige geometriske (aksiale) endringar i bystrukturen i sentrum som ei direkte fylgje av Pedersenplanen, framveksten av kommuneadministrasjonssenteret og forretningsbyen i etterkant av Sverre Pedersens planarbeid på 1950- og 60-talet. Og frå 1980-talet ei orientering fram mot det som dei siste 30-40 åra har vorte ein reiar- og næringsby innan fiskeri- og offshoreverksemd.

Alle desse spora representerer eit mangfald av bygningar og bystruktur som til saman definerer Fosnavåg by, slik vi kan sjå og oppleve at tettstaden fysisk står fram i dag. For nokre overmåte vakker, for andre uinteressant eller tilsvarande stygg. Alt etter augo og sinn som ser. Likevel er det vel liten tvil om at desse spora, uavhengig av smak, representerer ulike forteljingar/narrativ og dermed også fleire typar historiske verdiar. Det er byplanleggarens oppgåve og skjebne å nøkternt prøve å analysere og ordne denne samansette røyndomen.

## 6.2. «Urban heritage» i Fosnavåg. Stadkarakter og strukturelle spor

Omgrepet «stedskarakter» er henta frå Norberg-Schulz, og er knytt til forholdet mellom byen og landskapet. Stadkarakteren, eller «genius loci», er gjeven av det lokale landskapet, Arkitekturen, og dei urbane grepa gjer denne gjevne stadkarakteren tydeleg. Det strukturelle vernet er knytt til primærelementa[18] i staden, slik Rossi omtalar dei i *The Architecture of the City*. Det er dei mange primærelementa som gjennom historia har strukturert arkitektur og bygningsstrukturar på staden. To av primærelementa i Fosnavåg festar eg til to ulike forteljingar (narrativ):

Den første forteljinga er forteljinga om fiskeværet. Dette er ei forteljing som i dag er sterkt fragmentert, men som likevel står fram som samanhengande: Vågen, som Pedersen kalla «en interessant form av en bukt», er det konstituerande elementet for staden og tilkomsten sjøvegen. Eit anna primærelement knyter seg til den landbaserte tilkomsten til staden. Det er hovudvegen inn til staden frå sør over Skaret («Passet» som Pedersen kalla det (SPA_02/03)) og ned til sentrum. Denne vegen har historisk stått for struktureringa av bustad- og handelsstaden. Historiske foto i kapittel 4 viser at den same hovudvegen opp gjennom historia har husa høgst ulike bygningsstrukturar, frå spreiddbygde til kontinuerlege, gatetilliggande. Nede i sentrum, på høgde med Allmenningen, går hovudvegen over i den gamle hamnegata som i dag heiter Holmsildgata. I dette møtet smeltar også to av dei første primærelementa i tettstaden saman til ei og same forteljing (kontekst) – fiskeværet – fordi faret til Holmsildgate

[18] I *Realistisk byanalyse* (Trondheim, 1991) definerer Ellefsen & Tvilde omgrepet Primærelement slik: I enhvær by finnes overordnete elementer som har preget byens fysiske utvikling De er konstitusjonerende ogvirker som generatorer i byens fysiske utvikling. Primæreelementene er ikke nødvendigvis fysiske elementer, det kan også eksempelvis være reguleringsplanar, eiendomsgrenser eller hendelser (for eksempel bybranner). Disse primære elementene kjennetegnes i byen særlig ved sin permanens. De er fortsatt synlige i byens arkitektur.

er eit fysisk spor etter konturen i møtet mellom den opphavlege fjøregrunnen og fast land i eit område som definerte tyngdepunket i hamna i første fasen til fiskeværet.

***Figur 6.1 (HF/02)*** *Utsnitt av flyfoto frå 1934 som viser at den karakteristiske krumminga til hamnegata (i dag Holmsildgata) kan tolkast som eit avtrykk av krumminga til den første fjøregrunnen i nordre del av hamna. Det at Holmsildgate i dag har same krumme form, er med andre ord ei konkret forteljing om første fasen av fiskeværet lagt ned i bystrukturen. Å halde på denne gateforma er med andre ord narrativt vern.*

Den andre forteljinga er narrativet om Pedersenplanen. Sverre Pedersen byrja alt på 1920-talet å formulere landskapsforståinga si som eit analyseverktøy. Han nytta presise terrengskildringar med systematisk, vitskapleg omgrepsbruk også med orientering mot lokalklimaanalyser (Jensen 1981). Desse analysane vart så lagde til grunn som rammeverk – underlag – for planarbeida han gjorde. Pedersen systematiserte dette så nøye at han også kategoriserte dei ulike byane i Noreg gjennom typologiar. I Fosnavåg kan vi i analysen av planarbeidet tydeleg lese fascinasjonen hans for utsiktspunkt, som han også knytte ein eigen etikk til: Slike punkt skulle ein vente lengst mogleg med å bygge ned, sikkert for å reservere desse for fellesskapet og det offentlege livet i byen. Ein må også streve etter å ivareta «mest mulig av naturskjønnheten i byene» (Pedersen, 1943).

Forteljinga om Pedersenplanen er i realiteten ei forlenging av den første forteljinga – om fiskeværet. For det klare utgangspunktet for planarbeidet til Pedersen er alt det som ligg i staden frå før, det som ligg til grunn for fiskeværet som har generert staden. Dette er hans blikk. Dette er han *var* for. Kanskje ser han at dette har blitt dekka litt til? Eller som Norberg-Schulz kanskje kunne sagt, «utsatt for stedstap». Slik lyfter Pedersen blikket – opp og ut frå gruslagde gater, på 1950-talet dekte med fiskeslim rennande frå sildelasta lastebilplan, i pendel mellom nordhamna og Ura – «mot en øygruppe som skyter ut i Nordsjøen». I alt fem øyar med karakteristiske landskapskonturar i skarpe formasjonar som definerer naturens eige aksesystem med oppgangar i både større havflater (Holmefjorden) og markerte sund (vaulane) som han gjev ulike roller i det å definere den karakteren han opplagt ser at staden eig i seg sjølv. Dette er både arenaen og eksistensgrunnlaget. Det gjeld for fiskeværet på 50-talet, og i dag for andre havretta næringar. Men for Pedersen gjeld det også for bylivet, fordi den arenaen som det store naturromet er, malerisk vakkert kan rammast inn av golv og veggar i nye byrom som slik definerer skarpe overgangar mot naturromet. Eit bygd eksempel på dette er Rådhusplassen i Molde. Noko av det same ønskte Pedersen å få til på Allmenningen i Fosnavåg og i avslutninga av Parkgateaksen. Er ikkje dette verd å verne, passe på og utvikle, vidare kan vel ingenting ha verdi der ute? Når Pedersen med utgangspunkt i landskapssynet sitt tolkar stormhamna til å ligge i Holmefjordsbassenget gjer han i realiteten også eit stort plangrep, fordi han då gjer dette bassenget til primærelement for staden. Slik blir Holmefjorden også det nye dreiepunktet og strukturerande for utviklinga av den byplanen han lagar i Fosnavåg.

Det Norberg-Schulz forsøker å definere som ein heilskap er – ei «stedsånd» – som alt er der frå opphavet, men den kan brytast ned. Denne heilskapen er ei kjelde («ånd») ein kan hente krefter frå eller motarbeide. Vert heilskapen broten ned, kjem det eit «stedstap». Ut frå primærelementa har det med andre ord vorte generert både arkitektur og andre bygde strukturar innanfor ramma av desse første elementa og av omsyn til estetiske verdiar i periferien. Det er desse bygde strukturane Rossi interesserer seg for, analyserer og systematiserer i en eigen grammatikk. Strukturar han tolkar som uttrykk for behov som har skifta, som reiskap for å tilfredsstille desse skiftande behova. Det er desse strukturane Pedersen ønsker skal stå fram som ei forlenging, eller i Norberg-Schulz' termar: ei framkalling av det som alt er i staden. Det er dette høge strukturelle medvitet som Pedersen står for som gjer at vi som fagfolk utvunge kan konkludere med at arbeida hans gjennomgåande var av ein sjeldan høg fagleg kvalitet. Det kan vi gjere uavhengig av kva vi måtte meine om det formspråket han valde å uttrykke seg i. I neste punkt går drøftinga over til å eksemplifisere korleis dei to historiske forteljingane framkalla frå primærelementa kan bli ein del av ei strategisk byutvikling. Fundamentet for utviklinga er tanken om å bevare og utvikle historia og identiteten til byen i fysisk form.

### 6.3. «Urban preservation i Fosnavåg. Strukturelt vern og narrativt vern.

Strukturelt vern inneber at det vert sett opp eit skilje mellom stabile historiske strukturar og meir flyktige formuttrykk. Eit slikt bevaringsarbeid vil rette seg mot prinsippa som har vore styrande for byarkitekturen og har resultert i høg grad av permanens. Difor gir denne strategien for vern ein større fridom for nye prosjekt til å omtolke historiske spor, legge nye ordensprinsipp over dei historiske spora og vidareutvikle typologiar. I kombinasjon med narrativt vern som tek sikte på å framheve dei konkrete historieforteljande elementa i ein by, kan dei ufullstendige fragmenta vere ein ressurs nye prosjekt kan gjere tydeleg gjennom tolking og slik skape byutvikling som eit produkt av vernet. Denne kombinasjonen av vern og utvikling gjer det med andre ord mogleg å kombinere behovet for endring og behovet for nye kulturelle uttrykk med dokumentasjon av historisk kontinuitet.

I denne drøftinga vil eg eksemplifisere korleis ein slik strukturell og samtidig narrativ vernestrategi kan vinklast gjennom ein presentasjon av to forteljingar som på kvar sin måte og i samanheng står fram som tydelege ankerfeste for det som har hatt og for all framtid vil ha med identiteten til Fosnavåg å gjere.

**Ei vandring i forteljinga om fiskeværet**

Det samanhengande kulturmiljøet etter fiskeværet er på mange vis borte. Men fragment frå skalaen og arkitekturen fiskeværet hadde, finst det likevel fleire av i Vågen frå Mohammaren i nordvest til Nørdrevågneset i nordaust. Dersom vi flyttar fokuset frå oppdelte strukturar til den heilskapen som likevel ligg i den kontinuerlege landskapsforma Vågen, så endrar dei bygde fragmenta som står att seg til noko som fyller ut ein historisk og strukturell heilskap som kan tolkast på ny. Det ligg eit potensial i dette, fordi nettopp dei ufullstendige fragmenta kan vere ein ressurs nye prosjekt kan gjere tydelege gjennom tolking og slik skape byutvikling som eit produkt av vernet. Eit strategisk fokus på forteljinga om fiskeværet kan med andre ord formulere ein heil *byutviklingsstrategi*, som igjen kan løfte fram det sentrale *primærelementet Vågen* til eit nytt tyngdepunkt og satsingsområde for Fosnavåg, slik vågen også historisk har vore. På denne måten kan Fosnavåg både bevare gammal bystruktur og bygge ny innanfor ei ramme av historisk kontinuitet.

Eit *narrativt vern* langs Vågen vil nok stå støast om det bygger på eit prinsipp om at eksisterande bruk/program kan halde fram der det er aktuelt og berekraftig. I tillegg til å fylle ut manglar i den eksisterande strukturen, må det vere rom for å utvikle nye prosjekt der det er større opphald i strukturen. Desse større opningane er i strategien å oppfatte som byutviklingsområde. Desse prosjekta må kunne sprenge skala og ordensprinsipp i den tradisjonelle strukturen og kunne huse program som ikkje passer inn i skalaen til dei gamle husa. Ei slik haldning vil også vere med å verne dei husa frå tida til fiskeværet som er autentiske eller intakte. Dei nye prosjekta på utviklingstomter bør kunne stå fram som det nye limet i strukturen og vere med å finansiere bevaringa av dei eldre husa som kanskje har verneverdi ut frå aldersverdi eller fordi dei no står fram som unike lokalt i Fosnavåg. Dei større «infill»-prosjekta skal med andre ord ha som formål å binde saman, reaktivere og nytolke den historiske konteksten. Desse nye prosjekta bør også, som Ellefsen skriv, hente inspirasjon frå dei ufullstendige fragmenta i strukturen dei går i symbiose med.

Dei nye prosjekta bør alle også ha den eigenskapen at dei aktivt skal kunne ta del i og finansiere bevaringa av dei gamle historiske bygningane, slik at vernet gjennom desse prosjekta blir sikra. Ei slik satsing på byutvikling måtta ha fokus mot historie, identitet, karakter og særpreg. Eit relevant program å legge over ein slik struktur kunne godt innehalde fylgjande: Alle slag orienteringar mot turisme og merkevarebygging, eit mangfald av ideelle lag og organisasjonar tufta på historisk interesse og gjerne med god plass til lokal matkultur.

Andre innslag kunne vere sentrumsscene, bymuseum, bibliotek, kaféliv, uteliv. Næringsutviklingssatsingar som Havlandet AS er sjølvsagde. Elles må det vere plass til bustadar i eigna bygningar eller som «infill» på tomter i sjøhusstrukturen der husa er rivne.[19]

Siste del av drøftinga om fiskeværet går konkret inn i miljøet langs Indre Våg, der eg tenker å konkretisere strategien om strukturelt narrativt vern under temaet «Forteljinga om fiskeværet Fosnavåg». Forteljinga er tenkt ordna som ei historisk opplevingsvandring langs sjøen frå Mohammaren og fram til Nørdrevågneset. På dette strekket ligg også det gamle bruket «Gjerdet», som har både våningshus og uthus med aldersverdi. Dette bruket høyrer også med til denne forteljinga, fordi det historisk høyrer til den tida då fiskarbonden busette Fosnavågen og vekselbruket var livsgrunnlaget. Bak fiskerihamna ligg ei stor opning i strukturen som er eit dårleg utnytta areal. I ei satsing mot turisme kunne sjøhusa som ligg inntil det opne feltet i konteksten til dømes reprogrammerast til romutleige med ein meir uformell og ung profil enn det nye hotellet lenger nord. Det opne utviklingsarealet kunne ha supplerande tenester retta mot dette. Dette vil minke konflikten med kulturminnevernet når det gjeld transformasjonsbehov i dei eldre husa. Elles  kunne feltet som i dag er eit brot i strukturen vere retta mot turisme generelt, formidling av lokal matkultur og sal av lokal mat med utgangspunkt i at dette er hamna for fiskeriflåten i byen.

***Figur 6.2:*** *Ortofoto av strekninga Mohammaren fram til fiskerihamna som har eit bakland av lågt utnytta areal med byutviklingsmoglegheiter. Bak sjøbuene, ovanfor vegen, bruket Gjerdet.*

[19] I eit temakart (HKA/35) for kulturminne frå ein reguleringsplan for indre hamn frå 2014 står grensene og signaturane fram som utydelege, men det kan tolkast slik at mesteparten av den strekningen eg ser på i drøftinga ligg under ei samanhengande omsynssone for vern (H-570-3). Bygningane sør for Mohammaren, slippen i Nørvågen og sjøbuene på Nørdrevågneset er i tillegg merka med ein skravur som har med omsyn å gjere og er truleg gitt størst verdi av kulturminnevernet. Det er med andre ord ikkje tvil om at bygningane langs vågen er i kikerten til kulturminnevernet. Om dette inneber at ikkje berre husa, men også sjølve landskapsforma *vågen* er vurdert som del av omsynssona kunne ikkje fylkeskonservator i Møre og Romsdal stadfeste på telefon. Dette er såleis eit interessant utgangspunkt for å rette fokuset mot strukturelt narrativt vern for denne strukturelle konteksten.

***Figur 6.3:*** *Same strekninga, vist i skråfoto, truleg frå 1950-talet.*

***Figur 6.4 (venstre):*** *2019. Framleis fire sjøbuer frå første fasen av fiskeværet.Ishuset er borte og Jens Hansen-buda har kome til lengst sør, flytta frå sentrum då Fosnavåg brygge vart bygd.* ***Figur 6.4 (høgre):*** *2019. To sjøbuer frå første fasen av fiskeværet er framleis i bruk, inneklemt mellom hotellet og bustadblokka ved Mohammaren.*

Lengst sør i vågen, inst i Ura, finst restane etter det tunge industrianlegget til Gerhard Voldnes A/S. Dette firmaet starta verksemda si i Fosnavåg i 1917 og vart eit av dei største konserna innan sildoljeindustri i Noreg i etterkrigstida. I dag står eit flott administrasjonsbygg att, saman med restar av sildoljefabrikken. Her ligg også bygningen Corner, som med sin funksjonalistiske stil er temmeleg unik i Fosnavåg. Corner vart opphavleg bygd som bensinstasjon og bilverkstad. Bygget har romlege kvalitetar som gjer det interessant for mang slags publikumsrelatert bruk. Her er også ein flott takterrasse. I dette bygget kunne hotellet drive alt frå bakeri/konditori/kaffibar på dagtid, til restaurant på kveldstid og klubb nattestid.

Like ved ligg gamle Fosnavåg Canning, også i funksjonalistisk stil. Den solide bygningen har forunderleg nok ligge uutnytta i mange år. Dette står fram som ein ordentleg og nesten intakt bygning som lett kan transformerast til eit eksklusivt bustadprosjekt der byens flottaste takterrasse kan kome. Prosjektet vil vere høgt heva over kvaliteten på dei bustadprosjekta som har poppa opp på dei mest usannsynlege stadar i landskapet i Fosnavåg dei siste 20-30 åra.

Desse bygningane representerer i dag narrativet om andre fasen til fiskeværet og overgangen til industristaden. Firmaet Gerh. Voldnes A/S hadde lenge også ein større mekanisk verkstad i dette området (sjå Figur 6.5). Alle desse bygningane kan ta opp i seg nye program og vere del

av byutvikling og byreparasjon, samtidig med at forteljinga om fiskeværet vert styrkt og fortalt.

På vandringa vidare nordover Nørvågen passerer vi det kanskje eldste naustet i Fosnavåg og den gamle slippen som alt i Hamnevesenkartet frå1912 (figur 4.8 (MPK-PA/01**)**) er markert berre med eit enkelt beddingløp. Så er vi framme ved Nørdrevågneset.

Nørdrevågneset er eit fascinerande og litt avsides område av Fosnavåg i dag. Her står nokre av dei eldste husa frå første fasen til fiskeværet enno på same murane der dei stod før århundreskiftet 1800/1900. Kvar enkelt sjøbu har ei rik historie som skal vere lukka i dette arbeidet. Fleire av dei er enno i dagleg bruk av fiskarar med båt i Fosnavåg. Kulturminnevernet i fylket har i årevis påpeikt den historiske verdien av desse sjøbuene. Sjølv om verdiane er stadfesta i reguleringsplan for indre hamn frå 2014, er mitt inntrykk, frå både lokalpresse og frå Fylkeskonservator i Møre og Romsdal, at det er vanskeleg å kommunisere dei historiske verdiane inn i lokalsamfunnet. Det gjeld både verdien av kulturmiljøet i seg sjølv og i ein strategisk byutviklingssamanheng der profilering av identitet og særpreg er tema.

Så vona om at desse sjøbuene skal verte sedde på nytt og få endra status i lokalmiljøet handlar om å skape ei tydeleg større truverdig rammeforteljing, som slik kan føre til ny entusiasme og byutvikling. Denne rammeforteljinga er naturlegvis forteljinga om fiskeværet Fosnavåg som staden er tufta på. Identiteten til Fosnavåg har eit ankerfeste i dette, same kva kurs den maritime kulturen der tek framover. Slik kan heile den strukturelle samanhengen frå Mohammaren til Nørdrevågneset få ny aktualitet og byutvikling kan kome i gang.

Slippen sør for Nørdrevågneset er  disponert av Herøy kystlag og har i dag ein slags uformell museumsfunksjon. Bak sjøbudene på Nørderevågneset er fjellandskapet sprengt bort. Her ligg i dag eit stor uutnytta og attgrodd flatt område som i dag reproduserer natur. På denne flata er det plass til fleire alternative større program. Eit nytt prosjekt her, eit bakbygg for dei gamle sjøbuene i front av kaia, kunne til dømes bli «Herøy kystmuseum, avdeling Fosnavåg Museum». Ein ny bygning her kan bli ein slags «infill» i det tome, bortsprengde landskapet. Den arkitektoniske intensjonen med prosjektet kan til dømes vere å rekonstruere noko av kontinuiteten i den opprinnelege landskapssamanhengen gjennom å skape ny og innovativ arkitektur. Ambisjonsnivået på ei så spektakulær tomt i byen bør vere høgt og i alle fall på høgde med eit anna lokalt prosjektet, «Ulstein arena», Prosjektet i nabobyen Ulsteinvik vann Statens pris for byggkvalitet i 2018.

Både sjøbuene på Nørdrevågneset og slippen som Herøy kystlag disponerer lenger sør på halvøya er ressursar det nye prosjektet kan nytte seg av og gjere tydeleg når det gjeld å utvikle narrativet om det gamle fiskeværet. Som ny kontekst vil det i Fosnavåg kunne oppstå eit historisk senter på ei eiga museumshalvøy, der kystlag, sogelag, og andre friviljuge, ideelle og kommersielle verksemder som driv med identitetsbyggande verdiskaping i Herøy kan finne fotfeste. Turistkontoret og næringslivsutviklingssatsinga Havlandet AS ville naturleg ha ein plass her. Kulturminnevernet kan her generere ei ny storsatsing i Fosnavåg som, om den er ambisiøs nok, plasserer Fosnavåg på det nasjonale kartet.

***Figur 6.5:*** *Industriområdet i Ura med Fosnavåg Canning på Nørvågsida. Heilt til høgre velferdshuset Urheim.*

***Figur 6.6:*** *Bygningen Corner lengst vest i Ura og industriområdet Ura 14.08.2019.*

***Figur 6.7:*** *Industriområdet i Ura med Vågen i forgrunnen, 14.08.2019.*

***Figur 6.8:*** *Det eldste naustet i Fosnavåg?*

***Figur 6.9:*** *Slippen til Brødr. Nerem.*

***Figur. 6.10:*** *Nørdrevågneset sett frå aust.*

***Figur 6.11:*** *Nørdrevågneset sett frå nord, 1934.*

***Figur 6.12:*** *Nørdrevågneset, 2019.*

***Figur 6.13:*** *Nørdrevågneset sett frå vest, 1936. Då var det i alt fem sjøbuer på kaikanten vest mot vågen. Tre av desse står enno.*

***Figur 6.14:*** *Nørdrevågneset 14.08.2019 med båtane Orion ogVestbas som ligg til kai der.*

***Figur 6.15:*** *Historisk sjøhusmiljø i natur under reetablering, Nørdrevågneset 14.08.2019.*

***Figur 6.16 (venstre):*** *Rikelege bruksflater for båtar ved kai for Vestbas. Nørdrevågneset 14.08.2019.*

***Figur 6.17 (høgre):*** *Orion på vei ut hamna i retning Holmefjorden, Nørdrevågneset 14.08.2019.*

**Forteljinga om Pedersenplanen**

Forteljinga om Pedersenplanen er dels eit derivat av forteljinga om fiskeværet, fordi Pedersenplanen hadde primærelementet hamna som rammeverk, av han tolka som det større havlandskapet kring Holmefjorden. Det var dette landskapet som også skapte det sjølvgrodde fiskeværet. Sverre Pedersen trenger seg inn i denne sjølvgrodde strukturen og søker å finne plass til radikale byplangrep framande for folket der ute. Med same respekt for den minste eigedomsgrense *i* staden som for dei monumentale landskapsdraga han ser *kring* staden, går han til verket med all den danning og kunnskap han har om klassisk bybygging og reguleringskunst. Han har ei forståing av byen som eit grunnspråk bygd på ein grammatikk. Denne grammatikken er henta frå den same kontinentaleuropeiske grunnforståing av byen som også teoretikarar som Aldo Rossi legg til grunn for analysane sine i freistnaden etter å forstå byutvikling som språk. Med dette i verktøykassa kjem Pedersen til det sjølvgrodde Fosnavåg for å iscenesette ein urbanisert transformasjon av fiskeværet til eit nytt kommunesenter i det nye og sosialdemokratiske etterkrigs-Noreg. Han kjem til eit liten, men vel fungerande, stad både når det gjeld produksjon og økonomi. Staden huser både produksjonsapparat for fiskeværet langs Vågen og fine handlestrok for dei lokale, tett pakka i gatestrukturen. Forteljinga om Pedersenplanen er med andre ord forteljinga om urbanisering av denne staden, men også forteljinga om urbanisering av landet vårt etter krigen etter ein sosialdemokratisk modell.

Eit av forskingsspørsmåla mine dreier seg om planen har relevans i dag. Dette var ein heilskapleg plan, analytisk forankra i permanente landskapstilhøve og utvikla for *heile tettstaden utanfor Skaret.* Difor meiner eg det kunne vere ein styrke for det faglege arbeidet i utviklingsavdelinga i Herøy kommune om dei tok planen i bruk som eit pedagogisk verktøy til å strukturere faglege diskusjonar som truleg blir betre om dei er stødig forankra i forståing av landskap og stadkarakter. Dette er eit utgangspunkt for at identiteten til staden både kan styrkast, utviklast og tolkast på nytt. Sjølv om det nokre år har gått føre seg strategiarbeid i Fosnavåg sentrum, kan det i alle fall ut frå byutviklingsdiskusjonar som stadig vert refererte i lokalpressa, sjå ut som om desse likevel går utan ei klar forankring i eit tydeleg rammeverk. Ein plan som dette, bygd opp med mål om å urbanisere staden med ein tradisjonell morfologi etter prinsippa i kontinentaleuropeisk bybygging, inneheld alle dei elementa ein tradisjonell by er bygd etter. Slik sett kan planen også tolkast som ei diagrammatisk hugseliste over kva ein by skal innehalde, til dømes når ein tidlegare i historia vart forvilla til å tru at det var ein

kjempeidé å bygge ned rekreasjonsarealet byparken med rundkøyring for ny innfartsveg. Ein idé som lukkelegvis ikkje er blitt realisert.

Eg vil ved hjelp av nokre døme eksemplifisere korleis Pedersenplanen kan vere strukturerande for diskusjonar i byplanen. I lokalpressa har eg det siste året merka meg to-tre diskusjonar om nye program som skal lokaliserast i bystrukturen. Desse diskusjonane er knytte til dei evigaktuelle grunnelementa som byen er bygd opp av. Dei handlar om ny lokalisering av rutebilsentral og nytt hurtigbåtanløp, og om ny bypark. Diskusjonen om *trafikknutepunkt* i det urbaniserte Fosnavåg tok Pedersen for over 60 år sidan. I kystbyen Fosnavåg er trafikknutepunktet logisk og strategisk lokalisert i møtepunktet mellom havgående og landgående transport. Prinsippet var formulert før brusambanda i Herøy, og det meste av persontransporten gjekk sjøvegen mellom utøyane og Fosnavåg. Etter at bruene kom, har persontransporten gått med bil og buss. Møtepunktet mellom sjø og land har difor vore deaktivert i mange år. Når det no vert lansert ei hurtigbåtrute mellom Ålesund og Stadt, kjem rasjonaliseringsgevinsten av knutepunktslokaliseringa til Pedersen på ny til syne. Gjennom skiftande tider kan organiseringsprinsipp bygd på gode analysar (Pedersenplanen) få ny aktualitet. Fosnavåg har med andre ord allereie ei lokalisering av eit trafikknutepunkt som er tilrettelagt for møtet mellom sjø- og landbasert transport. Det seier seg sjølv kvar hurtigbåtkaia skal ligge.

Når det gjeld *parken* melder lokalpressa at det er stort engasjement i folket for å ta i bruk parkareal i Fosnavåg. Avisartikkelen (VN_01/01) som omtalar prosjektet, illustrerer godt den villfaring som planleggarar og politikarar før har vore i, når dei har lagt trafikktekniske analysar til grunn for ei radbrekking av heile den historiske bystrukturen i ein bitte-liten stad i Noreg. Dette er ein idé som kjem frå ein typisk trafikkteknisk plan Fjellanger & Widerøe gjorde på 1970-talet. Med innsikt i tradisjonell morfologi og bygrammatikk som er grunnlag for urbaniseringa til Pedersen, ville kreftene i planarbeidet i Fosnavåg kunne hatt andre fokus. Indirekte har dette også medført søk etter parkareal andre stadar i bystrukturen. Avisartikkelen viser at det arealet dei fann (kalla «Solparken») (VN_01/01) ligg innanfor det feltet som i første utkast til Pedersenplanen inneheldt ein stor, framtidig rådhusplass. Dette arealet ligg no som eit rektangulært byrom innramma av 3-etasjers forretningsbygg som gjev god skjerming for nordavinden. Her er det i dag parkeringsareal. Dette er inga dårleg lokalisering for ei utviding av grøne offentlege rekreasjonsareal i bystrukturen. Som byrom er den også forankra i ein av dei identitetsberande aksane til Pedersen, som denne drøftinga meiner kan styrkast

gjennom forteljinga om Pedersenplanen. Byromet, slik det er programmert og forma, er forankra i strategiarbeidet for sentrum der det har vore ei drøfting av rolla dei ulike plassroma i byen skal ha. Ei oppretting av dette parkromet vil kunne vere med å styrke forteljinga om Pedersenplanen.[20]

Pedersenplanen laga også ein disposisjon over fem offentlege plassrom. I Pedersens hovud hadde alle plassroma tildelt ulike roller og formål. Byromet fremst mot havet var transportknutepunkt og viktig utsiktspunkt. Allmenningen var i tillegg til å vere sentrumskai for båtar som skulle proviantere også tiltenkt fleire andre tilleggsformål, som til dømes torg. Byparken var eit godt skjerma rekreasjonsareal med sandkasser/leikeapparat. Rådhusplassen var representativ tilkomst til framtidig rådhus. Pedersenplanen minner dermed både planleggarar i dag og politikarar om at programdiskusjonar i byen handlar om at alle program i byen er ein del av ein «strukturell helhet der enhetene gjensidig definerer hverandre» (Ellefsen 2002, s. 61).

Det som er felles med dei to historiske forteljingane om stadkarakter og identitet, er dei uløyselege banda dei har til landskapet. Når det gjeld forteljinga om fiskeværet, så går den praktisk talt føre seg *inne i* det landskapselementet som skapte staden. Dette er ei historie om nødvendig skjerming og vern mot naturkreftene.

Orienteringa som forteljinga om Pedersen har mot landskapet er like direkte, men med ein heilt annan intensjon. Medan den eine handlar om det som er nødvendig for å overleve, handlar den andre om det å tolke og iscenesette omstenda rundt det truande, men vakre landskapet og gjere dette til ei forteljing om identitet og særpreg. Dermed er urbaniseringsprosjektet til Pedersen og forteljinga om dette samtidig eit uttrykk for eit overskot, og dermed også ei distansering bort frå det heilt primære og vegen inn i velferd og eit tryggare liv. Pedersens oppgåve var å forme arenaen for dette bylivet.

I bystrukturen i dag er det først og fremst sentrumskrossen og synsaksane som er det store avtrykket etter planarbeidet hans. Analysen av planarbeidet avdekker likevel at aksane i godkjend plan ikkje fekk det uttrykk som Pedersen eigentleg ville ha. Etter at denne studien

[20] Dette masterarbeidet inneheld inga analyse eller drøfting av det pågåande strategiarbeidet. Men ut frå eit raskt blikk på det som har vorte konkludert i dokumentet *Sentrumsvisjon – berekraftig byutvikling i Fosnavåg sentrum,* kan det tyde på at tunge byplanhistoriske analysar av Fosnavåg ikkje har ligge til grunn i materialet arkitektane fekk delt ut ved oppstart eller har vore i deira interesse.

no er gjort, tenker eg at eit svært viktig tiltak som kan gjerast innanfor bystrukturen for å ivareta og utvikle forteljinga om Pedersenplanen, er å halde synsaksane i Fosnavåg opne.

Dette inneber to konkrete prosjekt: Det eine handlar om å halde Parkgateaksen open og fri for element som hindrar sikta mot nordaust. Det andre handlar om å endre inngangspartiet til Meny og Vinmonopolet, slik at synsaksen mot havet vert realisert etter Pedersens intensjon med aksen. Nord for eksisterande kaiområde har det i dei seinare år kome nye utfyllingsareal. Siktaksen må her sikrast gjennom eventuelt nye prosjekt på denne fyllinga.

I tillegg er det to prosjekt *utanfor* bystrukturen som kan styrke forteljinga om mannen som uttala at: «fine utsiktspunkt skal man vente lengst mulig med å bebygge» (Jensen, 1981, s. 485). Dette handlar om på ein eller annan måte å markere to utsiktspunkt. Eit har han merka av som eit særskilt viktig utsiktspunkt for byen i det omkringliggande landskapet. Det er i denne drøftinga vist under overskrifta *Capitol Grønfjellet.* Det endre punktet ligg også på eit høgdedrag, der han i planen har teikna inn eit parkpunkt. Dette er omtala under *Bastion Huldalen*.

Dei historiske verdiane eg vurderer som viktigast å ta vare på og utvikle under ein byutviklingsstrategi som bygger på strukturelt narrativt vern, er for begge forteljingane utrykk for grunnleggande trekk ved staden som refererer seg til identitet, karakter og særpreg. Desse karaktertrekka ved Fosnavåg kan sorterast i to kategoriar.

Den første kategorien er permanente landskapsformer, eller element, som definer karakteren til staden Fosnavåg. Døme på dette er landskapsforma vågen og landskapsforma parken.

Den andre kategorien er bygde eller planlagde strukturar som kallar fram og underbyggjer karakteren i landskapet i og rundt staden. *I forteljinga om fiskeværet* handlar dette om hovudvegen inn til staden frå sør, som kjem inn øvst i det tronge «passet», der utsynet med ein gong opnar seg mot primærelementet Vågen og endar opp i Holmsildgata. Der går gata i eitt med konturen til den første fjøregrunnen i ytre Fosnavåg. *I forteljinga om Pedersenplanen* dreier dette seg om dei delane av bystrukturen til Pedersen som er ordna av landskapsanalysen: aksane, Allmenningen og Vågsplassen.

Under den siste kategorien høyrer planarbeidet til Sverre Pedersen, både spora etter han i bystrukturen og det han har planlagt på papiret som identitetsbyggande grep for ny bystruktur i Fosnavåg. I dette arbeidet ligg det fleire idear (og prosjekt) som aldri er blitt realiserte. Dette ser vi når vi les planen hans opp mot siste ortofoto frå 2019 (HKA/36). Samtalen eg hadde

med tidlegare teknisk sjef, Hallvard Rusten, kan også illustrere dette: «Vi syntest professoren hadde planlagt vel breie gater som ikkje passa heilt inn her ute i det verharde havgapet hjå oss.» (iHR-iMM/01).

## Opning av Parkgateaksen/Rådhusgata mot havet i nordvest


***Figur 6.17:*** *I enden av Parkgateaksen ligg i dag inngangen til Meny og Vinmonopolet og lukkar byromet. Intensjonen til Pedersen var at dette romet skulle vere ope mot havet. Ei splitting av denne fasaden ville opne aksen mot havet og byromet ville verte meir i tråd med intensjonen Pedersen hadde med det og skape ei heilt ny og langt meir storslått landskapsppleving i det aksiale byromet i Parkgateaksen til Pedersen.*

## Opprydding i siktaksen i Kjøpmannsgata ved Allmenningen

***Figur 6.18:*** *Siktaksen mot Vigra er i ferd med å bli svekka på gatenivå på grunn av utfyllingar på Nørdrevågneset og Urholmen. Denne siktlina må ryddast og sikrast i byplanen for all framtid i nye prosjekt som eventuelt vil kome på andre sida av vågen. Denne utsikta* ***er*** *Fosnavåg.*

## Capitol Grønfjellet

***Figur 6.19:*** *Sidan Pedersen var i Fosnavåg, har planen hans kome meir i takt med folk som bur der. I 2020 har folk fritid dei vil nytte til trim og oppleving. Dette kan bli eit nærrekreasjonspunkt med utsikt regissert av Pedersen, for dei med nye bustadar utan utsikt på flata i Huldalen. Capitol Grønfjellet kan ble eit av fleire Pedersen-punkt i narrativet om han. Om engasjementet driv det fram, kan det også byggast ei enkel skjerming mot vind og ver på dette punktet.*

## Bastion Huldalen

***Figur 6.20:*** *Pedersen teiknar også inn ein liten bydelspark på eit flott utsiktspunkt i Huldalen. Parken var tenkt lagt på ei landskapsform han kallar «en høyereliggende terrasse med en halvsirkeformet Bastion». Dette er framleis i dag eit ikkje utbygd område med høge opplevingskvalitetar. Rådet til Pedersen om å «vente lengst mulig med å bebygge fine utsiktspunkt» (Jensen, 1981, s, 485) er også følgd. Sommaren 2019 klivra eg opp dit for å forstå Pedersen betre. Dette platået kan i framtida godt fungere som ein felles samlingsstad for bydelen (bydelspark) og slik utvide forteljinga om Pedersenplanen.*

**Tilbake til forskingsspørsmåla**

Eg har i kapittel 6 argumentert for at ein kombinasjon av narrativt og strukturelt vern er ein måte å ta vare på historia i Fosnavåg. Behovet for endring gjennom reprogrammering av gamle strukturar gir plass til nye livsformer og kulturelle uttrykk innanfor ei ramme av historisk kontinuitet. Dette kan også ta form som ei bevisst satsing eller ein strategi for utvikling av ein stad. Vi har sett at Fosnavåg enno har mange bygg frå epoken til fiskeværet som ligg inntil den naturlege hamna i Vågen som er konstituerande for staden. Dette er eit godt utgangspunkt for å bygge opp ein byutviklingsstrategi der narrativt vern er berebjelke og tema for byutviklinga. Samtidig er det mogleg å gjere tydeleg landskapssituasjonen og historiske strukturar, slik det er gjort i planen til Pedersen.

Før eg starta opp dette byplanhistoriske arbeidet, var eg mykje kjend i Fosnavåg og mindre kjend med Sverre Pedersen som planleggar. Som profesjonell byplanleggar i over 20 år hadde eg eit hav av spørsmål, der mange av dei også var irrelevante for det arbeidet eg skulle gjere. Kven var denne ekstremt arbeidssame mannen som hadde laga over hundre planar i Noreg som også hadde internasjonalt ry? Korleis kunne det vere mogleg i ei tid då transport tok langt lenger tid enn i dag, rundt i dei avkrokane i landet han hadde vore? Kvar henta han tankegodset sitt frå og korleis arbeidde han metodisk? Då eg kom til arkivet i Trondheim forstod eg raskt at i alle fall det empiriske grunnlaget for å gjere søk etter spørsmåla mine var fullverdig.

I forkant av det forskingsarbeidet eg no har gjort, skreiv eg spørsmåla ned og valde ut dei mest sentrale, som eg i kapittel 1 kalla forskingsspørsmåla mine. Desse spørsmåla vart styrande for analysen eg har gjort av planarbeidet i Fosnavåg og dei faglege drøftingane eg gjorde som del av analysen. Svara eg har funne har såleis kome på tre måtar: gjennom studiar av arkivmateriale om Fosnavågplanen, gjennom lesing av faglitteratur og gjennom drøftande skrivearbeid. Ny kunnskap og svar på forkingsspørsmåla er såleis å finne i kapittel 4-6.

Dette avsluttande punktet om forskingsspørsmåla er meir å rekne som ei oppsummering av dei av svara eg har kome fram til.

**Kva for primære element har vore styrande for stadstruktur og arkitektur i Fosnavåg, og korleis tolkar og nyttar Sverre Pedersen disse stadgjevne og historiske spora i planlegginga si?**

Oppgåva peiker på at særleg tre primærelement har vore styrande for stadstruktur og arkitektur i Fosnavåg. Desse er; Dei første vegane, Vågen og Holmefjorden.

Dette forskingsspørsmålet er handsama og gjeve svar på med ulike utgangspunkt i både kapittel 4, 5 og 6. Særleg er det punkta 4.5 Den naturlege hamna. Primærelementa Vågen og Holmefjorden, 5.3 Dei overordna dokumenta, 5.5 Sentrumskrossen og synsaksane og 5.8 Hamna i Vågen. «-en interessant form av en bukt» og 6.1 Særpreget, identiteten og historia til byen som handsamar dette spørsmålet.

**Kva fortel planen om Pedersens innfallsvinkel til byplanlegging og arbeidsmåten hans:**

Sverre Pedersen var den førande fagmannen mellom norske byplanleggarar som på 1920-talet var med å utvikle ein eigen skule i norsk byplanlegging. Rolf H. Jensen kallar dette ein «norsk» byplanestetikk. Dette er å sjå på som ein temmeleg fast skule, der oppfatninga av tettleik i forstadane, landskapsforhold og terrengutnytting skilde seg frå blant anna svensk praksis. Eit særleg kjenneteikn ved metoden i denne norske praksisen var at terrengskildringa alltid danna utgangspunktet og ramma for både skildringa av stadane, eigenarten deira og utviklingspotensialet staden hadde (Jensen 1981, s. 483). Denne metoden brukte Pedersen heilt frå 1920-talet. Han var tru mot den også i Fosnavåg, som var ein av dei siste planane han gjorde. Pedersen arbeidde innanfor eit formspråk der referansane var tydelege. Ellefsen nyttar omgrepet «tradisjonell urban morfologi» når han skal skildre dette (URM_01/09). Dette formspråket er inspirert av den tyske monumentalismen han lærte under utdanninga i Tyskland. I tillegg var Pedersen sterkt påverka av ei anna retning i samtida som hadde klart definerte oppfatningar og teoriar om tema som tettleik i bustadspørsmål, lys, luft, transport og programmering av gatestruktur. Denne rørsla hadde eit særskild fokus på bustadplanlegging og nytta eit arkitektonisk uttrykk som er særs lett å kjenne att. Dette var den engelske hagebyrørsla. Denne rørsla var det som også vekte det store engasjementet hans for bustadsaka i Noreg. Eg oppfattar det slik at den tradisjonelle urbane morfologien og monumentaliteten Sverre Pedersen utviklar i planane sine er ein slags syntese mellom desse to retningane. Han var svært oppteken av aksar og utsyn, men utgangspunktet hans er aldri berre det monumentale. Eg oppfattar det slik at tankane hans om lys og luft er meir moderne og henta frå hagebyrørsla. Studien av arkivmaterialet etter planen viser ein svært nøyaktig person

med eit sterkt ønske om å utforske, både gjennom undersøkande skissearbeid og i romlege teikningar.

**Kva kjenneteiknar planen for Fosnavåg sett i høve til tidlegare planar han utarbeidde?**

Planarbeidet i Fosnavåg er eit arbeid som startar opp ca. 10 år etter at Pedersen slutta arbeidet i Brente Steders Regulering. I BSR-planane var det ofte større utbomba byområde som skulle fyllast med ny bystruktur. Med slike utgangspunkt var det rom for større endringar i møte med attståande bystruktur, slik som den nye Rådhusplassen i Molde. Denne plassen opna opp byen heilt mot sjøen i eit torgområde som tidlegare var langt meir skjerma i retning havet.

I Fosnavåg kjem Pedersen til ein heilt annan situasjon. Det vert ikkje eksplisitt sagt i korrespondanse i arkivmaterialet, men struktur og oppbygging av byrom langs Parkgata/Rådhusgata i første planutkast ber klart preg av at Pedersen styrer mot å urbanisere fiskeværet fram mot eit nytt og urbant kommuneadministrasjonssenter. Det at han klarer å få til dette utan å sanere eit einaste hus, viser ein planleggar med ei kontekstuell tilnærming som er sjeldan å sjå. Respekten for kvalitetane i tettstaden les vi gjennom detaljfokuset. Oversikten over landskapet les vi i utforminga av byroma.

**Finst der fysiske spor etter Pedersenplanen i Fosnavåg i dag?**

I Fosnavåg er det primært sentrumskrossen og synsaksane som er det sterkaste sporet etter Pedersen i bystrukturen i dag. Plassromet Allmenningen som markerer avslutninga av Kjøpmannsgateaksen i bystrukturen har sidan den kom i 1961 vore den viktigaste møteplassen i Fosnavåg. Historiske foto viser at dette byromet vart bygd før planen vart godkjend i departementet. Dette var nok fordi plassen var tiltenkt fleire formål, der funksjonen sentrumskai nok var det som initierte bygginga. Hadde programmet innehalde berre offentleg rom, hadde den truleg ikkje blitt bygd. For ein byplanleggar er dette ei forteljing om det å bygge by som er verd å ta med vidare.

Elles stadfesta og reprogrammerte Pedersen det meste av gatenettet frå planen til Vegstellet. Dette var gater som enno ikkje var bygde då han sette i gang arbeidet sitt. Difor blir dette også rett å rekne som spor etter hans plan.

Idéen om Vågsplassen som vart bygd på 1990-talet er første gongen teikna som byrom i byplanen til Pedersen. Då var programmet buss- og drosjeterminal og dampskipskai. Forretningsområdet sør for dette byromet, som var bygd ut etter ein detaljplan frå 1985-1986, er også ein viktig del av planen til Pedersen. Då med ein litt annan struktur, og ikkje strekt fullt så langt mot nord. Så om ein ser på den nye byen som har utvikla seg i Fosnavåg vest etter Pedersen, er det rimeleg å seie at den reint prinsipielt er forma etter dei programma og disposisjonane som vart lagt ned i Pedersenplanen frå 1962. Skilnadene samanlikna med slik bystrukturen står fram i dag er difor å rekne som rokeringar og tillempingar som fylgje av tidsmessige krav i detaljplanane. Forstått slik lyt ein også kommentere at bygningen i Holmefjordgata 1 bryt med prinsippet som Pedersen la ned for dette byromet i planen frå 1962. I hans plan var kaiavslutningane mot nord annleis med Tollåsbuda i vest og sjøhusa til Jacobsen i aust. Desse vart seinare rivne og kaifronten deretter retta ut. Bakom desse bygningane strakk det store byromet til Pedersen seg på tvers av heile bystrukturen med sikt frå Parkgateaksen til Holmsildgate. Slik byromet no er utforma er difor tyngdepunktet i hans opne nordiske byrom i dag aust på plassen og ikkje i vest, slik det var naturleg å planlegge slik situasjonen var då.

Det viktige å merke seg med desse observasjonane er likevel at i samanheng med dei to aksane, så er nokre av dei viktigaste spora etter Pedersen i Fosnavåg i dag materialisert i to markante nordiske byrom. Desse byroma opnar bystrukturen mot det ville og vakre landskapet som gjev byen særpreg og markant identitet som ei trygg hamn. Ein viktig intensjon Pedersen hadde med Parkgateaksen var nok fri sikt til Holmefjorden og havet. Vi ser med andre ord at situasjonen i Fosnavåg i dag er litt annleis enn i endeleg plan, men likevel mykje likt den prinsipielle tilnærminga han hadde til desse byroma. Slik er det.

Samtidig har vi lært at Pedersen var den uomstridde meister for den einaste skulen i norsk byplanlegging som har vekt internasjonal interesse. Difor synest eg både folket lokalt og dei som er ansvarlege for å utvikle byen, både strategisk og i detalj, bør merke seg dette nøye. Ta ansvar og passe på at desse byromskvalitetane vert foredla vidare i nye planar.

**Har denne planen relevans i dag, lokalt, diskursivt og for norsk urbanisme?**

Terrengskildringa (landskapsanalysen) som Pedersen gjorde for Fosnavåg (SPA 02/01-10) og landskapsstudiane av utøyane (SPA_01/01) danna ramma for planen og skildrar potensialet

som landskapet gir for vidare utvikling. I sær gjeld dette forståinga av Holmefjorden som stormhamn og primærelement. Med dette grepet gjer han Holmefjorden til det nye dreiepunktet for planen. Med denne ramma endrar han geometrien i bystrukturen. Og slik hentar han inn ein rikdom i landskapsrom og utsiktsforhold som på ein heilt særeigen måte gjer livsgrunnlaget staden har til ein del av bylivet. Når ein som byplanleggar ser den blandinga av intuisjon, kunnskap og presisjon som ligg i desse vurderingane og skildringane, er det nesten så ein som fagmann berre må beundre det.

Det vi ser hjå Pedersen er ein fagmann som har ein særskild sensitivitet og som viser ein uvanleg pietet og omsorg for heilskapen i ein stad. Det er dessverre ikkje norma i planlegginga slik vi kjenner henne i dag. Denne erkjenninga er i seg sjølv ein god grunn til å vere aktsam for og interessert i det Pedersen har gjort av stort og smått, både i denne planen og i heile produksjonen hans.

**Litteraturliste:**


Christensen A.L. (2011). *Kunsten å bevare*, Oslo: Gyldendal.

Ellefsen, K. O. (2019) *By og land i går og i dag*, Foredrag på konferanse for planavdelingen i Asplan Viak AS. 17.09.2019: (URM_01/01-17)

Ellefsen, K. O. (2016) Pedersen og Rinnan – poler i norsk byplanlegging, *Arkitektur N*, (1)

Ellefsen, K. O. & Lundevall, T. (2017). *Fiskevær. Myre på yttersida*, Oslo: Pax

Ellefsen K.O. Gyldne skyer (2011). *Byen og Blindern*, Oslo: Nasjonalmuseet

Ellefsen K.O. (2010). Exporting the German Model: Managing growth at the Turn of the 1900s, *Manifestoes and Transformations in the Early Modernist City*, Oslo:Ashgate

Ellefsen, K. O. (2008). «Narrativt vern», *Byggekunst.* 1, 2008, s.52–59.

Ellefsen, K. O. (2002). Bevaring og/eller autentisitet. Miljøministeriets lanskapsafdeling (ansvarshavende), Svava Riesto, Dansk bylaboratorium, *Europeiske byer i en global æra, - Byidentiteter og Regional udvikling*, (Rapport frå konferansen European Cities in a Global Era. Urban Identities and Regional Development, København den 14.-15. november 2002) (s 058-061). København. Miljøministeriet.

Ellefsen K.O. & Tvilde, D. (1991) *Realistisk byanalyse*, Tondheim, Arkitektavdelingen, NTH

Garcia-Hernandez M. & De la Calle-Vaquero M. (2019). Urban Heritage, *Oxford bibliographies.*

https://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199874002/obo-9780199874002-0208.xml

---

Hagerup, V. & Jensen R.H. & Larsen K. E. (1981). *Sverre Pedersen – en pioner i norsk bolig- og byplanlegging*, Trondheim: Norges tekniske høyskole- Institutt for by og regionsplanlegging.

Jensen R.H. (1981). *Moderne norsk byplanlegging blir til*, Trondheim: Nordplan.

Larsen, K.E (red.). *Nara Conference on Autenticity- Conferèrence de Nara sur I`Autenticitè*. Japan 1995, Proceedings, UNESCO 1995.

Miljøverndeartementet, (1993), *Stedsanalyse som hjelpemiddel for planlegging.* Veiledere utarbeidet av ulike forfattere.

Moltu P. S. & Kvalsund R.S. & Skorpen L. (2012). *Herøyboka Heimar og folk. Bd, 3*, Fosnavåg/Lesja: Herøy sogelag/Snøhetta Forlag

Myrvågnes, P. *Myrvågnes Gard nr. 47 og Fosnavåg øvre Gard nr. 34 Bruk nr. 6*, Ålesund: Eige forlag.

Norberg-Schulz, C. (1995). *Stedskunst*, Oslo: Gyldendal

Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci. Towards a Phenemenology of Architecture*, London: Academy Editions.

Nørvåg, K. (1988) *Veg- og brubygging i Herøy kommune*, Ålesund: Herøy Bruselskap.

Pedersen, S. (1943), *Byplanen og terrenget*, Tondheim: Brun.

Rabben, B. (1987), *Kommunestyring i Herøy 1837-1987*, Volda: Herøy kommune.

Rabben, B. (1973). *Herøysoga, Bygdesoga II*: Bygdesoge. Fosnavåg/Førde: Herøy sogelag/Øens prenteverk.

Rabben, B. (1963). *Herøysoga, Gardar og Folk II*: Bygdesoge. Fosnavåg: Herøy sogelag.

Roberts, B. (2018). *Tabula Plena. Forms of Urban Preservation.* Zürich: Lars Müller publishers.

Thorseth, H. (2013) *Herøy Tida går: Illustrert lokalhistorie.* Fosnavåg: Forlaget Landego.

Thorseth, H. (2009). *Fosnavåg før i tida: Illustrert lokalhistorie.* Fosnavåg: Forlaget Landego.

Tvinnereim, H.S. (2015). *Sverre Pedersen – Pioner i norsk byplanlegging*, Oslo: Kolon

Tvinnereim, H.S. (1986) Det nye Molde, *Ein studie av gjenreisinga etter bombinga i 1940*, Volda: Eige forlag

Unwin, R. (1909) Town Planning in Practice, London: T. Fisher Unwin

Internaional Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites, ICOMOS, Venezia, 1964.

UNESCO-rapportane (1995):

*Operational Guidelines og Implementation of the World Heritage Convention.* Intergovermental Comitee for the World Cultural and Natural Heritage, UNESCO, 1995

# VEDHENG TIL OPPGÅVA:

- **ARKIVVEDLEGG FRÅ DEI SEKS ARKIVA SOM ER BRUKTE I ANALYSEN**
- **HISTORISKE FOTO**
- **INTERVJU/UTSEGNER FRÅ TRE LOKALE PERSONAR**
- **UPUBLISERT FOREDRAG AV KARL OTTO ELLEFSEN**

# SPA_01_ PLANSJER_TEIKNINGAR_SKISSER

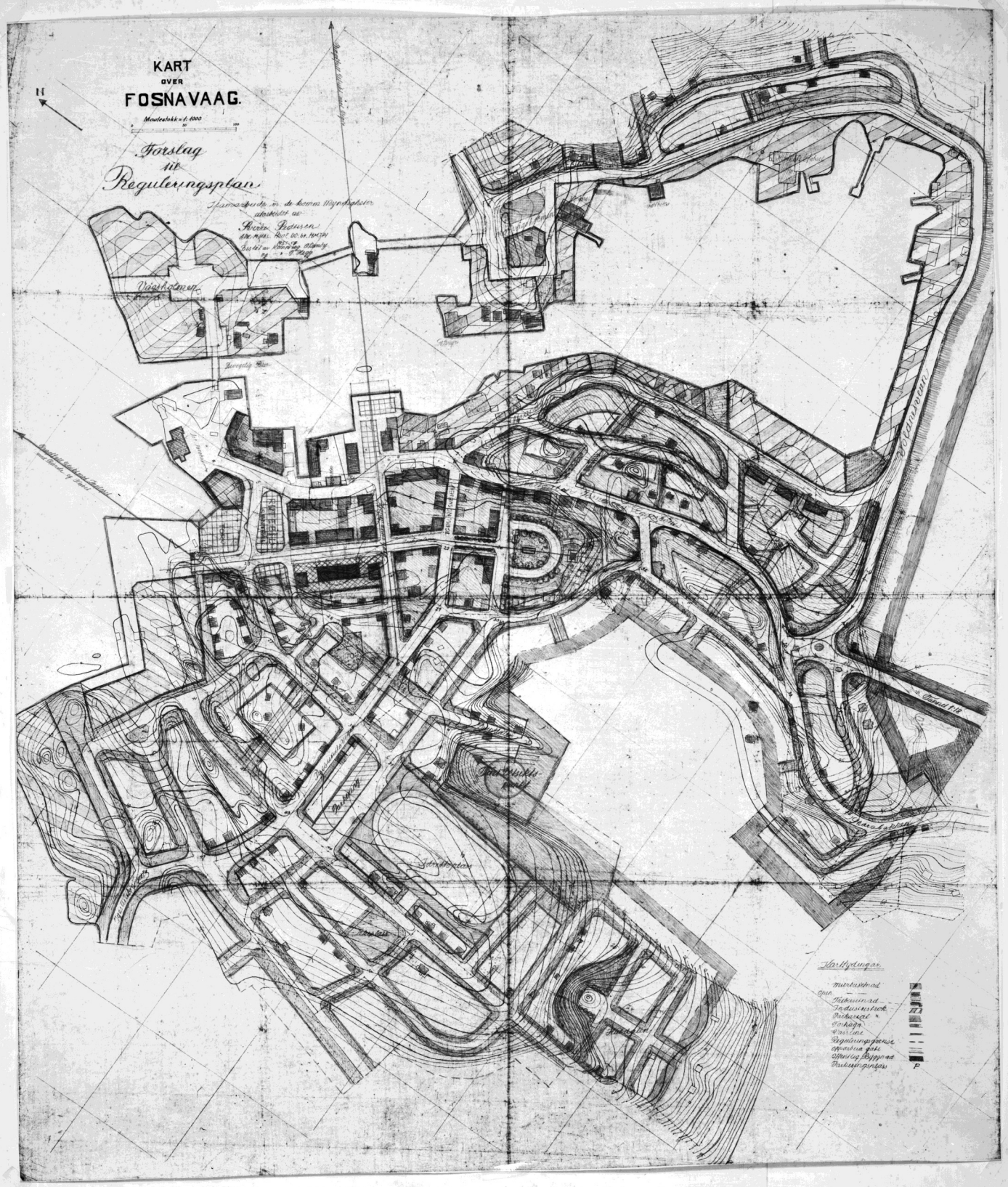
(Pedersen, Sverre: planarbeid i Fosnavåg på 1950-60-tallet. Privatarkiv NTNU UB TEK-0028 L 0029A Sverre Pedersen)


SILDEBYEN PÅ HAVET
1000 FISKESKJØYTER I JANUAR
GOKSØYR
RUNDØY
TUNNEL
TUNNEL
RUNDØY
KAI
KVALVIK
NERLANDSØY
MOLO
REMØY
TILÅLESUND
KOPPERSTAD
KAI
4Km
2Km
TILFLUGTSHAVN I STORM
KAI
VOLDSUND
TIL MÅLØY
IGSUND
FORSVINNINGS- og AVSETNINGS-HAVN
FOSNAVÅG
FOSNA-VÅG
STRAD
BERGSØYMEN
EGGESBØNES
(HURTIGRUTEN)-FLÅVERLEIA.-
LEINØY
TORVIK
FERJELEIE
KAI
RØREN
FOSNAVAG-EGGESBØNES
SKISSE TIL GENERALPLAN
12 JULI 1955
FERJE
(MOLTUSTRAND)
FERJE
0
1
2
3
4
5Km
1:50.000
STOKSUND
(KIRKEN)
DIMØ.
Svorre Pedersen. ARK. M NAL
PROF. DR. H.C. KMTP.I

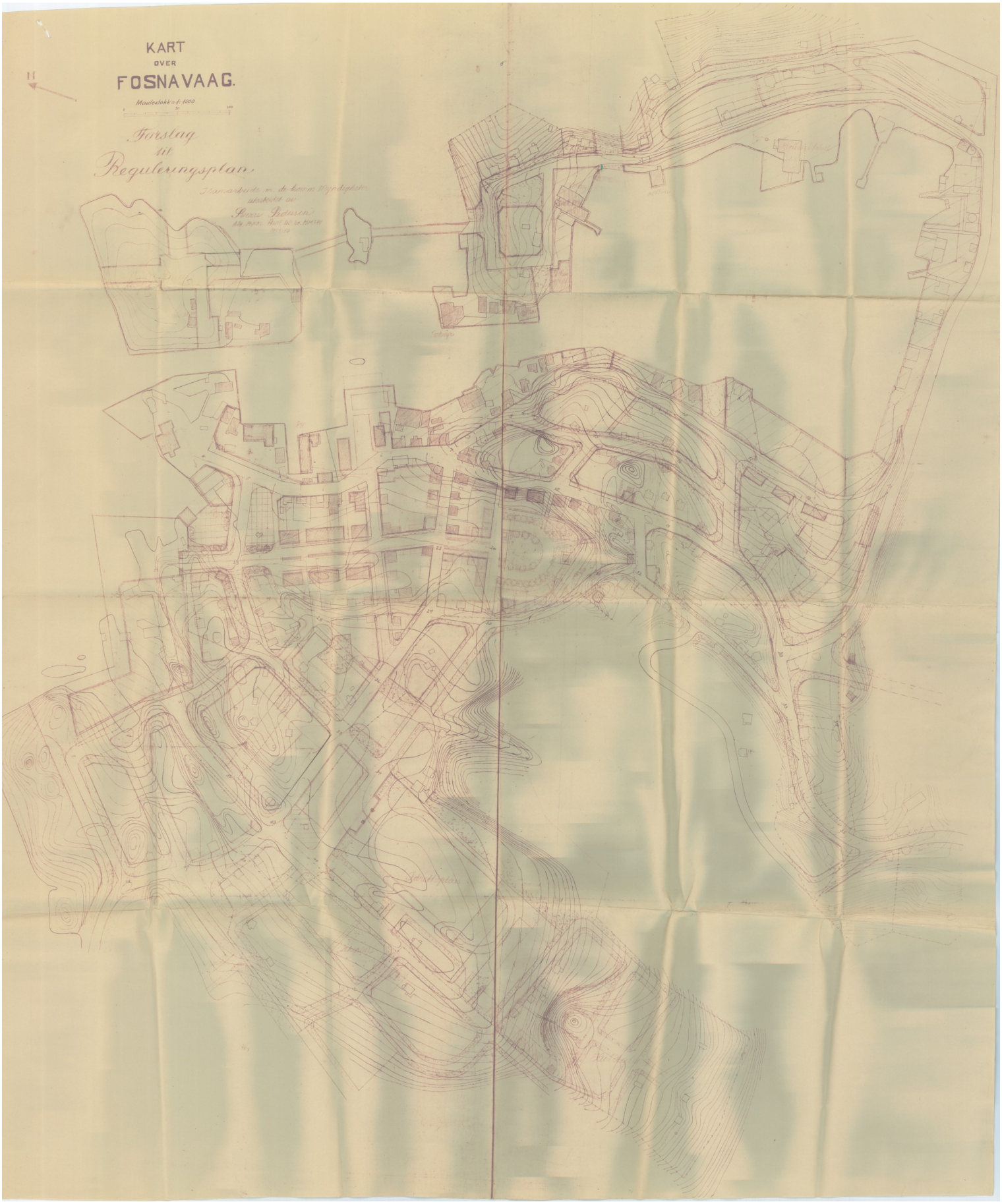
SPA_01/01


KART
OVER
FOSNAVAAG.
Maalestokk = 1:1000
Forslag
til
Reguleringsplan
Vaagen
Grønfjellet
Forklydningar

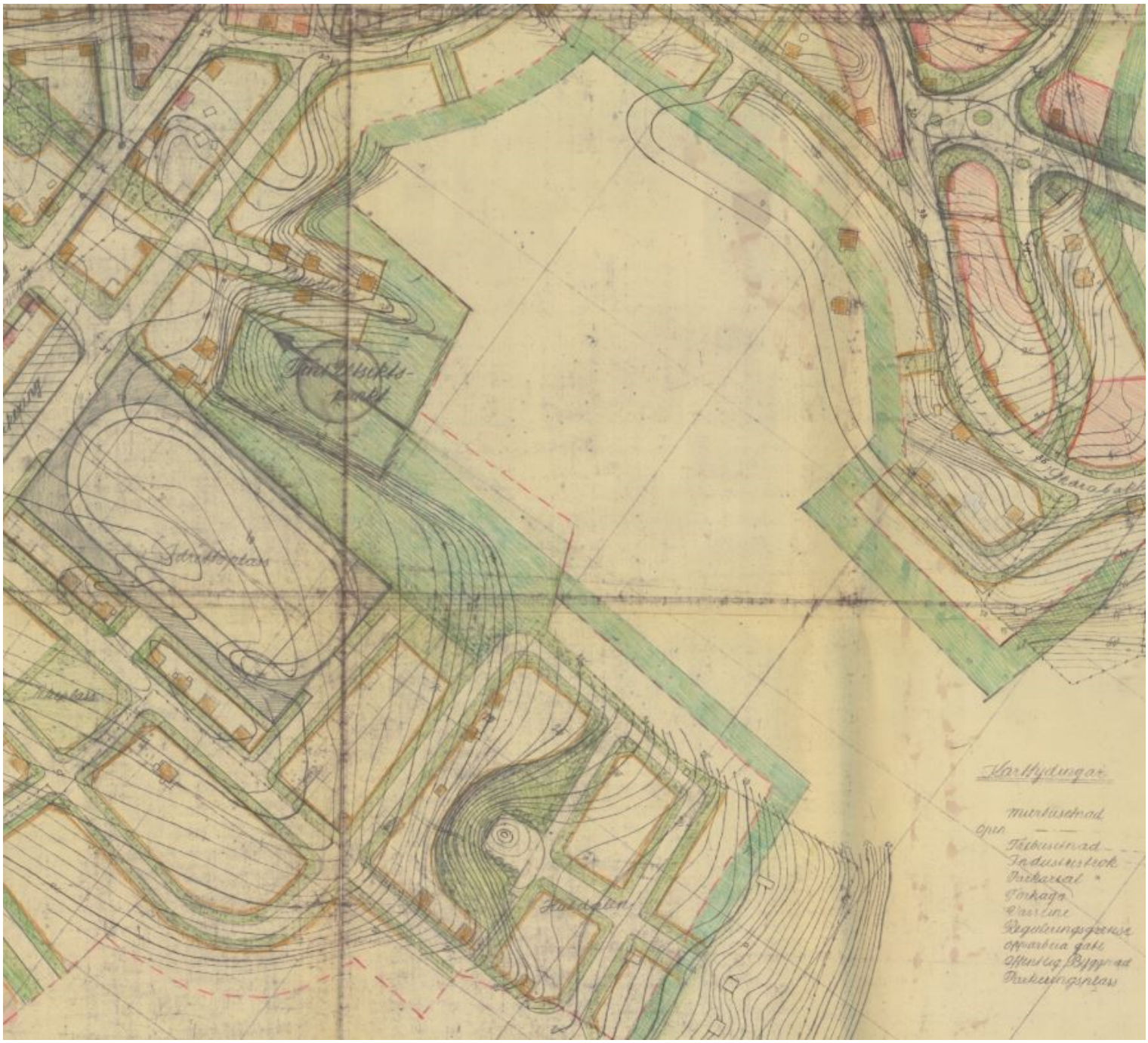
SPA_01/02




SPA_01/03


KART
OVER
FOSNAVAAG.
Maalestokk = 1:1000
Forslag
til
Reguleringsplan.

SPA_01/04




Utsnitt av SPA 01/02 som viser det innteikna og regulerte utsiktspunktet på Grønfjellet i planen til Pedersen frå 1962 og punktet på «Bastionen i Hulldalen.

Utsnittet viser også at Pedersen planla ein grøn trasé for nærrekreasjon i periferien av bystrukturen som tangerer utsiktpunkta.

Dette programmet er ikkje drøfta spesifikt i analysen.

**SPA_01/05**

# SPA_02_SKRIFTDOKUMENT

(Pedersen, Sverre: planarbeid i Fosnavåg på 1950-60-tallet. Privatarkiv NTNU UB TEK-0028 L 0029A Sverre Pedersen)

F o s n a v a a g.

Til Heröy kommune i Möre og Romsdal herred hörer en öygruppe som skyter seg ut i Nordsjöen.Den består av fem öyer.Ytterst ligger Rundöy eller Runde som den stedlige befolkning kaller den kjent for sine fuglebjerg.

Dernest litt mere nordlig Melandsöy,som er litt större.Litt östlig ligger den minste öya. Remöy. I syd ligger Bergsöy og i öst ligger Leinöy.

Innenfor denne öygruppen ligger Flaaværleie,hvor hurtigruten går etter at den har forlatt Aalesund og för den begir seg ut på Stathavet - vel det norsligste havstykke på Norskekysten- tror jeg.

De 4 av disse öyene innrammer en havn og det sentrale sted i denne havn er Fosnavaag- som ligger på Bergsöy med front i nordnordvestlig retning mot et sund som danner hovedinnlöpet til og hovedutlöpet fra havnen. Et löp som ikke er helt ut-bygget slik at det beskytter havnen mot storm og sjö i nord-nordvestlig retning. Men det kan forholdsvis lett utstyres med en molo så det blir helt smult inne på havna. Nu går der dönning inn gjennom dette löpet.

Men havnen har 3 löp til .Et östlig hvor mindre dyptgående båter kan komme inn uaktet det er grundt og noe trangt. Sundet heter Voldsund og et i vestlig retning som også er trangt og grundt og heter Igsundet.

Det fjerde sund går i buktninger i sydlig retning mellom Bergsöy og Leinöy.

Fosnavaag oppsinnelig et lite strandsted med få beboere har i löpet av den siste menneskealder utviklet seg til å bli en liten by,som jeg vil kalle Sildebyen ved havet.

Det er de större sildefiskerier som har pågått dels umiddel-

bart utenfor stedet dels lengere ute på havet,som har skapt stedets utvikling og gjort det kjent i ganske vide kretser. Havnen her, som er omtalt - er tilfluktshavnen når det er storm og uvær for en stor fiskerflåte. Stedet er nærmest å oppfatte som sentralhavnen for fiskerflåten vestpå.
Den er også forsynings-og avsetningshavn for en stor fangtsflåte og måler ca. 4 km. i östverstlig retning , 2 km. i nordsydlig.
I Januar-Mars da de store sildefiskerier pågår her kan der ligge opptil 1000 fiskesköyter på havet like utenfor Fosnavaag og der hersker da et liv og en bevegelse her som ikke så mange andre steder i Norge,det skulde da være i Lofothavnene.
Driftige og foretaksomme folk har slått seg ned her og skapt store anlegg for mottakelse av silden og for dens videre bearbeidelse eller forsendelse. Der bor folk ikke bare i Fosnavaag,som er den egentlige byen,men der er små konsentrasjoner på alle de nevnte öyene,hvor der også er liv og bevegelse delvis forbundet med ikke små industrielle anlegg.
Et av disse stedene Eggesbönes i ferd med å utvikle seg til et betydligt bisentrum, men det samme er også tilfellet med etpar andre mindre steder,som er i utvikling. Eggesbönes vil bli omtalt for seg selv,da der her også pågår betraktelige byplanarbeider likesom dette er tilfellet i Fosnavaag.

Terrenget.

Fosnavaag ligger på nordheldingen av Bergsöy ned mot den omtalte havnen. En höyderygg skiller dette brattlændte sted fra det flatere Eggesbönes som ligger på sydsiden av höyderyggen. En hovedveg forbinder disse stedene hvor Fosnavaag fremstiller seg som byen -Forretningsbyen-sentret- og det er allerede atskillig utbygget og terrenget er fordet-

meste sterkt kupert og knauset delvis meget bratt mange steder,som fölge derav ubebyggeligt.

Eggesbönes kan nermest tenkes pågrunn av det flatere og blidere terreng å utvikle seg til å bli en boligby for forretningsbyen. Der er her lettere å skaffe seg flatere tomter hvor der kan bli litt have undertiden mere på tomten. Men der er på den sydligste del av Eggesbönes et betraktelig bisentrum under utvikling.

Vegen mellom disse to byorganismer går altså over den omtalte höyderyggen ,som er en litt lavere forbindelse mellom to fjellpartier et i öst og et i vest.

Vegen svinger seg delvis med noe sterk stigning nedover herfra til Fosnavagg. På Eggesbönessiden er dens forlöp roligere og med bra stigningsforhold.

Like inntil dette passet ligger på sydsiden altså på Eggesbönessiden en stor ganske pen trekirke antakelig er den ca 100 år gammel. Den er flyttet fra der hvor den tidligere lå på en liten öy like i Flaaværleia og speilet seg nydelig i sundet,så pent var det å se på det at da nedskriveren av disse linjer som i 12-13årsalderen passerte dette sundet på sin förste tur til Bergen gjorde det et uutslettelig inntrykk på ham,og han ga seg straks ved hjemkomsten til Trondheim til å lage et maleri av det på en papplate ,som naturligvis er forsvundet.

Når man kommer nedover hovedvegen til Fosnavaag sentrum ,har man forelöpig sålenge bebyggelse ikke hindrer det et flott utsyn over det skrånende stedet og mot det omtalte sundet eller inn-og utlöpet til havnen,hvor Melandsöya flankerer bildet i vest mens Rundöy markerer östsiden med et usedvanlig karakterfullt nesten lodrett oppstigende fjell-nesten av en truende karakter nesten som man kan tenke seg Gibraltar når man ikke har sett festningsfjellet der, og utenfor innlöpet

taper billedet seg i havets horisontal. I forskjellig slags belysning et uforglemmelikt syn.

De 2 smale og grundene Igsund i vest og Voldsund i öst kan uten særlig store omkostninger gjöres farbare også for store fartöyer. Voldsund er allerede meget trafikert av fiskefartöyer. Hovedlöpet mot havet i nord-nordvest kan som nevnt utstyres med en eller 2 moloer så havnen blir meget godt beskyttet. Det har vært antydet som mulighet å få Hurtigrute anlöp her når de smale sundene ble utvidet og utdypet.

Der er en interessant form på en bukt "Den indre havn",som på östre side skyter seg inn i sentrumbebyggelsen. Ganske trang ved innlöpet utvider den seg i bredde innover og er blitt et sted hvor der er inderst plassert et stort industrikompleks for produksjon av Sildemel.en sildoljefabrikk ,en hermetikkfabrikk,et kontorkompleks og dessuten et större hybelhusanlehh for arbeidere i den travle tid om vinteren. Der er dessuten et noteböteri m. snekkerifabrikk og meget annet,foruten en rekke lagerhus for forretningsmenn i fiskebransjen.Den siste havn er usedvanlig praktisk og godt utnyttet. Der har pågått arbeider for å gjöre innlöpet dypere og rettlinjet. I fisketiden er også den indre havn full av fiskefartöyer som avleverer fangst eller forsyner seg for videre fiskereiser.

Sentret.

Den ytterste del av dette er opptatt av et större spesialanlegg en stor flat kai omgitt av en vegg på 2 - 3 - 4 meters höyde. Her lagres silden ved ankomsten.Ytterligere er en rekke sjöhus og lagerhus her. Kaianlegget ved siden av av_ tjener trafikken av lastebåter for tilförsler og eksport. Der er en livlig trafikk her også av utenlandske frakteskib.

Trafikkspörsmål.

Sentrets östre del er en bebygget terrengrygg som faller ned mot de sist nevnte kaianlegg.Hovedvegen fra Eggesbönes svinger seg fra "passet" oppe ved kirken,hvor den löper inn i byområdet i en buktning langs dalsiden her inn på "ryggen" av sentrumsterrenget og fölger den ned til flaten ved kaianleggene.

Den er allerede ganske sterkt bebygget fordetmeste 2 og 3 etasjers forretningsbebyggelse hittil overveiende bestående av frittliggende hus,som imidlertid på vestsiden blir både 5 og nesten 6 etasjer höy,da det er meget bratt ned her til en flate omgitt av stigende terreng. Denne flaten er av en av stedets industrimenn skjenket kommunen til park- en meget tiltalende tanke for parken får en pen bueformet avslutning överst og omtrent rettlinjete endepartier. Den ligger altså likesom i en dal omgitt av stigende terreng og kan nok ved en heldig parkmessig behandling bli meget vakker og et godt og sikkert tilholdssted med lekeplass og barnekrybbe for barna i sentret. Der går ingen trafikk gjennom eller forbi parken som kan sjenere den.

I vest for denne parken går en ganske höy fjellrygg opp som dominerer sentrumspartiet terrengmessig og avgir flere punkter med en imponerende utsikt over sentret og i nordnordvest mot havnens hovedinnlöp flankert av den trossige nesten lodrette fjellformasjon på Rundöy.

Vest for dette fjellet ligger et flatere noe småknauset terrengparti hvor frittliggende bolighus stadig vokser opp.

Den övre del av dette flatere arealet er lagt ut til en större idrettsplass,ovenfor denne stiger terrenget til en höyereliggende terrasse med en halvsirkelformet "Bastion" nedover mot byen. Her i dette övre parti pågår også bolig-

bebyggelse.

Byplanmessige synspunkter for byreguleringen.

Stedet har i löpet av den siste menneskealder hatt en hurtig vekst. Der ble for ca. 30 år siden tatt opp et målebordskart av Ing. Holstad i Aalesund,samtisig ble av ham laget en reguleringsplan - en sjakkbrettpreget linjeplan for byggelinjer slik som tilfellet ofte var dengang. Den gjennomsnitlige"gatebredde" er 12.5 m. Der er ikke regnet med forhaver,men forutsatt åpen bebyggelse.Dette er forsåvidt for de sentrale gaters vedkommende iorden ,idet der overalt langs disse selv i tenkte almindelige bolighus alltid regnes med at det kan bli aktuelt å få en butikkmulighet eller to i förste etasje og direkte til gaten. På grunn av at de fordetmeste ligger i fjellterrenget blir kjellerne lagt over terrenget ikke gravet ned slik som hittil har vært almindelig i Östnorge og Tröndelag. Klimatiske hensyn taler jo der for å ha en om vinteren varm kjeller. Men dette forhold er anderledes i kystströkene i Möre, hvor vinteren er meget mild. Frittliggende nye hus får derfor på Möre når man kommer utenfor de "regulerte" steder.hvor der innarbeides mere "kontinentale" arkitekturformer og arkitekter nu brukes i stigende grad til projektering - husene får her et noe "tårnformet" preg ,idet de oftest har en liten grunnflate og er 1½ etg. höye med store "arker" i den överste "halvetasje" det vil si de er 3 etasjer idet kjelleren ligger over jorden.

Da utviklingen i Fosnavaaghus har gått meget hurtig er hustypene og arkitekturen ennu ikke nådd særlig langt frem i formal henseende.Men det er jo tilfelle på mange steder her i landet. Imidlertid blir der nu i de nye partier i Fosnavaag tegnet enkelte hus av dyktige arkitekter fra Aalesund,Statens Distriks arkitekt i Molde måtte vel kunne få skjerpet kravene litt når det gjelder hus som oppföres med offentlig stötte og det

vilde sikkert heve nivået noe.

Hovedgaten er naturligvis for smal på sine steder er den 8-9 m. bred. Det er trehus der så man kan vel regne med at den kan bli utvidet der. Hvor det var mulig er byggelinjene trukket litt tilbake så bredden blir noe större. Der er kommet opp hjörnebygg,som vanskeliggjör den trafikkmessige lösning.

Av særlig interesse er muligheten for å få innkjörsel östfra ( fra Eggesbönes) gjennom en tunnel. Trafikklinjen her kan föres frem i sentrets övre del,idet der bare er et gammelt helt forfaldent trehus som må bort.

Men kommet ned i sentret må der bli trafikkforbindelse foruten gjennom hovedgaten som munder ut nede ved dampskibskaien også til en rutebilsentral med en bra parkeringsplass som der allerede er erhvervet grunn til og dessuten må der være en grei adkomst til den store lagringsplass for sild (Voldnes),men dessuten må der være trafikkforbindelse Igelsundveien og til de på siden av den liggende strök særlig til fremtidige industriarealer nede ved havnen i dens vestlige del og til boligströkene på dens sydside bl.a. med idrettsplassen. Men like etter at man via hovedveien er kommet inn i byarealer går der i östlig retning ned en der som förer rundt den för omtalte Indre Havnebasseng som er omgitt av en rekke betydelige industrier og lageranlegg. Adkomsten på denne side er blitt trang og vanskelig hovedsakelig på grunn av terrenget. Da utviklingsmulighetene mot sjöen her er meget begrenset ,har der vært planer oppe om å legge veien inne i fjellet på et begrenset stykke. Denne veien förer utover til Bergsöyas pynt på denne side ,men kan föres videre så den kan danne adkomst til en eventuell bro over Voldsundet.

Et projekt til en rullebro er laget for Heröy kommune av Oberstlöytnant milit. Distriktsingeniör Gunnar S.Pedersen. Sannsynligvis kan veien föres videre rundt nordsiden av Bergsöya og kommer inn i en bukt på denne side,hvor der er planlagt et större fryseri således at dette også får kontakt med forretningssentret i Fosnavaag.

Det kan også tenkes en fremtidig forbindelse fra Dampskibskaia over til Vågsöy den lille öya som ligger vis a vis rett over innseilingssundet til det indre havnebasseng. Det måtte nermest bli en liten ferje som brakte fotgjengere over fra den andre siden så de slap å fare rundt hele den indre havna.

Plassanlegg.

Foruten plassen nede ved dampskibskaia,som er ganske rummelig er der som för nevnt også laget en större kombinert rutebilholdeplass kombinert med parkering.Den stöter til en plass som går helt ned til havna her,så er der jo en hesteskoformet plass oppe i "byparken",men den er også tenkt på en fjerde åpen plass.Der er nemlig et ubebygget areal på sydsiden av Fiskerheimen. Endel av dette areal eies av Söndmöre Handelsbank.

Her er der mulighet tilstede for å kunne få lagt ut en 26-30 m. bred langstrakt plass - ca. 85 m. lang. Den kan deles i 2 kjöreretninger en til havna nedgående på östre side og en fra havna oppovergående på vestre side.Imellem dem blir der et langstrakt parkeringsbelte for biler.

Pent utformet i arkitektonisk henseende med 3 etasjers blokker av ikke for stor lengde vil man her kunne få en fin sentrumsplass.Men her må det kreves en viss enhet i bebyggelsen. Bebyggelsen i sentret vilde da få en tilvekst i kvalitet som også kunde virke på den videre bebyggelses kvalitet. Dessuten

ligger denne plassen meget godt til som et bindeledd mellom rutebilplassen med plassen nedenfor denne og byparkens åpne plass. Denne langstrakte plass kan få et beplantet parti i den vestre ende,idet der allerede er en pen have på den vestre side her (Kjöpm.Jacobsens private have) og der kan bli plantet trær for vestre ende av rutebilplassen. Den langstrakte plassen peker i sin fortsettelse ned til den store lagringskai for sild nede ved havna (Voldnes).

Der er ellers pekt på endel mindre lekeplasser for barn i vestre bydel som er og antagelig blir det egentlige boligströk i sentret. I de sentraleste deler av byen,gjör man regning med at barna benytter parken som lekeplass. For litt större barn er der jo mye god lekeplass oppe i de fjellpartier som dels er i byen og dels umiddelbart utenfor

I en kystby som Fosnavaag har barn,når de er blitt litt större, vanligvis mye fornöyelse av å være i båt ,ro og fiske. Dessuten er der jo om det blir en vinter med litt skiföre meget god anledning til å gå på ski i höydene omkring byen.



Bebyggelsens art.

I forretningsströkene foreslåes muttvang ikke over 3 etasjer höy. Ved lavere bebyggelse må passes på at takvinkelen blir den samme som for höybebyggelse. Bemalingen må ofres stor interesse cfr. Kristiansund N.

I boligströkene tillatt trebebyggelse,for både mur-og trebebyggelsen gjelder det at der ikke blir mere enn 2 etasjers höyde.

Fremtidig industribebyggelse og lagerbebyggelse må pröves utformet på en i arkitektonisk henseende pen måte.

Offentlige bygninger.

Det blir nok bygget et Herredshus for Heröy herred,hvor det skal ligge er ikke bestemt,kanskje det blir innen Eggesbönesområdet.

Der har vært pekt på flere hövelige tomter der bl.a. et like ved kirken.Den er nu skoletomt.

Men det kan også tenkes at Herredshuset kan bli i Fosnavaag.

Der trenges en brannstasjon.Den må også sees sammen med Eggesbönes.

Kirken rekker nok for begge steder en god stund den ligger jo lett til for å kunne nåes fra begge sider.

Der kan godt tenkes behov for et Samfundshus i Fosnavaag,med en större sal,og noen mindre for spesialmöter av interesserte grupper av befolkningen.Kino kanskje også der.

Tollbod er vel fremtidsspörsmål.

Derimot er en Post-og Telegrafbygning kanskje ikke så langt unna,og av större anlegg en havn for fiskerfartöyer.

Med den utvikling som har funnet sted hittil for det meste i de senere år,regner kyndige folk med at man må regne med en fremtidig befolkning på ca. 5000 på Bergsöy f.eks. 2500 i Fosnavaag ,2500 i Eggesbönes. Der er nu ca. 2000 fastboende på Öya.

I Heröy herred var Ivar Nårö ordförer da arbeidet ble påbegynt 1955. Ordförer i Bygningskommunen var Paul Vågsholm.

Formann i Bygningsrådet Nils Lied.

Kommuneingeniör först Oluf Remöy ( 1955)

senere " Torbjörn Hegg ( 1956).

HERØY KOMMUNE
Kommuneingeniørkontoret
Telefon 162

FOSNAVÅG, den 15. nov. 1957.

Herr professor Sverre Pedersen,

T r o n d h e i m.

Vedr. reguleringsplanen for Fosnavåg.

Vedlagt fölger " Bygningsvedtekter for Fosnavåg bygningskommune " som avtalt pr. telefon i forrige uke.

Jeg har kontrollert en del av gatekrysshögdene og det ser ut til at en kan rekne kartet for ganske bra. Videre har jeg fått klarlagt at det er utskiftingskandidat Anders Dalseth som har tatt opp kartet i 1931. Det er et tachymeterkart da det har latt seg gjöre å skaffe til veie både måle- og vinkelböker. Reguleringskartet er videre oversendt til overingeniören i Hamnevesenet, Ålesund distrikt, og til overing. Rykke i vegvesenet. Det skulle da vere mulig å legge ut kartet til offentlig ettersyn frå 1. uke i desmber d.å.

Takk for kortet fra Deres reise i Tyskland.

Beste hilsen

Torbjörn Hegg

# F O R S L A G  T I L  V E D T E K T E R

I TILKNYTNING TIL REGULERINGSPLANEN

FOR

~~E G G E S B Ø N E S~~ Tosmarvåg Øksnøy kommune.

Utarbeidet av professor Sverre Pedersen.

FORSLAG TIL VEDTEKTER:

I TILKNYTNING TIL REGULERINGS-

PLANEN

FOR

F O S N A V Å G

UTarbeidet av Prof.Sverre

Pedersen.

Pgf.1.

Det regulerte område er på planen vist ved reguleringsgrense. Innenfor denne begrensningslinje skal bebyggelsen plasseres i forhold tilgater og plasser som vist på planen.

Pgf.2.

Bebyggelsen innenfor det regulerte areal er delt i :

A. Murbebyggelse åpen og sammenhengende.

B. Trebebyggelse.

C. Industriströk.

A. Murbebyggelse.

Pgf. 3.

Bygningerne skal opföres av mur eller betong med ildfaste etasjeskiller.

Pgf. 4.

Bebyggelsen skal innredes til beboelse, forretninger,lagerlokaler, bedrifter og annen virksomhet som efter bygningsrådets skjön ikke medförer ulemper for naboene. Bygningsrådet kan bestemme at forretninger, lagerlokaler, bedrifter o.s.v. som antas å ville medföre ulemper,henvises til industriströk eller andre strök som blir regulerttil industriströh.

Pgf. 5

1.De sammenhengende husrekker og de fritliggende blokker skal opföres med de dimmensioner som er vist i planem.

2.Tallene på blokkenei den sammenhengende bebyggelse angir det m maksimalt tillatte antal etasjer bygningen skal kunne ha.

3.Blokkenes höide i den åpne murbebyggelse skal ikke overstige 2 etasjer.

4.Byggehöiden regnes fra gatens planerte nivå i midten av kjörebane rett ut for det höyestliggende hushjörne og må ikkr overstige 4 m for 1-etasjes, 7m for 2-etasjes.

B. Trebebyggelsen.

1. Pgf. 6.

1. Bygningene plasseres i forhold til gater og plasser som er vvist på planen. Bygningsrådet kan tillate at bygningene trekkes længere inn på tomten.

2. Over to naboeiendommer kan oppføres et dobbelthus, vertikalt delt i nabogrense, eller to enkelthus sammenbygget, uten branngavl, når eiendommenes samlede bebyggede areal ikke overskrider 150 $m^2$.

Pgf. 7.

Bebyggelsen skal være villamessig med våningshus i inntil 2 fulle etasjer og uthus, garasjer og fløybygninger i 1 etasje. Gesimshøyden for 2-etasjes hus må ikke være over 7 m og mønehøyden ikke over 9 m, for 1-etasjes hus må gesimshøyden ikke være over 4 m. Høyden til gesims og til utvendig treveggs høyeste punkt måles fra grunnens planerte nivå etter bygningsrådets bestemmelse.

Pgf. 8.

1. Våningshusets størrelse kan være inntil 40 % av tomtens nettoareal, dog må ingen tomt bebygges med mer enn 30 % av arealet. Garasje, uthus, fløybygning kan føres opp med det areal som er angitt på planen.
2. Unntak kan hvor særlige grunner taler for det, tillates av bygningsrådet innenfor rammen av bygningsloven og de alminnelige vedtekter for Eggesbønes.

Pgf. 9.

Butikker, lager, mindre verksteder m.v. kan innredes hvor det etter bygningsrådets skjønn ikke medfører ulempe for de omboende. På samme måte kan tillates oppført bensinstasjoner hvor det etter bygningsrådets skjønn er behov for det og det ikke medfører særlige trafikkmessige ulemper.

C. Industriareal.

Pgf. 10.

Det areal som utlegges til industri er på planen vist med violet skrå skraffering. Innenfor dette område kan arealet oppdeles etter de enkelte bedrifters behov, etter grenser som i hvert enkelt tilfelle skal godkjennes av bygningsrådet. Parsellene skal ha mest mulig regelmessig form.

Pgf. 11.

Anleggenes art og utforming skal i hvert tilfelle godkjennes av bygningsrådet. Bygningsrådet kan bestemme at bedrifter som antas å ville medføre særlige ulemper, henvises til andre deler av det regulerte industriareal.

Pgf. 12.

Hvor det i planen er vist isolasjonsbelter kan disse ikke bebygges.

Pgf. 13.

1. Bebyggelsen som skal være ildfast, kan oppføres i inntil 3 etasjer.
2. Fra bestemmelsene i pkt. 1 kan bygningsrådet tillate endringer innenfor rammen av bygningsloven.

Pgf. 14.

I industristreket tillates ikke oppført boligbygg. Bygningsrådet kan dog gjøre unntak herfra, etter at helserådets uttalelse er innhentet.

Pgf. 15.

Inngjerding av tomtene må anmeldes til bygningsrådet, som skal godkjennes så vel gjerdenes plassering som høyden, konstruksjonen og fargen. Hvor industritomter støter mot isolasjonsbelte settes gjerdet i grensen mellom tomt og isolasjonsbelte. Sammenhengende gjerder bør ha ensartet høyde, konstruksjon og farge. Isolasjonsbeltet kan mot gatene bare inngjerdes med lave parkgjerder.

D. Fellesbestemmelser.

Pgf. 16.

1. Forhager, mellomrom mellom frittstående blokker, gårdsrom o.s.v. må gis en tiltalende utforming og behandling. Bygningsrådet kan kreve utarbeidet felles plan for disse områder, som viser uthus, beplantning, tørkeplasser, plass for søppelkasser o.l.

2. Forhager og grøntanlegg kan bare innhegnes med bygningsrådets samtykke. Sådant samtykke må også innhentes før anbringelse av delegjerder i tomtegrenser.
3. Bygningsrådet kan med helserådets og brannstyrets samtykke tillate oppført en garasjebygning i 1 etasje felles for hele kvartalet i kvartalenes indre, såfremt det på tilfredsstillende måte kan passes inn i situasjonsplanen.

Pgf. 17.

1. Ingen tomt kan bebygges før det foreligger godkjent tomteinndeling for hele kvartalet, såfremt bygningsrådet finner det nødvendig. Bygningsrådet kan forlange utarbeidet bebyggelsesplan med høydeoppriss for kvartalet i sin helhet før anmeldelse av et enkelt bygg behandles.
2. Bygningene skal ha fasademessig utstyr på alle sider.

Pgf. 18.

1. Bygningene skal ha sadeltak eller valmtak. Takvinkelen må ikke overstige 30 %.
2. Fra bestemmelsene i pkt. 1 kan bygningsrådet dispensere hvor særlige grunner taler for det.
3. Takoppbygg innen bygningslovens ramme tillates oppført hvor bygningsrådet gir sitt samtykke. Innredning av loft til varig opphold for mennesker kan bare tillates av bygningsrådet unntaksvis etter brannstyrets og helserådets uttalelse er innhentet på forhånd i hvert enkelt tilfelle. Nedskjæringer eller vinduer i takflaten - unntatt takluker - tillates ikke.
4. Det kan med bygningsrådets samtykke bygges helt til nabogrense uten branngavl og med lysåpninger i denne vegg, når det er enighet mellom naboene herom og det ved tinglyst erklæring sikres at avstanden mellom bygningene på de to eiendommer blir lik summen av de nødvendige avstander til nabogrensene.
Sådan plasering av byggene kan også bestemmes av bygningsrådet.

Pgf. 19.

For offentlige bygninger angitt i planen gjelder ikke bestemmelsene om etasjeantall og bygningsdybder når bygningene føres opp av mur eller betong.

Pgf. 20.

Bygningsrådet skal ved sin behandling av byggeanmeldelser ha for øyet at bebyggelsen får en god form og materialbehandling, og at bygninger i samme bygningsflukt får en harmonisk utforming.

Pgf. 21.

1. Ved bygninger i gatelinjer tillates ikke framspringende trapper.
2. Mot regulert gate oppsettes 1,3 m høye åpne gjerne av tre eller netting. Sammenhengende gjerder utføres av ens konstruksjon og høyde. Bygningsrådet kan tillate at gjerde mot gaten gjøres lavere eller sløyfes, når dette gjennomføres i hele kvartallengde. Tillater bygningsrådet oppsetting av gjerder mellom nabotomter, skal dette ikke være høyere enn gjerde mot gate. Bygningsrådet kan unnta fra disse bestemmelser hvor beliggenhet gjør annet gjerde brukbart eller ønskelig.

Pgf. 22.

Fargen på hus og gjerder skal godkjennes av bygningsrådet.

Pgf. 23.

Ved siden av disse vedtekter kommer bestemmelsene i bygningsloven og de almindelige bygningsvedtekter for stedet til anvendelse.

Pgf. 24.

Etter vedtektenes ikrafttreden er det ikke tillatt ved private servituttor å etablere forhold som strider mot disse vedtekter.

.....

Til bygningsrådsmöte i Fosnavåg 13/8 56.

Folketallet i Fosnavåg ca. 1200

Bedrifter:

Industrielle:

Gehard Voldnes A/S. Sildoljefabr., mek. verk., hermetikkfabr. etc.

Holmsild A/S

Jakob Jakobsen

M. Myklebust trevarefabr.

Paul Vågsholm, Vågsholmen

Fosnavåg Notböteri

Fisketilvirkerier

P. Goksör, Rasmus Huldal, K. Igesund, S. Myklebus

Fremtidig sykestue og legekontorer?

Herredshusets beliggenhet i tilfelle av at Fosnavåg skal ha det ?

Kontorer for E. verket ?

Tollsted ?

Forbindelse med nyanlegget i Straumen ?

Mur eller tre i åpen bebyggelse ?

Rekkehusbebyggelse med boligselskaper ?

# Oslo NRK: SP_439, SP1237

Manus for radioforedrag Sverre Pedersen hadde i NRK våren 1951

3 kringkastingsforedrag våren 1951

av professor dr. Sverre Pedersen, Norges tekniske høgskole

om

"Forholdet mellom monumentalbygg og plassvirkinger" belyst ved eksempler fra enkelte av de krigsskadede byer, Trondheim og Oslo.

Første foredrag holdes den 9. mars og tar sine eksempler fra de krigsskadede byer.

For et års tid siden holdt jeg et foredrag i Det kgl. norske videnskabers selskap i Trondheim med titel "Capitol, Kristiansund og Victoria terrasse." Mange spurte sikkert seg selv: Hva har disse tingene med hverandre å gjøre og hvorfor er dette temaet blitt tatt opp, og det gjør kanskje også lytterne nu idag.

Hertil skal svares at disse 3 tingene behandler et reguleringsmessig terrengproblem - forholdet mellom et byggverk som ligger på et høydepunkt og det stad nedenfor hvorfra byggverket best kan sees. Dernest skal svares at problemet har vært aktuelt ved reguleringen av enkelte av de bombede byers sentrer og forresten også ved utformingen av Norges tekniske høgskoles forterreng, og idag er det ganske aktuelt ved behandlingen av spørsmålet om bebyggelse på Victoria terrasse og Pipervikflaten nedenfor, som jo Oslo kommune eier.

"Capitolproblemet" vil jeg kalle det problem som ofte oppstår når man med planleggelse av bebyggelse på terrasser å gjøre.

Høydepunkter i terrenget har, når det gjelder bybebyggelse, allerede fra de tidligste tider i estetisk henseende vært omfattet med interesse. Så lenge det dreier seg om høydepunkter i et fritt landskap, er jo saken forholdsvis enkel. Da kan slik bebyggelse sees vidt omkring og også ofte bli sett i stor avstand. Men når man kommer inn i en by, er saken en litt annen. Ofte overtok byene fra fortiden borganlegg eller festninger, som man ikke alltid fikk se nede i bybebyggelsen, særlig i den tid, da man brukte smale gater. Men man skulle gjerne like å se dem, og tidlig søker man da at enkelte punkter innen byområdet, hvor man fra en åpen plass kan se høydedragets bebyggelse. Jeg skal nevne at man fra hovedplassen "Agoraen" i det gamle Athen hadde en fin utsikt mot Akropolis, borgen oppe på fjellterrassen. Jeg vet ikke om denne plassen nettopp var anlagt med det formål for øye, men man ble nok oppmerksom på at dette bybilde tok seg godt ut og så ble plassen kanskje videre utformet under hensyntaken til det.

Rom var opprinnelig bygget på 7 høyder, bl.a. også på et høydedrag hvor Capitol senere ble lagt. I barokktiden, altså i det 16. årh., begynte man å arbeide med å få utsikt opp til disse høydepunktene nede fra bybebyggelsen på flaten. Da det samtidig på Capitol-høyden nå ble lagt en stor offentlig bygning, Roms rådhus, om man kan kalle det så, ville man gjerne få se den godt også nede fra byen. Michelangelo reiste da spørsmålet om vekselvirkningen mellom bebyggelsen der oppe i høyden og en åpning, eller en plass, eller et gateparti nede på flaten, hvorfra man kunne få se rådhuset godt.

Capitolplatået som er et forholdsvis lavt høydeplatå, ligger ikke særlig høyt over flaten der nede, hvor bybebyggelsen ligger - det er bare ca. 12 meters høydeforskjell.

NRK: SP/01

Til sammenlikning skal nevnes at det platå, Gløshaugplatået i Trondheim, hvor N.T.H.'s hovedbygning ble plasert omkring 1900, ved et lykkelig grep, av veidirektør Krag og overlærer i ingeniørfag ved Kristiania tekniske skole, Stenberg, ligger ca. 30 m over Elgeseter plass, dvs. plassen ved søndre bruhode av Elgeseter bro, hvorfra man får se høgskolebygningen i sin helhet når man er kommet over broen.

Vi har imidlertid i Kristiansunds sentrumsbebyggelse et platå, der hvor denne bys "forum" kommer til å ligge, som ligger i ca. 12 meters høyde over flaten nedenfor, akkurat som Capitolplassen gjør.

Som et tredje norsk eksempel vil jeg nevne platået ved Victoria terrasse hvor generalkonsul Pettersen gjorde den for sin tid imponerende innsats i "Kristiania"s regulering å plasere en rekke privatbygninger, monumentalt utformet, på et av det sentrale Osloterrengets høydepunkter, et eksempel til etterfølgelse som dog ikke ble fulgt i noen særlig grad i Oslo. Dette platå ligger 14 m over terrengplatået foran Rådhuset, nede ved havnen og er altså 2 m høyere enn Capitolplassen i Rom over byflaten nedenfor den. Foruten det å få se bebyggelsen på et høydedrag nedenfra, spiller det også en viss rolle, fra bebyggelsen oppe på et høydeplatå i en bybebyggelse, også å kunne få se noe nedover fra platået, altså utsikten.

Det er på Capitolplassen også tenkt på det. Det er en utsikt, i forgrunnen fri, over et byparti, men denne utsikten er ikke så storslått som utsikten fra andre bekronede høydepunkter i Rom, som f.eks. utsikten fra Monte Pincio, over et lavere byparti i forgrunnen, mot Peterskirken, hvis kuppel om formiddagen stråler i sølvhvitt lys, og om kvelden er omgitt av den nedgående sols glorie.

Det man også fester seg ved, ved Capitolanlegget er at utsikten fra høydepunktet er innrammet, hvilket oftest gjør en utsikt mere virkningsfull enn et rundskue.

Her i landet håper vi når torgplassen i Molde sentrum, som er regulert etter krigsødeleggelsen i 1940, er ferdig utbygget å få en innrammet utsikt mot Romsdalsalpene, som skulle bli meget virkningsfull. Man merker allerede nu noe av virkningen, idet bakermester Schistads og manufakturgrosserer Pettersens hjørnebygninger er kommet og danner ramme. Men selve plassen er ennå ikke lagt i mønster og - plassens øvre del, som er trafikkfri og beregnet på rolig betraktelse av utsikten er ennå ikke påbegynt.

Etter bombingen i en rekke norske byer våren 1940, ble der flere steder anledning til å stå nokså fritt når det gjaldt plaseringen av de offentlige bygninger og utformingen av plassanleggene i sentrum. I mange av byene hadde fremtredende offentlige bygninger eller plasser enten manglet eller ligget forholdsvis i bemerkelsesverdig til. Der manglet således et ordentlig torg i Molde. Det tilløp som hadde vært til torg der, var etter hvert grodd fullt med små nyttebygninger, så det ikke var blitt stort igjen av det. Hovedgaten som løp inn på torget var også overordentlig smal, bare 6 m, således at publikum så å si nesten var nødt til å gå inn i Iversens butikk, som lå på hjørnet, enten de ville eller ikke. Etter at gaten nu er blitt 18 m bred, er ikke dette tilfelle lenger. Det er jo av de ulemper moderne regulering medfører, men det skal sies til Iversens ros at det kom ingen protest fra ham i den anledning.

Det fantes riktignok et lite plassanlegg til i sentret litt lengere oppe, - det såkallte Hestetorg. Men det var av ganske små dimensjoner og var dessuten ved bebyggelse skilt fra det som skulle vært det egentlige torg og som lå nedenfor.

Ved utformingen av reguleringsplanen her, forsøkte man å slå sammen disse 2 åpne arealene slik at de skulle bli et rommelig 2-delt torg midt i byens sentrum. Selve handelstorget - den nedre halvdel - ble liggende nede mot sjøen og utstyrt med honørbrygge. Så kom hovedgaten, og ovenfor denne ble den øvre halvdel av torget liggende på en noe forhøyet plass som man skulle nå ved en bred trapp fra gaten nedenfor, og hvor man kunne stå i god ro og nyde utsikten over Moldefjorden med det berømte panorama med Romsdalsalpene i bakgrunnen. På den nedre del av torget ville det bli trafikk, handel og forbindelse med sjøen, så der ville det bli urolig - livlig, men på den øvre torgflate ville det bli adgangbare for fotgjengere. Den ble en plass for beskuelse og fordypelse i det storslåtte naturscenerI som man hadde foran seg.

På hver side av dette øvre torg ble foreslått lagt noen fremtredende bygninger, et par bankbygninger, og som avslutning oventil på torget ble rådhuset plasert. Det ligger i forslaget helt symmetrisk i plassen, hvilket i sin tid - det var jo like etter frigjøringen - vakte litt kritikk, idet man mente at en slik plass med honørbrygge nederst og et rådhus øverst ikke skulle vær demokratisk nok, men Oslo Rådhus med nedenforliggende plass og honørbrygge, viser jo en tilsvarende løsning, som oppsto lenge før noen diktaturtendenser hadde vist seg i Norge. Man arbeider f.t. med foruten rådhuset som blir den mest dominerende bygning i plas bildet også å få trukket mest mulig av kirken som ligger litt ti siden med i bildet.

Det var forresten atskillig arbeid med å få hovedgaten ført frem over torget, for den lå på et langt stykke - ca 200 m. slik til, at vannet gikk inn i kjellerne på den gamle bebyggelse, og både torgplassen og gaten ble da under arbeidet med det nye arrangementet løftet i været, muret opp i gråstein, slik at kjellerne skulle bli flomfrie.

I en annen av de bombede byer, Kristiansund, var kirkeplaseringen på Kirkelandet - som er den sentrale bydel - før krigen ikke ubetinget heldig. Den tok opp plass av noe som naturlig burde vært parkområde, og den lå ikke særlig virkningsfullt til heller.

Det var flere offentlige bygninger som foruten kirken skulle ha plass i sentrumsområdet i det nye Kristiansund. Blant dem bålet et fremtidig tinghus, Norges Banks bygning, posthuset og byens eget rådhus, som man noksa tidlig besluttet seg til å legge nede ved sjøen. I en sjøby vil man jo naturligvis helst ha rådhuset ved en plass mot sjøen. Tollboden lå tidligere her, men da all bebyggelse i det brente strøk i Kristiansund sentrum ble ekspropriert, sto man forholdsvis fritt i å utforme planen, og fikk rådhuset lagt til fisketorget, som blir en vakker plass nede ved havnen, "Vågen", som jo egentlig er Kristiansunds forum, et livfyldt forum.

Det viktigste trekk i sentrumsplanen i Kristiansund er oppfartsgaten fra fisketorget - Vågen, og opp til et platå, som akkurat som Capitol i Rom ligger 12 m høyere oppe i terrenget og hvor der på en naturlig måte kan arrangeres et monumentalt plassanlegg. Dette plassanlegg har også en naturlig avslutning oventil, idet et fjellparti - Barmannhaugen - går opp her, foran hvis nedre del der er noen store deilige, gamle trær som heldigvis ikke ble ødelagt under bombingen og den etterfølgende brann. Avslutningen på den nye 24 m brede oppfart fra havnen er således ganske bra i og for seg, slik som den nu er, men det var jo en fristende tanke å plasere byens hovedkirke oppe på denne haugen. Den ville da fått en meget frittstående plass i bybildet sett fra sjøen, og

den ville blitt liggende rett foran oppfartsgaten som er en bred forretningsgate med en praktfull perspektivisk utsikt over Vågen mot den store elegante Nordsundsbroen, mot Nordsundet selv og Tusnafjellene som avslutning på det dype landskapelige perspektiv.

Imidlertid inntraff der en ting som gjorde denne plasering vanskelig, og det var at der på den søndre skråning av Barmannhaugen lå et folkebad som på et tidlig tidspunkt under krigen av naturlige grunner ble restaurert og dermed representerte en verdi som man hadde vanskelig for å kunne se bort fra, og man derfor ikke kunne foreslå revet, og da ville kirkeplaseringen på toppen av Barmannhaugen bli noe knapp. Dvs. i eldre byer i Mellom-Europa og Italia har man ofte ikke behøvet en så stor plass for en kirke, og bebyggelsen er enkelte ganger kommet nær inn på den, men det er jo litt anderledes her i Norge hvor man er vant til at bebyggelsen skal holdes på avstand fra kirken.

Det ble da spørsmål om å finne andre plasser for kirken, og foruten å plasere den som før inne i parken - som mange mente var en god løsning, men som fagfolk reagerte sterkt mot, idet de mente at parken derved ville bli innskrenket i areal - så grep man til den tanke å foreslå kirken plasert på en mindre høyde som lå syd for det omtalte plassanlegg ved toppen av oppfarten. Det var tidligere fengslet som hadde ligget der, men det gjør jo ingen ting, og det var ødelagt. Og det må innrømmes, at det også er en meget pen plass for Kristiansund hovedkirke. Den støter da umiddelbart inn til byens mest monumentale plass. Den ligger såpass høyt at den er godt synlig også utenfra, selv om den ikke vil bli så synlig som den ville blitt på den førnevnte Barmannhaugen, og da den er hevet noe over plassflaten i det naturlige terreng, så vil den ikke sjeneres noe av trafikken over plassen som forresten gjennomløper denne, et godt stykke bortenfor kirken.

Ved denne plass har posthuset også fått tomt og en pen bygning som ligger som avslutning av "oppfarten" på dens nordre side, og sammen med en forretningsgård vis-a-vis den, som blir oppført på søndre side til sommeren, vil danne en virkningsfull ramme om den før nevnte imponerende og vakre landskapelige utsikt østover fra plassen. Ved plassens nordre side vil der også bli en fremtredende bygning, så den vil på 3 sider ha fremtredende bygninger og på den 4. side danner Barmannhaugen en "vegg" bak de før nevnte vakre gamle trær.

Imidlertid er kirkens endelige plass kanskje ikke egentlig besluttet, selv om det nok er vedtatt at den skal ligge der, så kristiansunderne har ennå kanskje ikke tatt standpunkt til hvor den for alvor skal bli. Derimot er oppførelsen av rådhuset nede ved plassen ved havnen allerede langt fremskredet. Det vil også få en virkningsfull beliggenhet som et hjørnebygg, som flankeres av den brede og flotte oppfart på den ene side. På den annen side av oppfarten får formodentlig kanskje havnevesenet sin bygning på hjørnet.

Bebyggelsen syd for denne plass langs kaien er en rytmisk arrangert gruppe av kombinerte pakkhus, forretnings- og kontorlokaler i form av gavlbygg, som minner om de gamle sjøpakkhus som sto her før bombingen og er et meget karakteristisk trekk i mange gamle norske sjøbyer, f.eks. Bergen, Trondheim og Tromsø. Det nye Kristiansund får ikke bare én ny plass i sentrum, men flere plasser, altså en plassgruppe, noe som ikke alle byer er så heldige å få. Nederst er fisketorget ved havnen, så den langstrakte plassliknende stigende oppfartsgate og så byens sentralplass forum, som nettopp er nevnt og som glir over i Kristiansunds prektige langstrakte stigende bypark. Og denne parken er ordentlig fin og fargerik om sommeren og høsten.

Det er ikke mange byer som har en slik plassgruppe, men mange strever etter å få det. Arkitekturen er naturligvis av avgjørende betydning. La oss håpe den blir god i Kristiansund. Det som hittil er gjort i den retning i de brente byer lover godt.

For så å gå over til en annen av de brente byer - Narvik - så får torget der en sjelden monumental utforming. Øverst i det stigende terreng mot sydøst kommer den nye telegrafbygning, eller Statens hus som det kalles. På begge sider kommer det pene avtrappede forretningsbygninger nedover skråningen, hvor der nu er oppkjøringsvei, men der kommer til å bli trapper.

Narvik

I terrassen foran Statens hus ligger allerede en ster og vakker torghall. Foran den kommer salgstorgets flate som er meget pent gønstret og utstyrt med et vakkert basseng-anlegg. Så kommer, på den andre siden av hovedtrafikkgaten, broen som går over malmlagrene og til den annen bydel, Oskarsborg, hvor sykehuset ligger monumnetalt plasert på høyden, og sammen med den, av avdøde professor Nordhagen tegnede kirke, bidrar til å gi byen en vakker silhuett på denne side - "Oskarsborgsiden". - For så å gå tilbake til torgplassen, så vil den på sin side få byens fremtidige rådhus som vil bli utformet som et høybygg. Det hele vil samle seg til et usedvanlig vakkert og monumentalt torg hvorfra man nedover den svakt fallende gate nr. 1, som den kalles, har en vakker utsikt mot snefjellet Skjomtinden på den andre siden av fjorden, et fjell med en interessant silhuett som minner om en kvinneprofil med krone på, og som har noen prektige isbreer som gir liv i bildet. Nordlendingene kaller det fjellet "den sovende dronning", og det er et meget pent fjell som gjerne kan ha dette pene navnet.

Men utsikten fra torget i Narvik byr også på en annen attraksjon. Man ser fra torget barakkene som snart blir fjernet, "havnen" og "lagringsområdene" for jernmalmen fra Kiruna og Luosavarre. Det er der arbeidslivet foregår. Dag og natt rangerer de elektrisk drevne malmtogene og legger opp svære terrasser av malm, som derpå mekanisk føres ned til de svære kaianleggene hvor de store malmbåtene automatisk fylles på en 3-4 timer. Utenfor på havnen ligger oftest rekker av store båter og venter på å få komme til kaien. Det fra byens monumentale sentrumsplass å kunne se et arbeidsliv av slike dimensjoner utfolde seg er en av de sjeldne ting i byreguleringen.

Det kunne være meget ennå å si om monumentalbygg og plassvirkninger i andre av de brente byer. F.eks. om Åndalsnes hvor kirken blir liggende oppe på en flott naturlig terrasse og med Veblungsnesakslen som virkningsfull bakgrunn, - om kirkeplaseringen i Steinkjer nær ved elven og broen, - om kirkeplaseringen i Namsos på en vakker naturlig forhøyning i bysentret - Bråholmen som det kalles - eller om det store torget nede mot havnen i Bodø, men det vil bli for langt foredrag, En gang vil vel imidlertid noen av lytterne selv kunne få se disse ting i fult ferdig stand.

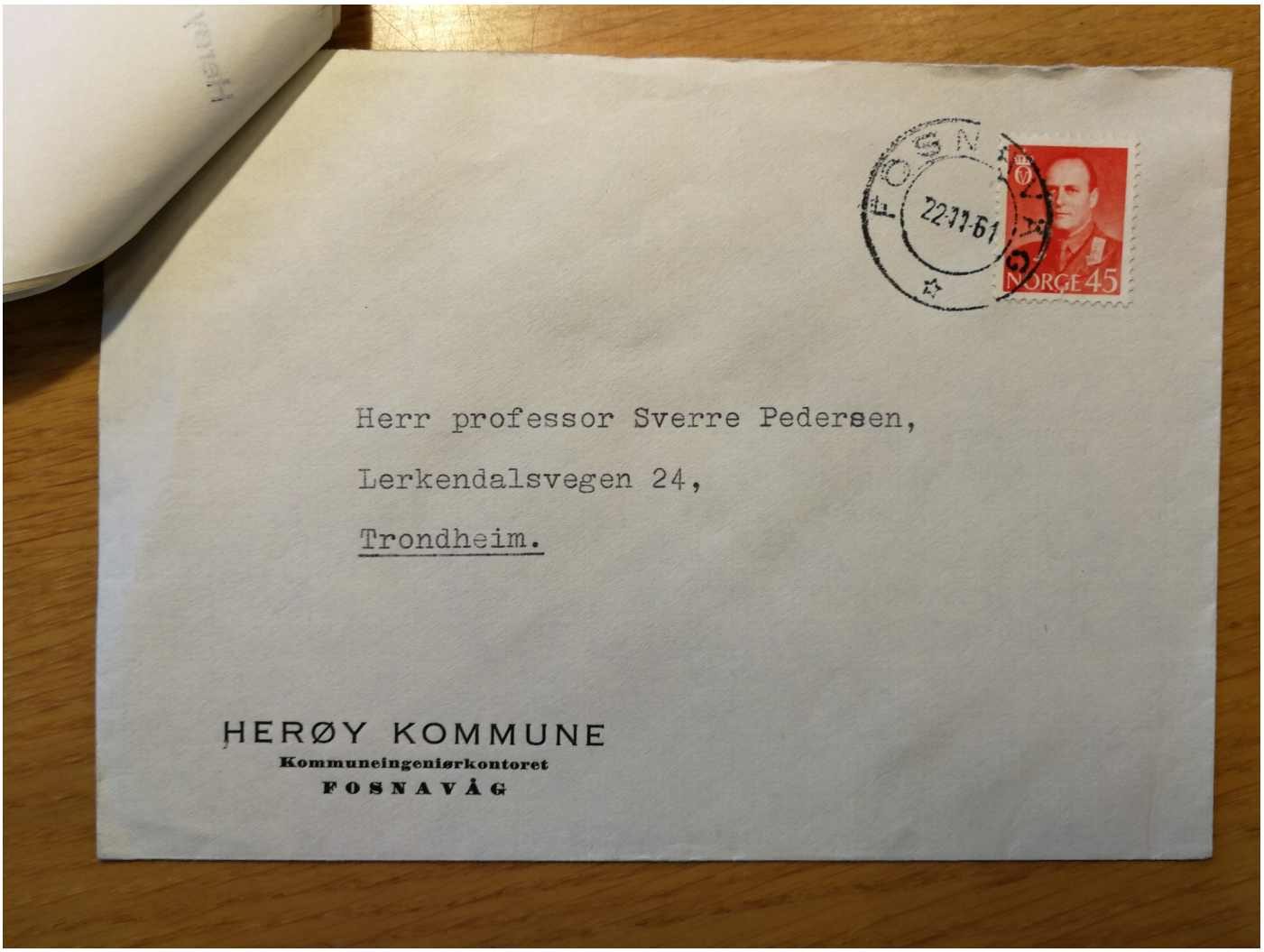
Jeg vil ikke slutte dette foredrag uten å uttale min beundring for stadsingeniørene i de krigsskadede byer for den heroiske kamp de som brannsjefer førte mot brannene som oppsto etter bombeangrepene, og fordi de uten pust i bakken tok fatt oppryddding og utbedring av alle de hundrer av ting som de måtte gjøre for å skaffe levelige forhold snarest mulig for befolkningen. Og for hva de under selve krigen fikk gjort av nye store gateanlegg og plassanlegg og fortsatte med etter krigens slutt, slik at Norge hva gjenoppbygging angår ikke står tilbake for noen andre land. Tvertimot. - Det gjelder Røkkum i Kristiansund, Dørum i Molde, Gregusson i Steinkjer, Knutssøn i Bodø, John Roald i Narvik, Kvamme på Voss og mange andre.

.....

NRK: SP/05

# SPA_03_ KORRESPONDANSE

(Pedersen, Sverre: planarbeid i Fosnavåg på 1950-60-tallet. Privatarkiv NTNU UB TEK-0028 L 0029A Sverre Pedersen)



22/2 56

Herr Fotograf Farmer.

Fosnavåg

Med tak erkjender mottagelsen av 2 matte kopier av utkastet til Reguleringsplan for Fosnavåg.

Hegg skulde prøve å få fotografert samme kart som de var heng sammen paa vegen i hans kontor. Hvis det ikke er gjort venligst send hem en det og la mig faa mat kopi overnat det er gjort

Bedste Hilsen. Steve Pedersen

HERØY KOMMUNE
KOMMUNEINGENIØREN
EGGESBØNES

EGGESBØNES, 5. sept. 1956.

Herr professor Sverre Pedersen,

T r o n d h e i m.

Jeg vil först få takke Dem for behagelig samarbeid og veiledning i reguleringsspörsmål den tiden De var her.

Siden De reiste, har jeg fått gjort en del målinger. Ca. 4o hus er innmålt, 3 gater er stukket ut og lengde profiler tatt opp ~~xxx~~ for 2 av dem, dertil en hel del tomter og nybygg. Dette vil De få oversendt etterhvert som det blir inntegnet på reg. kartene. Jeg tror det ennå kan ta en 1 1/2 ukes tid för det er klart.

Alle gater og tomter som er utsatt er i samsvar med Deres forslag til reguleringer for Fosnavåg og Eggesbönes.

Foruten devbygningsrådsmötene De var til stede ved, er det blitt holdt nye möter hvor kun reg. planene ble behandlet og vedtatt med mindre bemerkninger( Eggesbönes ). De skal få utskrift av protokollene.

Vedlagt sender jeg Dem et utsnitt av reg. kartet for Fosnavåg, nærmere Indre Nörevågen.

Saken er at grunneierne og Voldnes er interessert i å få omlagt tverrgaten mellom övre og nedre vei i Indre Nörevågen. På kartutsnittet er inntegnet de enkelte alternativer.

Deres forslag ( blyant og grönt ) i reg. planen er vegteknisk og trafikkmessig den beste tverrforbindelse og ville være den heldigste lösning å holde på.

Grunneierne og Voldnes mener det ödelegger tomtearealet og har sendt inn sitt forslag ( Rödt ) på skissen. Allerede for flere måneder siden har disse overlevert dette til Fosnavåg Bygn.råd uten at det er blitt tatt standpunkt til forholdet.

Grunneiernes forslag har sin största fordel i at veien blir lagt etter grenselinja, men er teknisk en lite god lösning da stign.forh. blir ca. 1 : 1o og jeg ser helst at det blir unngått. Jeg har værtog sett på forholdet og dessuten tatt åpp nivellement( forelöpige ) og har fremsatt et forslag ( inntegnet med blekk). Dette er ikke absolutt bra, men er en brukbar lösning.

Eiendommen til Kvihaug blir kjöpt av Voldnes i nærmeste fremtid og jeg antar at området blir nyttet av ham til utviding for bedriften.

Håper det vil la seg gjöre å få sendt meg råd om hvilke retningslinjer jeg kan ta som grunnlag i denne saken.

Jeg går ut i fra at De har fått oppgjör for reiseregningen.

Med beste hilsen

T. Hegg

T. Hegg

SPA_03/02

den 11.9.1956.

Herr Kommuneingeniör Hegg,
Eggesbönes.
Reguleringsplanen Fosnavåg.

Selv takk for hyggeligt samvær.

Hvis kurvene er slik at De kan få 1:10 på Deres forslag uten altfor store masseforskyvninger ,kan det velges. Grunneiernes forslag gir en for kroket nedkjöring. Mitt forslag bygget på de tegnede kurver. Hvis denne veien blir fört rundt pynten og nordover og inn i bukten kan den bli atskillig trafikert,når fryseriet kommer der. Det var vel fryseri som da var påtenkt,isåfall vilde det være bra å ha den litt bredere enn 12 m. f.eks. 14. Byggelinjen mot industritomtene måtte da trekkes 2 m. nedover. Det ser ut til å skulle gå ,da der ikke er bygget der. Formodentlig vil grunneierne ikke like det. En annen måte å gjöre det på var å plassere hus bare på övre side av kvartalet og la dem få have foran ned mot veien så de ikke fikk noen ulemper av trafikken.

Vennligst overvei det.

Jeg ser gjerne jeg får reiseregningen snart betalt.

Hilsen

1 bilag.

Sverre Pedersen.

**HERØY KOMMUNE**
**KOMMUNEINGENIØREN**
**EGGESBØNES**

Fosnavåg, den 27. jan. 1957.
~~Eggesbønes,~~

Herr professor Sverre Pedersen,

T r o n d h e i m.

Vedr. reguleringsplanen for Fosnavåg.

U t s k r i f t.

Fosnavåg Bygn. råds möte 13/8 - 1956.

Sak nr. 1

Reguleringskartet for Fosnavåg.
Professor Sverre Pedersen var til stades og gjorde greie for arbeidet sitt med revidering av reguleringskartet. Han la fram revidert plan for regulering og gav rettleiing om det vidare arbeid og om framgangsmåten med å få reguleringsplaner ferdig til godkjenning.

Fosnavåg Bygn. råds möte 24. aug. 1956.

Sak nr. 3

Reguleringskartet for Fosnavåg.
Bygningsrådet granska professor Sverre Pedersen sitt framlegg til regulering og gjorde vedtak om å peika på:

Gate 25 - 29 bör truleg verta 12,5 mtr. mellom byggelinene.
I stroket frå gatekryss 7 - 2o vil det verta trong til plassar for bilparkering.
Gata ovanfor Ole Leikanger sin eigedom vert å forandra såleis som synt på kartet med raud blyant.

Med desse förebels merknader vert kartet å senda professor Pedersen ~~xxx~~ - före det igjen vert lagt fram for bygningsrådet til vedtaking saman med framlegg til vedtekter.

Rett utskrift attesteres.

Torbj. Hegg

Torbj. Hegg

den 29.mai 1957.

Herr Kommuneingeniör Hegg,
Fosnavåg.

Reguleringsplan for Fosnavåg.

Da den fargelagte originalplanen for Fosnavåg var temmelig medfaret,har jeg latt den oppklebe og sender den herved. Koordinatsystemet er etter slik som vi ble enig om fört videre fra Eggesbönes kartet og inntegnet med blyant. 5 kurvene er avmerket.

Etter avtale lager De et tverprofil for pröve på höydekurvene og lar meg få.

Så måtte De på den ene oversendte hvitkopi sette opp höydepunktene i gatekryssene slik som De mener de bör være så får jeg gå igjennom dem. Da terrenget er kupert er det best De lager forslaget som er på stedet.

Jeg skal overföre höydepunkterne i blyant på tracingen når vi er blitt enige om dem. Til eget bruk har jeg en fargelagt hvitkopi her,som jeg nu fotograferer.

m.hilsen

Sverre Pedersen

Sverre Pedersen.

P.S. Jeg synes kanes kunne fai en meget pæ plass hvori det blir som foreslat.

S.P. O+2 29/5 57

Herr Kommunalsj. Hegg

Fosnavåg

Reguleringsplan for Fosnavåg

Da den fastlagte Reguleringsplan for Fosnavåg var temmelig uheldig har jeg latt den oppheve og sendt den tilbake. Koordinatsystemet er efter et slik som vi ikke ennå har fått vedtatt fra Byggestyrelsen og inntegnet med blyant. 5 kurvene er avrundet.

Efter avtale legger De et tverrprofil for prøve paa hovedkurven og lar mig faa.

Saa maatte De paa dette ene avsnitt ~~til~~ hovedkopi satte op hovedpunktene i fastlagssystem slik som De mener de bør staa saa kan jeg gaa i gjennom dem. Da torsdag er lagret er det best De legger forslaget som er paa skred.

Jeg skal vaske hovedpunktene i blyant saa tegningen naar vi er blit enige om den.

Til igjen kunde han jeg er forelagt hovedkopi den. om jeg om fotografen.

M. Helsi

Ivar Reiten

den 17de juni 1957.

Herr Kommuneingeniör Hegg.
Fosnavåg.

Herr Thomassens nybygg.Igesundsvegen.

Jeg vil anbefale at man begynner å gjennomföre den nye byggelinje. Såvidt jeg vet har Bygningsrådet godtatt planen,men det er best å fremlegge saken for rådet og få dets vedtak for dette punkt.

Med hilsener

Sverre Pedersen.

finner en ikke å kunne framsette noe forslag til forandring.

Bygningsrådene i Fosnavåg etter 1942 har vistnok vært av den mening at planene har vært stadfestet og at bygningene derfor er oppført uten at det har vært konferert med vegvesenet, og da vegvesenet ikke har gjort noen innsigelser mot bebyggelsen langs Igesundsvegen har de og trodd det samme.

For øvrig finner en ikke noe å innvende mot reguleringsplanen.

Det mottatte kart sendes tilbake i egen pakke.

For vegsjefen

Ernst Eyke

HERØY KOMMUNE

Kommuneingeniørkontoret

Telefon 162

FOSNAVÅG. den 6. jan. 1958.

Herr professor Sverre Pedersen,

T r o n d h e i m .

Vedr. reguleringsplanen for Fosnavåg.

Takk for hilsen og godt nytt år.

Vedlagt fylgjer reguleringsplanen for Fosnavåg og eit skriv frå overing. K. Rykke ved Statens Vegstell, Molde.
Som De vil sjå av brevet frå vegstellet så har dei einskilde merknader å gjere. Mellom anna er det stenging av vegen frå Igesund og inn til krysset ved Moen, Ekko, og Rören, Fosnavåg Sentrum.
Dessutan har de kravd at Losjebakken går ut og i staden lagt inn ein snuplass for bilar som kjem opp Bedehusbakken. Vidare ynskjer dei innlagt plass for drosjer og utviding av gatene der det skal vere haldeplassar for lokale rutebilar.
Etter samråd med rutebileigaren har eg merka av på kartet dei stader det vil verta aktuelt med haldeplassar. Merka er eit blyantkryss.
Om det er mogleg ville eg gjerne ha kartet tilbake til den 16. jan. d.å., da det er planen å ha et bygningsrådsmöte og etter det legge ut reguleringskartet for Fosnavåg.

Med venleg helsing

T. Hegg

Kartet med Skudt Sysnart.

SPA_03/09

18/7 1958

Herr Kommuneingeniör Hegg
Fosnavåg.

Konferanse i Trondheim d. 17 og 18 juli 58.

Ad. Reguleringsplan for Fosnavåg.

De efter utleggelsen av planen innkomne 28 klager ble gjennemgått og eventuelle forandringer skissert inn av undertegnede på et ark tegnepapir for ved en senere konferanse å bli inntegnet på Transparenten.

Ad Reguleringsplan for Eggesbönes.

Den av Bygningsrådet netop vedtatte forandring av Gaten gjennen Forretningsströket fra 18 til 15m. bredde ble inntegnet på Originalplanen og trasingen. Likeså Trygdekassens nybygg og en skissemæssig antydet utrettning av Innfartsvei forbi Skolen nord i planen.
Man enedes om å la planen sende til Vegkontoret i Molde til eventuelle bemerkninger og derpå å sende den til Herredsstyret.

Bedste hilsen
Sverre Pedersen

Transtrøn 5/6 1959

Herr Kommuneingeniör Hegg
Fosnavåg.

Ad Reguleringsplanen for Fosnavåg.

Da jeg står foran endel större utbetalinger varjeg forbunden om jeg snarest kunde få utbetalt Kr. 4000, av honoraret.

Vil De være så snill å la mig få höre, når denne planen og planen for Eggesbönes er blitt vedtatt av Herredsstyret.

Hvis der skulde bli noget mere å gjöre vilde være meget hyggeligt.

Bedste Hilsener

Arne Pedersen

20/IO 1959

Herr Kommuneingeniør Hegg

Fosnavåg.

Ad. Reguleringsplanen for Fosnavåg.

Netop færdig med endel travle saker kommer jeg til å tenke litt på om planene for Fosnavåg og Eggesbønes er ferdigbehandlet av Herredsstyret, og var takknemlig for å høre om der er blitt ønsket nogen forandringer, eller om de er vedtatt som de var foreslått.

2 av mine større arbeider nordpå er nu blitt stadfestet Stokmarknes og Nesna. Det var interessante Arbeider og ikke uten adskillige vanskelige punkter.

Bedste hilsener til

Bygningsrådene og Dem selv

U T S K R I F T

av nötebok for Herröy formannskap i möte den 28. november 1960.

Alle formennene var til stade, 1 varamann nedrekna.

Sak nr. 314/60 F.

Den reviderte reguleringsplan for Fosnavåg.

Med skriv av 31. okt. d.å. har kommuneingeniören sendt over:

1. Den revidert reguleringsplan for Fosnavåg, utarbeidd av professor Sverre Pedersen.
2. Vedtekter til reguleringsplanen.
3. Skriv frå grunneigarar i Igesund om endring av planlagt regulering av gater på Kleiva, og Bygningsrådet si avgjerd i saka, nr.38/58.
4. Utskrift av Fosnavåg Bygningsråds möteprotokoll for 2. sept. 1958 om förehaving av klager på planen. (Sakene nr. 42, 43, og 44/58.)
5. 28 klager på reguleringsplanen m/ påteikning av bygningrådet si klageförehaving. - Vidare klage B om bru over Vågen med påteikning av byg ningsrådet sitt vedtak.
6. Utskrift av nötebok for Fosnavåg Bygningskommunestyre av sak nr.9/6 om förehaving av reguleringsplanen i bygningskommunestyret.
7. Utskrift av Fosnavåg bygningsråds möteprotokoll av sak nr.16/60 om ny förehaving av planen i byg n. rådet.
8. Gjenpart av ekspedisjonsskriv frå bygningsrådet til jordstyret av 31/10 som har fått planen til förehaving etter jordlovens § 54.

Etter oppmoding av Fosnavåg Bygningsråd har Herröy kommunestyre i möte 13. okt. 1954 gjort vedtak om å gje professor Sverre Pedersen i oppdrag å revidere reguleringsplanen for Fosnavåg og å bera utgiftene med dette. Kontrakt med professoren er undertskriven av ordföraren 5/11-55.

Den reviderte reguleringsplan m/ vedtekter vart godkjend av Fosnavåg Bygningsråd den 20. jan.1958 og utlagt til ettersyn i tida 1/3 - 1/4 - 1958.

Bygningsrådet hadde klagehandsaming den 2. sept. 1958. der etter vart reguleringsplanen på nytt utlagt til ålment ettersyn etter rettingar som fylgje av klagene.

Reguleringsplanen har elles vore framlagt for Statens Vegstell og for Statens hannestell sitt distriktskontor i Ålesund.

Fosnavåg Bygningskommunestyre har i möte 29/9 1960 gjort merknader til planen om at löpet til indre hamn er for smalt og bör utvidast til dei nåverande sjö- og kailinjer, at kailinja på n.o. sida av hanna bör trekkast 10 meter tilbake og vidare at den skisserte bygg s.o. for Hansens kai bör slöyfast. Det siste er retta av bygningsrådet i samarbeid med professoren, medan spörsmålet om sjö- og kailinjer på hanna berre kan avgjerast av hannestyremaktene. Elles har ikkje bygn.komm.styret merknader.

Tilråding til vedtak:

I. Herröy kommunestyre sluttar seg til vedtaket i Fosnavåg Bygningskommunestyre og har ikkje merknader til planen bortsett frå det som bygningskommuna har nemnt om kailinjer m.m. på hanna.

II. Herröy kommunestyre rår til at den framlagde reguleringsplan vert godkjend og stadfest.

Rett utskrift.

*Ùtskrift frå møtebok i Herøy Formannskap 28. nov. 1960 som tidfestar noko av planprosessen*

---

Saka framanfor var förehavd i lovleg tillyst kommunestyremöte den 16. desember 1960 der 29 av 33 medlemer var til stades, og det vart då gjort slik bokföring under sak nr. 260/59 K:

" Sak nr. 260/59 K.

" Den reviderte reguleringsplan for Fosnavåg.

" Ordföraren refererte skriv av 13. desember 1960 frå Sunnmöre Kreditbank A/s om reguleringa av banken sin eigedom v/ almenningsområdet, og utskrift av sak 23/60 av Fosnavåg Bygningsråds mötebok frå möte 13. des. 1960 om same sak.

Vedtak:

" I. Heröy kommunestyre sluttar seg til vedtaket i Fosnavåg Bygningskommunestyre og har ikkje merknader til planen bortsett frå det som bygningskommuna har nemnt om kailinjer m.m. på hamna.

" II. Kommunestyret sluttar seg like eins til vedtak i Fosnavåg Bygningsråd i möte den 13. desember ~~[illegible]~~ 1960.

" III. Heröy kommunestyre rår til at den framlagde reguleringsplan vert godkjend og stadfest.

" Vedtaket ovanfor vart gjort mot Joakim A. Remöy si röyst, som kravde fylgjande tilföra möteboka: " Jeg slutter meg til innsendte protest fra Sunnmöre Kreditbank A/s angående regulering av banktomta i Fosnavåg."

Rett utskrift.

Herøy Kommuneing.kontor
FOSNAVÅG

Fosnavåg, den 2. februar 1961.

Herr professor Sverre Pedersen ,

T r o n d h e i m .

Vedr. reguleringsplanene for Eggesbønes/Myklebust og Fosnavåg.

Jeg lovte Dem en redegjørelse om hvordan det gikk med reguleringsplanene for Eggesbønes og Fosnavåg mellom jul og nyttår. Det ble det dessverre ikke noe av. Jeg kan nå opplyse:

Reguleringsplanen for Eggesbønes/Myklebust vart godkjent av Herøy Formannskap i sak 313/6o , den 28. nov. 196o og av kommunestyret i sak 259/6o,den 16. desember 196o. Båe stader gikk reguleringsplanen gjennom utan merknader. Eg møtte både i formannskapet og kommunestyret , der eg redegjorde for planene m/vedtekter og klagehandsaminga.

Reguleringsplanen m/vedtekter har ogso vore lagt fram for jordstyret og fylkeslandbruksstyre ( Jfr. den nye jordlova § 54) der planene vart tiltrått.

Reguleringsplanen m/vedtekter og saksdokumenter er ekspedert Fylkesmanen i Møre og Romsdal , Molde , den 27. desember 196o.

Reguleringsplanen for Fosnavåg. Reguleringsplanen m/vedtekter er godkjent av Bygningskommunestyret 29/9-6o, Jordstyret og Fylkeslandbruksstyret har handsama planen utan merknader, Herøy Formannskap og Herøy Kommunestyre har handsama planen og godkjent den. I Kommunestyret var det 1 stemme mot at banktomta på Almenningen i Fosnavåg vart utlagt til offentlig plass. Sunnmøre Kreditbank i Fosnavåg hadde protestert på vedtaket i Bygningskommunestyret om fjerning av bygget på banktomta i Fosnavåg.
Bygningsrådet gjorde difor etter tilråding av meg vedtak om å unnta frå reguleringa banktomtarealet . Årsaka til at eg gjorde slikt framlegg,var at det elles kunne vera fåre for at hele reguleringsplanen måtte opp til ny handsaming og offentlig utlegging. Det ville seinke arbeidet med å få planen stadfesta. Dette vedtaket vart gjort i bygningsrådet si sak 16/6o ,den 13. desember 196o. Kommunestyret godkjente bygningsrådet sitt vedtak.
Reguleringa av dette tomtearealet vert difor tatt opp til ny handsaming seinare.

Herøy Kommuneing.kontor
FOSNAVÅG

II

Etter at Herøy Kommunestyre hadde handsama reguleringsplanen for Fosnavåg, vart saksdokumentene send Bygningskommunestyret for videre ekspedisjon til Fylkesmannen .
Eg har prøvd å fylgje opp saka og mast på bygningskommunestyret om at dei må få send reguleringsplanen . Etterrøkjingar i føre veka synte at den ikkje var send , men eg går ut i frå at det nå er gjort

Med omsyn til banktomta i Fosnavåg , so er alle offentlege instansar her i kommunen samde om at Sunnmøre Kreditbank ikkje bør få bygge på Almenningsområdet, tross protestane frå banken.
Eg har tatt til med innleidande forhandlingar med bankstyret for å finne en ny brukbar tomt og det er mulig det går i orden.

De beste hilsner og godt nytt år

Torbjørn Hegg

Vedlegg: Utskrifter frå Formannskap og Kommunestyre vedr. handsaminga av reguleringsplanene for Eggesbønes/Myklebust og Fosnavåg.

28.a.1961.

Herr Kommuneingeniör Hegg.

F o s n a v å g.

Vedrörende reguleringsplanen for Eggesbönes,Myklebust og Fosnavåg.

Mange takk for meddelelsen av 2 ds. om at reguleringsplanene nevnt ovenfor,nå er vedtatt av Herredsstyret og antagelig på veg til Departementet.
Det var meget fornuftigt gjort å unnta Banktomtarealet fra regulering. Jeg har gjort det samme i Stokmarknes ,hvor Vegvesenet og stedet ikke kunne bli enige om et lite punkt midt i planen. Departementet stadfestet planen med den undtagelse.
Vi får nå höre hva myndighetene i Oslo har å si og rette på det som eventuelt måtte kreves derfra.

Beste hilsen og takk for interessert arbeide med de 2 planer.

Sverre Pedersen.

P.S. Skulde glede meg om det ble et areal til å regulere.De antydet det engang.
Ellers ble 2 store og vanskelige planer stadfestet en i Sörreisa og en like utenfor Stavanger. En större plan for den store del av Gjövik ,som ligger i Vardal,står også foran stadfestelse.
Dessuten er der arbeider igang på Dombaas, i Alvdal, i Farsund, i Ulsteinvik ( nye).

D.S.

2 mars 1962.

Til Kommunaldepartementet.
Kontoret for Bygnings og Brannvesen,
Herr Byråsjef Schulze.
O s l o.

ad Reguleringsplan for Fosnavåg i Møre.

I brev av 24/11 1961 bad jeg om velvilligst å få opplysning om hvor langt reguleringsplanen for Fosnavåg var kommet.

Der er nemlig kommet en ny Kommuneingeniør, som ikke ennå var helt inne i denne saken.

Jeg var forleden i Fosnavåg og man var der interessert i å få planen stadfestet, da det av flere grunne, hadde tatt tid med å få den ferdig for fremsendelse til Departementet.

Ærbødigst

Sverre Pedersen.

Trondheim 18 Novbr. 1961.

Herr Kommuneing. Hegg.

Fosnavåg.

Ad. Reguleringsplaner for Fosnavåg og Eggesbönes.

Jeg er meget interessert i å höre om Planerne er kommet tilbake fra Departementet med Bemerkninger slik som jeg spurte Dem om i et kort for en tid siden. Hvis de ikke er kommet tror jeg lesten jeg vil få foreslå Dem å spörre om Dem i Departementet.
Jo lengere det går des mere öker muligheterne for at der kan reises videregående krav ennder hittil almindelig har været gjort.
Jeg har netopp fåt stadfestet en omfattende plan for den vestre halvdel av Gjövik, som ligger i Nabokommunen Vardal. (Praktisk talt uten bemerkninger.)
Samarbeide med Komm.ing Nordvik.
Og kom for kort tid siden tilbake fra Terrengundersökelse i 14 dagers tid i Trondenes hvor der et er Harstad utvider sig hurtig i nordlig Retning. Interessant arbeide med et nyt Sentrum omkring den store fine middelalderske Trondenes Kirke i meget vakre omgivelser.
Min store Berlinerplan er en av de 7 planer av de 130, som intet fik, somm blev tatt ut som karakteristiske eksempler og publisert i inledningen til det store verk om Berlinerkonkurransen. Byplanprofessoren i Zürich var også en av de 7. Vore planer lignet Hverandre. Venligst la mig höre hvordan det går med Fosnavåg og Eggesbönes.

TH Sohnius

Bedste hilsener

Arne Pedersen

Herøy Kommuneing.kontor
FOSNAVÅG

Herr professor Sverre Pedersen,

Lerkendalsvegen 24,

Trondheim.

Ad. reguleringsplanen og kartverket.

Da en er nyansatt som kommuneingeniør i Herøy kommune, ber en høffligst om å få klarhet i hvor alt kartmateriell er.

Det ville vært svært greitt å få tilsendt alle orginaler og målebøker for arkivering her i ildsikkert skap.

Kopieringsutstyr skal kjøpes inn, og det vil bli tatt transparentkopier i nødvendig utstrekning.

Etter det en forstår er reguleringsplanen sendt til departementet for godkjenning.

En er interessert i å få kontakt med den som har laget kartet, og den som har hatt med kontrollen av dette. Dersom De kjenner til dette forhold, ville jeg vært takksam for opplysninger.

Dersom De ønsket samtale pr telefon, ber en Dem vennligst sende meg noen ord om når det passet for Dem å motta telefon.

Deres telefon er oppgitt til 27063, Trondheim.

Herøy kommuneingeniørkontor, 22. 11. 1961.

T. Bjørnstad

T. Bjørnstad
komm.ing.

Fosnavåg og Eggesbønes

den 24.11.1961.

Herr Kommuneingeniør Bjørnstad.
Herøy Kommuneingeniørkontor.
F o s n a v å g.

Takk for brev av 22/11.d.å.

Jeg er meget forbauset over å få høre at kommuneing. Hegg ikke lenger er der.

Jeg har bare stoff vedrørende reguleringsplanene.Kartmaterialet er vel dernede,målebøker har jeg ikke noe kjennskap til.

Reguleringsplanene er sendt til Departementet etter å ha vært utlagt og godtatt av Herredsstyret. Der pleier vanligvis å bli endel bemerkninger til planene fra de forskjellige myndigheter ,som får dem til uttalelse,og så må man sette på dem i den utstrekning det behøves,og utlegge dem påny etter rettelsen.

Jeg skal skrive til Deptet og høre,hvor de er henne og hvor langt de er kommet.

Bedste hilsen

Sverre Pedersen.

P.S. Hvor er Hegg ansatt.Han er vel den De kan få de bedste opplysninger hos.

S.

24.11.1961.

Til Kommunal departementet.
Kontoret for bygnings-og Brannvesen.
O s l o.

ad. Reguleringsplanen for Fosnavåg og Eggesbønes i Herøy kommune.

Da der er kommet en ny kommuneingeniør i Herøy kommune og han ennå ikke er helt orientert i sakene på stedet, tør jeg spørre om hvor langt reguleringsplanen for Fosnavåg er kommet. De ble såvidt jeg vet det innsendt for en god stund siden.

Ærbødigst

Sverre Pedersen.

27.11.1961.

Herr Kommuneingeniør Bjørnstad.

F o s n a v å g.

ad Reguleringsplaner for Fosnavåg og Eggesbønes.

Fra Øien og Indregårds Lyskopiering sendes idag pr.post-oppkrav 1 sett kopier av reguleringsplanen for Fosnavåg og et sett av planen for Eggesbønes.

Såvidt jeg vet skulde planene være slik om de ble vedtatt i Herredsstyret,etter hva Herr Kommunalingeniør Hegg,sa i telefonen den gang.

Jeg har skrevet til Kommunaldepartementet og spurt om hvor langt planene er kommet.

Bedste hilsen

for Sverre Pedersen

Ingrid Pedersen.

2 mars 1962.

Herr Kommuneingeniør Bjørnstad.

F o s n a v å g.

ad Reguleringsplanen for Eggesbønes.

Jeg var den 3 februar på Vegsjefens kontor i Molde også ianledning reguleringsplanen for Eggesbønes.

Vegsjef Oppegaard var lite stemt for å forandre sitt standpunkt i saken angående reguleringen av området ved kaien, og da var det jo bedst å godta løsningen, som Vegvesenet ønsket det. Jeg har jo flere ganger drøftet denne saken med Vegmyndighetene og får inntrykk av at Vegsjefen kommer til å holde på sitt standpunkt.

Bedste Hilsener

Sverre Pedersen.

P. S. Jeg har påny skrevet til Kommuneldepartementet for å høre om hvor langt Fosnavågplanen er kommet. Sidst skrev jeg d. 24/11. 1961, men fikk intet svar.

S. P.

Professor Sverre Pedersen
N.n.a.l.o. M.N.b.f
Dr.ing h.c. HMT.Bi

Trondheim 26 juli 1963

Herr Kommuneingeniör Björnstad
Fosnavåg.

Ad Reguleringsarbeide vedr. Fosnavåg og Eggesbönes.

Jeg er netopp kommen hjem fra et större Reguleringsarbeide i Trondenes, Nordre del av Harstad, og er meget taknemlig for å få nogen ord fra Dem om at De har Mottatt Duplikatsættene jeg har sendt Dem vedr. de to ovennevnte Steder, og om De har noget å bemerke til dem. Jeg tör også be Dem være så venlig å sendt mig kr 1000. av mit tilgodehavende på Eggesbönes, gjerne litt snart.

Med de bedste önsker for ferien

Sverre Pedersen

Fra Fosnavåg Bygningskommune.

Til Kommuneingeniören i Heröy.
FOSNAVÅG.

Ad tomt til det nye herredshus i Heröy.

Da flere av Heröy herredsstyres representanter gjentagne ganger har bet os om at få utpekt en tomt til det nye herredshus, tör vi be Dem snarest at se på en tomt på vestre side av Parkgaten fra Sunnmöre Kreditbank kontor til Edv. Jakobsen våningshus, og om mulig flere steder i Fosnavåg som kunde vere hövelig til ovennevnte tomt.

Fosnavåg den 24.4.1957.

Fosnavågs Bygningskommune.

Paul Vågsholm.
f.t. formann.

den 27.mai 1957.

Herr Kommuneingeniör Hegg
Fosnavåg.

ad.Tomt for det nye Herredshus i Herröy.

I anledning oversendelse av brev av 24.4.1957 fra Fosnavåg Bygningskommune bekreftes at jeg under möte med Dem i Trondheim d. 24.5.57 gjennomgikk spörsmålet om tomt som ovenfor nevnt,og kom til det resultat at tomt på vestsiden av Parkgaten er det beste alternativ.

Andre alternativer som vi så på böd på for knapt areal.

På de hvitkopier av reguleringsplanen som sendes Dem fra Öien og Indregaard er mitt forslag til plassering inntegnet.

Med hilsen

Sverre Pedersen.

Den 27.mai 1957.

Herr Kommuneingeniör Hegg,
Fosnavåg.

Reguleringsplan Fosnavåg.

Jeg har nu tegnet inn med blyant koordinater i overensstemmelse med koordinaterne på Eggesbönes,slik som vi la kartene sammen dessuten har jeg sett på hvordan tunnellen kan gå og tegnet det inn med kurven fra kartene jeg fikk og fra det gamle.

De får 2 hvitkopier fra Öien og Indregaard. Vennligst ta den omtalte stikpröve i form av et tverrprofil ,som vi avtalte og la meg få höre resultatet.

Da nettet er tegnet med blyant kan det forandres. Som nevnt i telegram iförgårs har jeg snakket med Vegsjef Skagset som ikke har laget kartet ,men reguleringsplanen. Han hadde inntrykk av at kartet var pålideligt. Han husket ikke hvem som hadde laget det,trodde det var en öppsynsmann i Vegvesenet eller en Utskiftningsmann. Trodde kartet var opptatt med tachymeter,altså nöyaktigere enn målebordskart. Jeg har satt på med blyant 5 kurver. Det er bare et punkt som ikke stemmer på meteren.Men det er også tilfellet etpar steder på Eggesböneskartet. Det sted er på östsiden av Vaagen den smale landstripen der ,men punktet ligger slik til at det ikke betyr noget. I rullen fra Öien og Indregaard er lagt inn transparent i 1:1000 av det lille kart omkring tunnelen.

Med.hilsen

Sverre Pedersen.

Sendes uten følgeskriv
til Professor Sverre Pedersen, Trondheim.
Kommunal- og arbeidsdepartementet

Oslo, den 4/6 1962

Herr fylkesmannen i Møre og Romsdal

MOLDE

3196/61 2922/62 D. LB/IS 4. juni 1962

REGULERINGSPLAN FOR FOSNAVÅG I HERØY
Brev dagsett 7. september 1961.

I medhald av § 27 i lov om bygningsvesenet av 22. februar 1924 stadfestar departementet vedtak av Herøy kommunestyre i møte den 16. desember 1960 om nemnde regulering.

Vidare har departementet i medhald av § 3 i lova stadfesta kommunestyret sitt vedtak same dag om vedtekter i samband med reguleringa med nokre brigde som er gjort av departementet.

Vedtektene vil ein taka inn i Norsk Lovtidend, 1. bolken.

./. Ein legg ved eit eksemplar av vedtektene som dei skal lyda.

Saka har vore lagt fram for Fiskeridepartementet og Havnedirektoratet, som har gjeve fråsegn i brev av 16. mai og
./. 11. mai 1962, jfr. vedlagte gjennomslag.

Om oppføring av bygningar innanfor hamneområdet viser ein til føresegnene i lov om havnevesenet av 24. juni 1933, §§ 19 og 20.

Det stadfesta reguleringskartet fylgjer i eigen rull. Dette kart ber ein sendt attende til departementet saman med to kopiar. Samtlege tre kart ber ein oppkleima på lerreft, jfr. § 27.5 i bygningslova. Det stadfesta kart vil deretter verta sendt attende med påteikning om stadfestinga.

Om kunngjering av stadfesta reguleringsplan viser ein til § 27.4 i bygningslova, jfr. § 42.5.

Ein ber kommunen gjort kjend med dette.

./. Ein legg ved ein gjenpart av dette brev.

Etter fullmakt

Johan L. Ditlefsen

L. B.
Lars Backer

SPA_03/29

Professor Dr. ing. h. c. Sverre Pedersen
H. M. B. T.
Arkitekt M. N. A. L. M. N. B. F.

Trondheim 7 Juni 1962

Herr Kommuneing. Björnstad,

Fosnavåg.

Ad. Reguleringsplanen for Fosnavåg.

Fra Kommunaldepartementet fik jeg igår meddelelse om at Reguleringsplanen for Fosnavåg var stadfestet hvad der gledet mig meget.
Det var den neppe blitt så snart, hvis jeg ikke på min reise til Sörnorge, ( bl.a. i anledning en ny liten forstad i Farsund,) hadde blitt over en dag i Oslo og var gått opp i Departementet og fått undersökt hvor den var stanset opp. Det viste sig da at, den hadde ligget m meget længe i Havnedirektoratet, uagtet det var Direktoratet som hadde utfört alle havnearbeider der i de sidste årene og derfor måtte formodes å være ganske godt orienstert i i disse arbeider.
Dernest hadde den ligget lenge og var vistnokk blitt liggende en god stund der ennå, ( mangel på personale) hvis ikke en ny ansatt sekretær elskværdigst hadde tatt sig av den altså med det hyggelige resultat , at den nu er stadfestet.

Det er utmerket, for da har man altså en plan å holde seg til.

Det har været et overordentlig interessant arbeide å lage den, på grunn av Stedets egen artede karakter, Situasjon, og den ting, at Reguleringsarbeide var uvant for de meget hyggelige folk på dette sted.
Så kom det til, at der blev flere omskiftninger i kommuneingeniörstillingen som var nyprettet.

Ordförer Ivar Nærö som satte igang Reguleringsarbeidet både i Eggesbö-nes og Fosnavåg Var en overmåde interessert og forutseende mann, som stedet kan takke.
Mem der var også flere andre f. eks. Kjöpmann Lied. Hils ham ham fra meg.

Nu gjeller det om å få istann de duplikater som Departementet krever, så snart som muligt, så Avsluttningen formelt blir i orden. De skal være oppklebet på lærret, også det eksempl som har været i departementet.
Da det muligens ikke er så let for Dem å ordne med dette skal jeg ,hvis De önsker det, ordne det for Dem. Det inngår ikke min Kontrakt( av 5 novbr. 1955.)
Av de kr. 4000. som nu er forfaldt til utbetaling, var jeg takke nemlig for snarest å få kr. 2000. jeg skal få varsle når jeg önsker mere.

Med de bedste önsker for Pinsen og hilsener til Ordföreren

Ærbödigst

Sverre Pedersen

pne et lånt papir nubaud
Da vi gjeldu det å få fastsy og
godkjenne Eggesbønes, ona vi ikke kommer og
i den uge ordne, m Reguleringsplan. Hilsen SP

Sverre P

Trondheim 30august1962

Herr Ordföreren

Fosnavåg.

Ad. Reguleringsplanen for Fosnavåg.

For henimot 3 måneder siden fik jeg meddelelse fra Kommunaldepartmentet om at denne reguleringsplanen var stadfestet.

Dermed var restbelöpet for mit Honorar kr. 4000. forfaldent til utbetaling.

I skriv til kommuneingeniören av 7 juni bad jeg om snarest mulig å få utbetalt kr. 2000. uten at jeg har fått noget. Han meddelte igår i telefonen at henvendelse herom var sendt Herr Ordföreren og lå der. Jeg tör derfor höfligst be dem om å sende mig pengene omgående, da jeg nu absolut må ha dem.

Bedste hilsener, Fosnavågplanen var en meget interessant men også en meget krævende plan å utarbeide. ** Kommunedepartementet krever nu som vanlig utarbeidet og innsendt 2 på lærret oppklebede kopier av planen som skal innsendes til Deptet. Dette arbeide ligger utenfor min kontrakt men hvis det önskes skal jeg for rimelig betaling ekstra her som andre steder besörge dett arbeide utfört.

Deresforbundne

Sverre Pedersen

** Dette var uspris kurisk!!!

Justeir dette tilbake for arkivering.

STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL
VEGSJEFEN

6002/57.
Ark. P 3 + M 6.
Ry/Aa.

MOLDE, 30. desember 1957.

Herr kommuneingeniøren i Herøy,
Fosnavåg.

Reguleringskartet for Fosnavåg.

En har gjennomgått det med Deres ekspedisjon av 20. november 1957 tilsendte utkast til reguleringsplan for Fosnavåg og som nevnt under befaring den 10. desember 1957 vil en foreslå følgende forandringer:

1. Den på kartet foreslåtte anslutning av Igesundsvegen til Havegaten Fosnavåg-Eggesbønes sløyfes og flyttes lenger vest således at Kjøpmannsgaten inngår som et ledd i Igesundsvegen. På kalkerpapir har en inntegnet forslaget til denne forandring og som det ses har man innskrenket bredden på den del av Igesundsvegen som støter til Havegaten så meget at biler ikke kan passere. Dette er gjort av hensyn til trafikksikkerheten, idet den bratte innpåkjøring fra Igesundsvegen gjør det vanskelig å manøvrere bilen tilfredsstillende i dette trange vegkryss.

2. Av samme grunn har en og funnet det uheldig at de som sokner til gaten Losjebakken skal ha sin utkjøring i nærheten av det store vegkrysset i Havegaten i nærheten av Skarabakken. En finner derfor å foreslå at denne gate ender blindt (for biler) og at trafikken til og fra denne gate foregår lenger vest ut i Havegaten. På kalkerpapir har en inntegnet forslaget til forandring.

3. Drosjene bør få avmerket sin plass på kartet og videre bør holdeplasser for lokale rutebiler avmerkes med en utvidelse av gaten.

Det anføres at Igesundsvegen ikke synes å ha fått den beste trasé fram til Havegaten, men på grunn av den eksisterende bebyggelse, som for en stor del er satt opp etter den reguleringsplan som var sendt Innenriksdepartementet i 1940 men ikke godkjent (jfr. det samme departements skrivelse av 4. juli 1942),

./.

4571

finner en ikke å kunne framsette noe forslag til forandring.

Bygningsrådene i Fosnavåg etter 1942 har vistnok vært av den mening at planene har vært stadfestet og at bygningene derfor er oppført uten at det har vært konferert med vegvesenet, og da vegvesenet ikke har gjort noen innsigelser mot bebyggelsen langs Igesundsvegen har de og trodd det samme.

For øvrig finner en ikke noe å innvende mot reguleringsplanen.

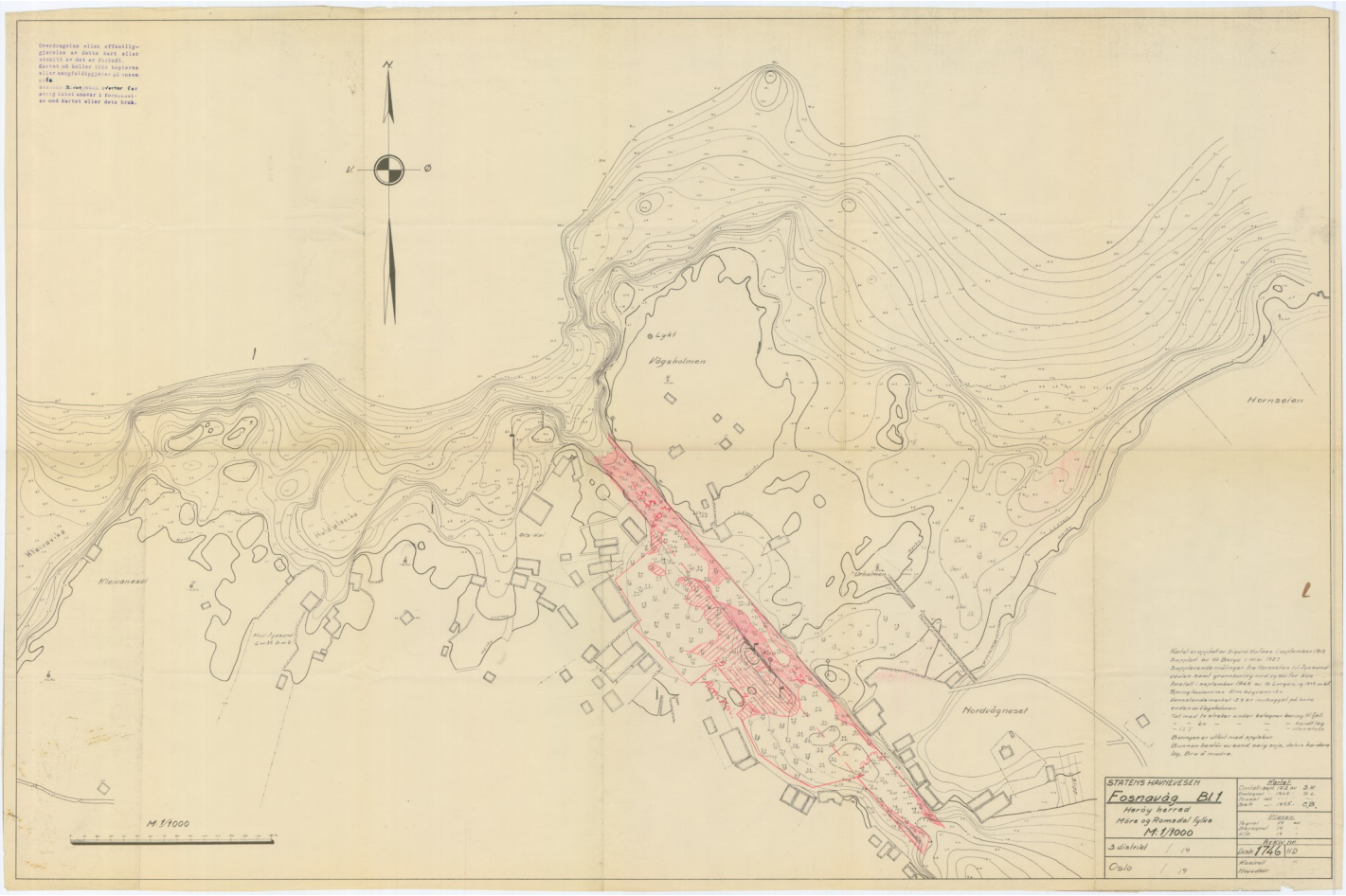
Det mottatte kart sendes tilbake i egen pakke.

For vegsjefen

Ernst Eyke

# SPA_04_ SKISSEMATERIALE-STUDIAR

(Pedersen, Sverre: planarbeid i Fosnavåg på 1950-60-tallet. Privatarkiv NTNU UB TEK-0028 L 0029A Sverre Pedersen)



Overdragelse eller offentliggjørelse av dette kart eller utsnitt av det er forbudt.
Kartet må heller ikke kopieres eller mangfoldiggjøres på annen måte.
Statens Havnevesen overtar for øvrig intet ansvar i forbindelse med kartet eller dets bruk.

Kartet er opptatt av Sigurd Kufaas i september 1912.
Supplert av Kr. Berge i mai 1927.
Supplerende målinger fra Hornseten til Igesundvaulen samt grunnboring nord og sør for Kua foretatt i september 1945 av S. Lorgen, og 1949 av W.
Springlavvann ±0.0 Alm. høyvann +2.0
Vannstandsmerket +2.5 er innhugget på søre enden av Vågsholmen.
Tall med to streker under betegner boring til fjell.
– – én – – – – hardt lag.
– i.S.) – – uten stopp.
Boringen er utført med spylebor.
Bunnen består av sand, seig evje, delvis hardere lag, Bra å mudre.

STATENS HAVNEVESEN

**Fosnavåg Bl. 1**

Heröy herred
Möre og Romsdal fylke
M: 1/1000

3. distrikt / 19
Oslo / 19

Kartet:
Opptatt i sept. 1912 av S.K.
Omtegnet – 1945 – S.L.
Tracet okt. – –
Sett – 1945. C.B.

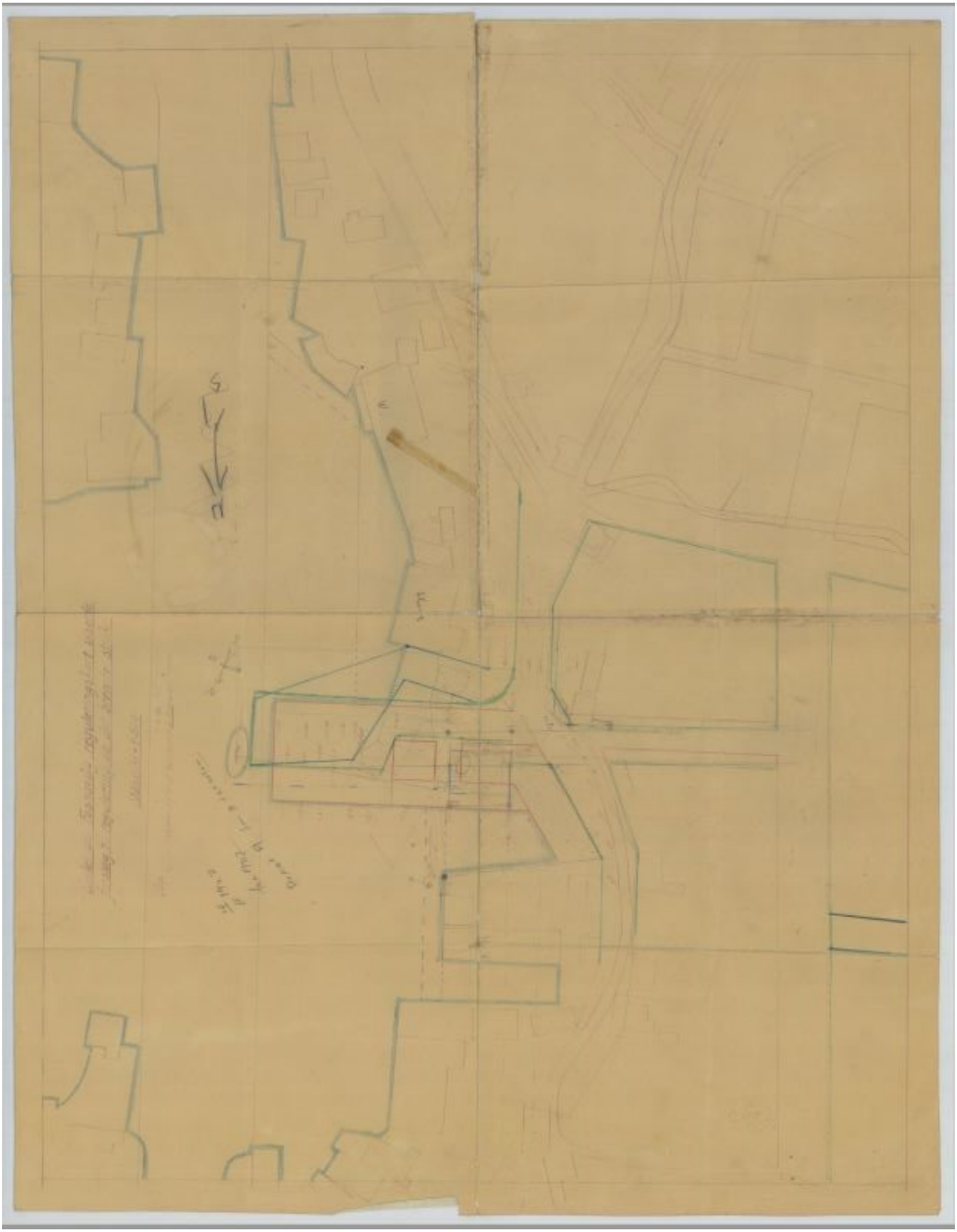
Planen:
Tegnet 19 av
Beregnet 19 –
Kfr. 19 –

Arkiv nr.
Distr. 1746 HD

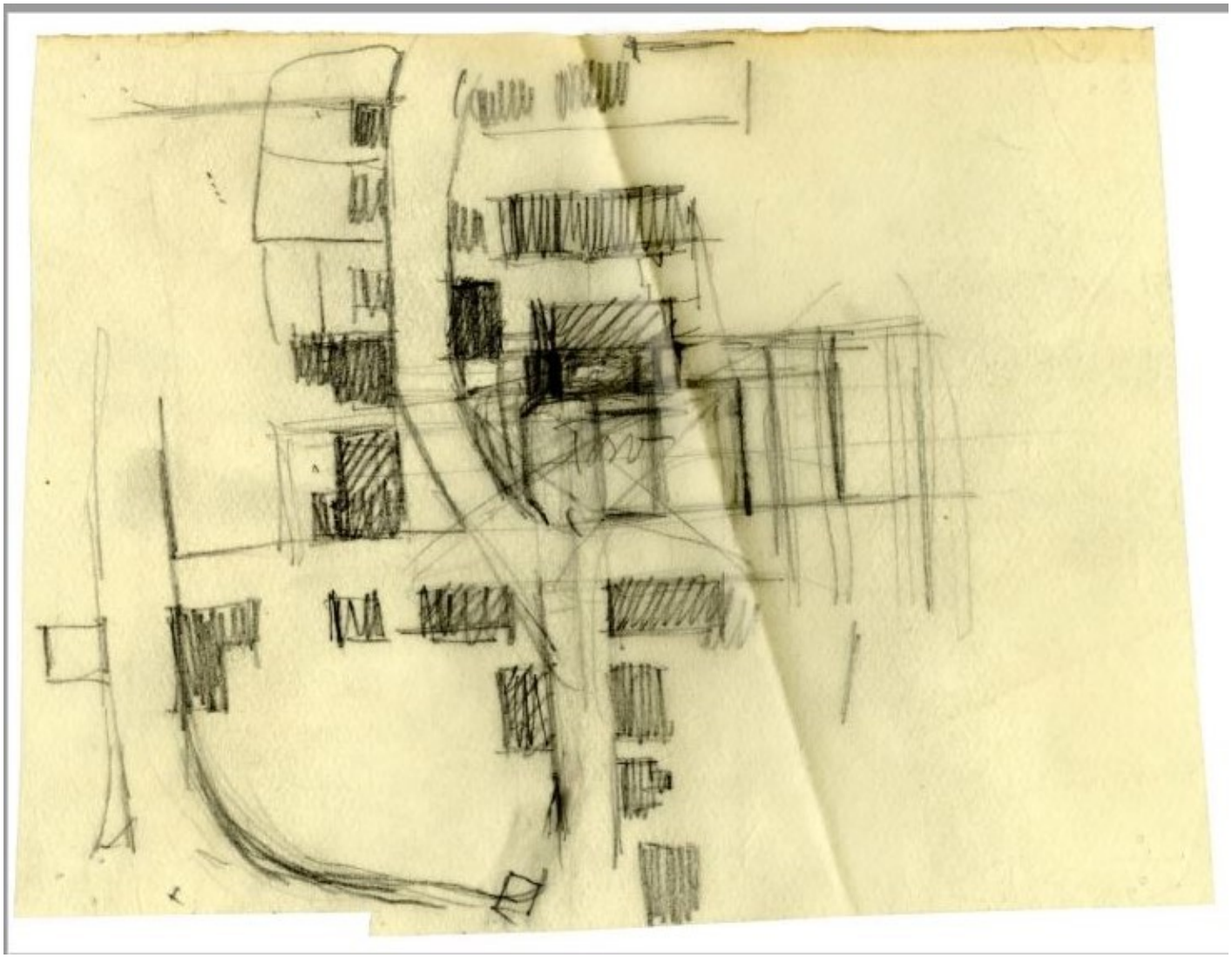
Kontroll
Hovedktr.

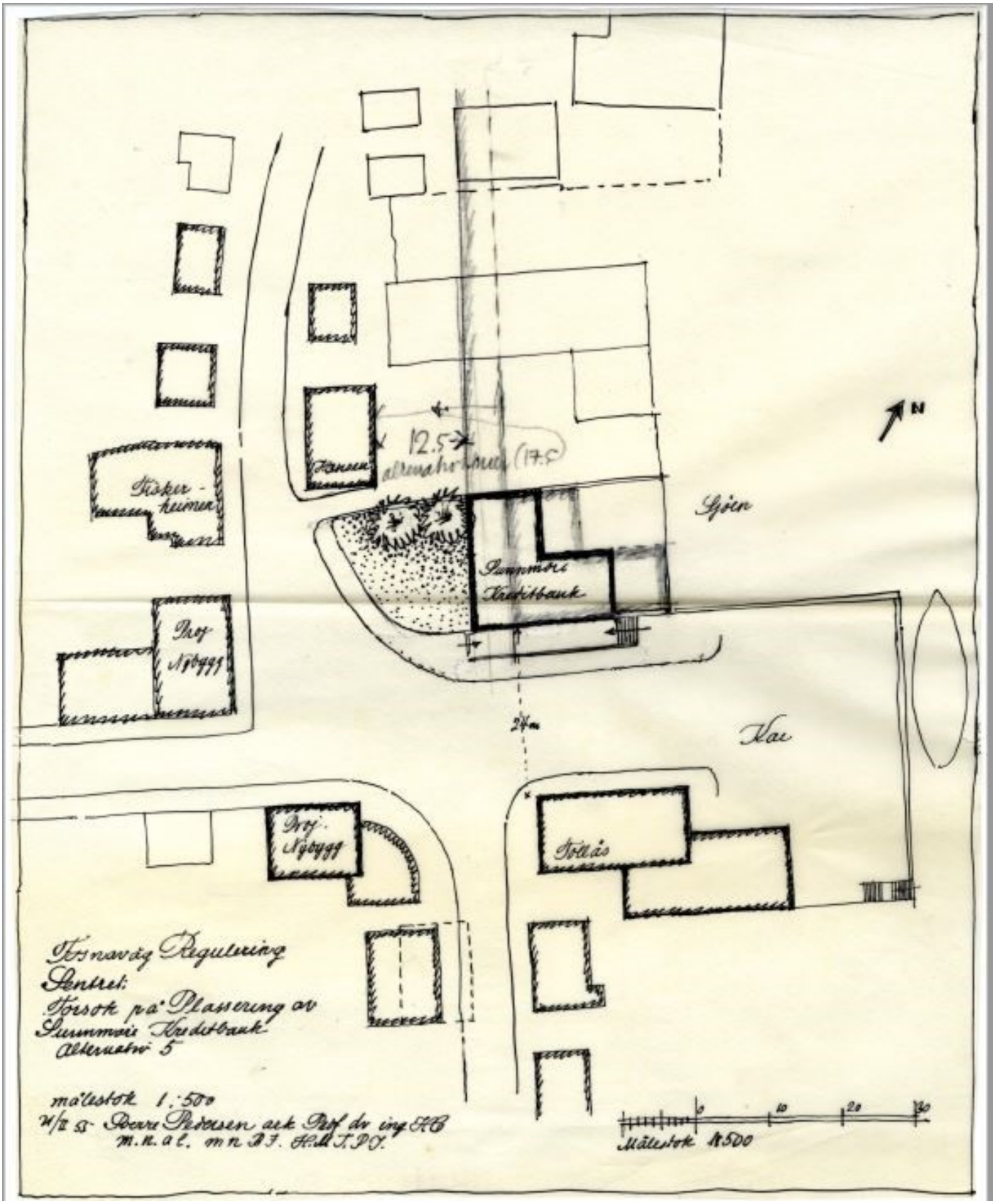

Nord
Situasjonsplan over gateparti i sentrum
Fosnevåg
M 1:500
febr. 1955 C.S.

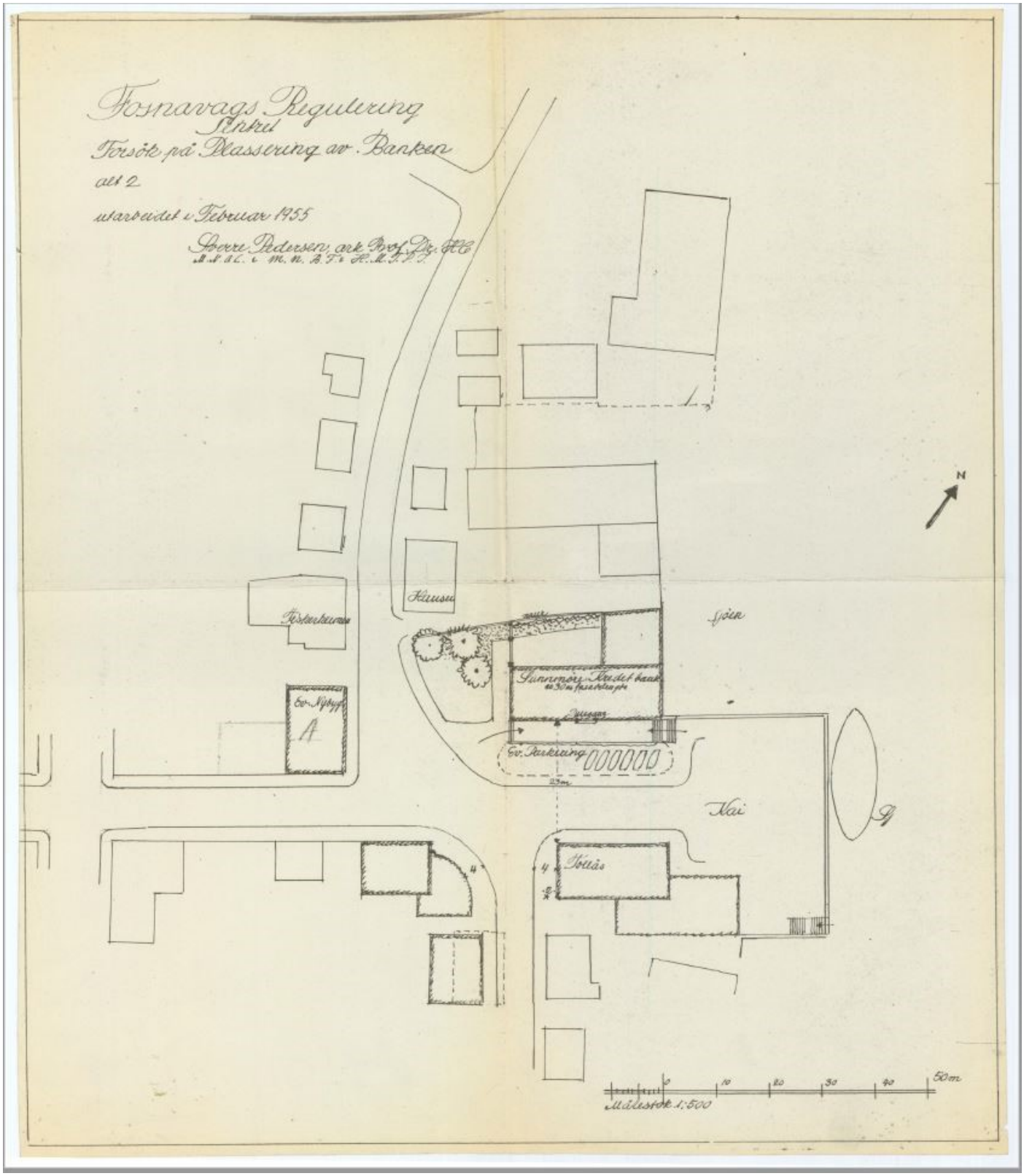
SPA_04/03



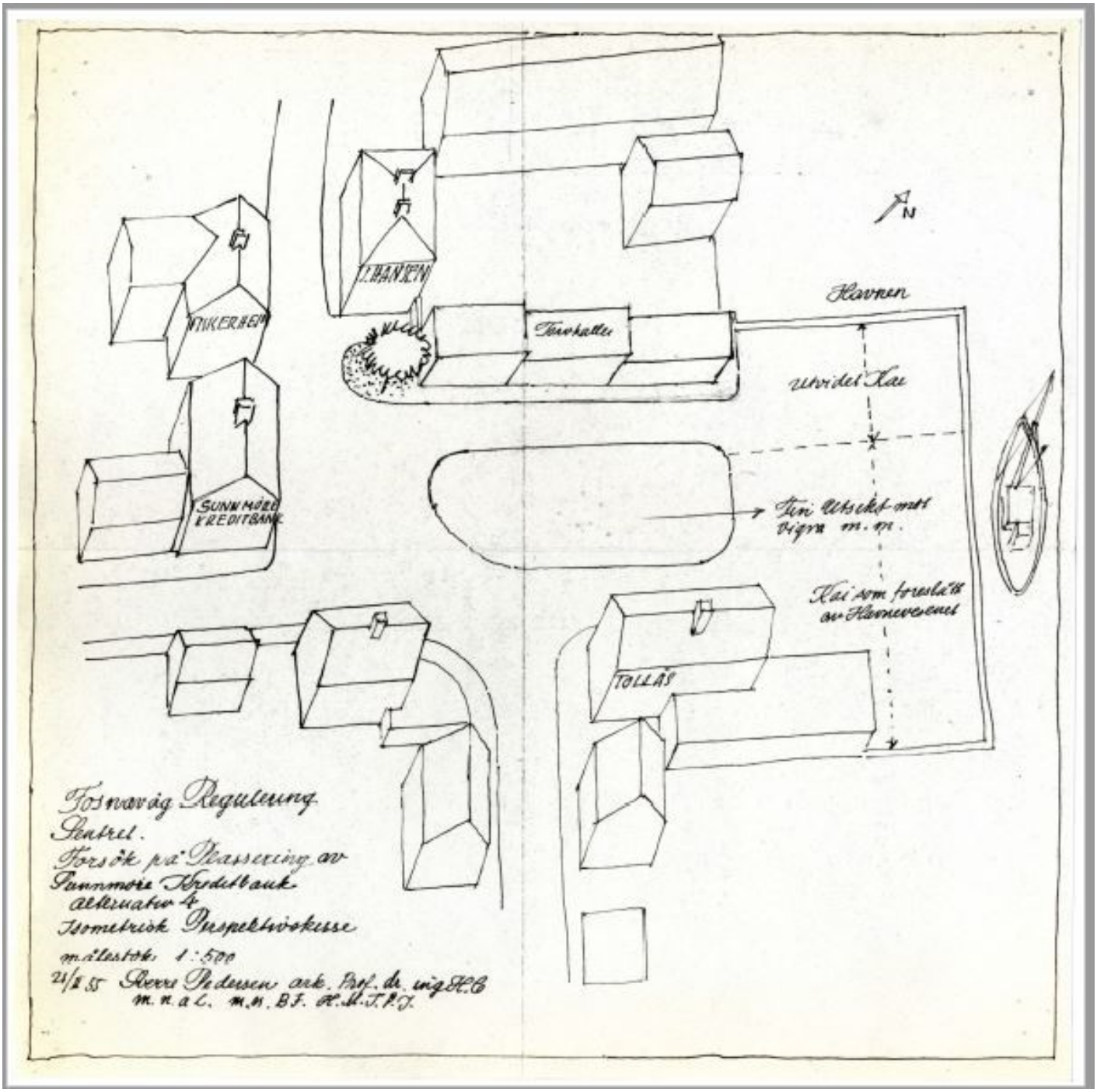

SPA_04/05

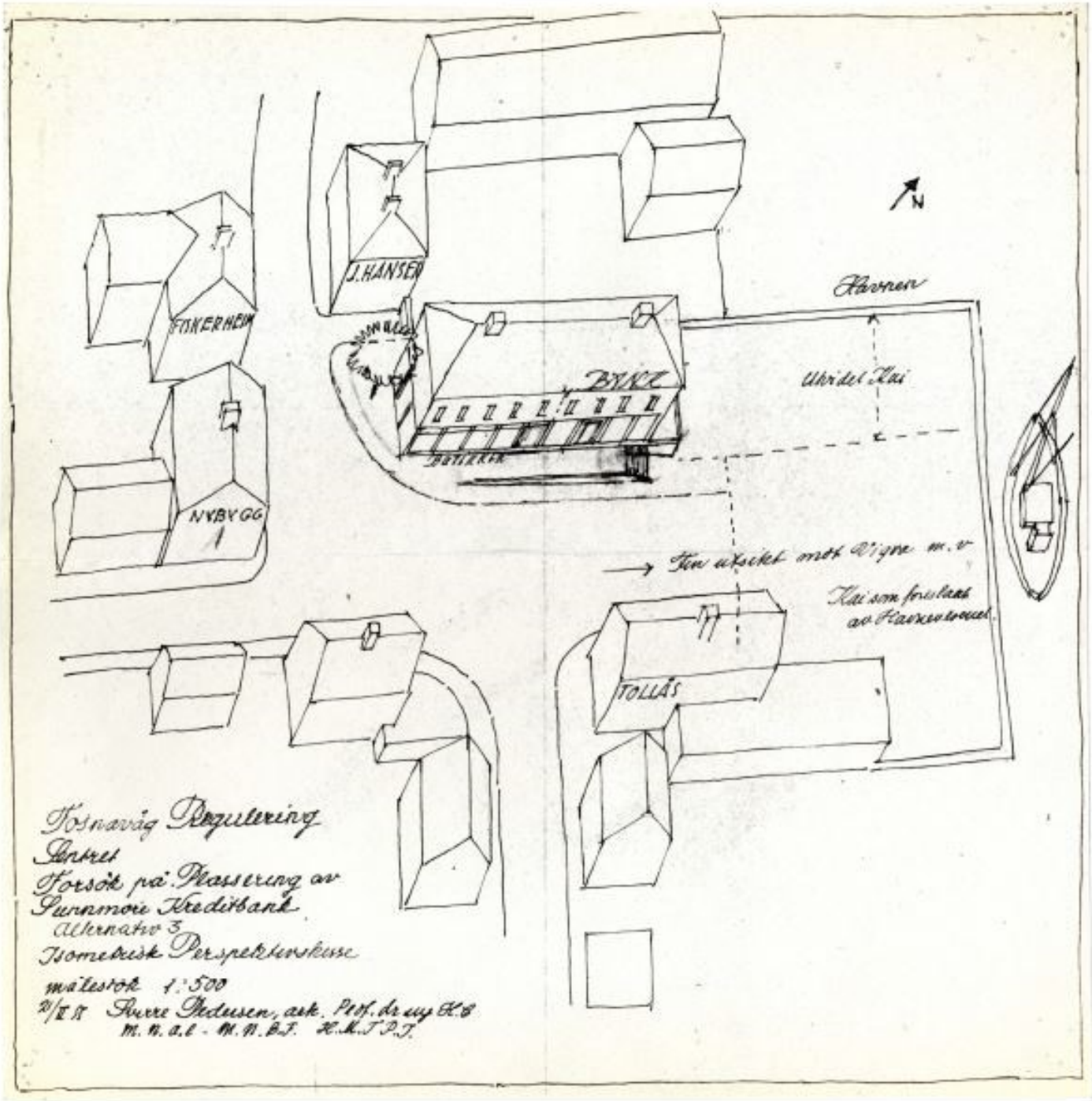


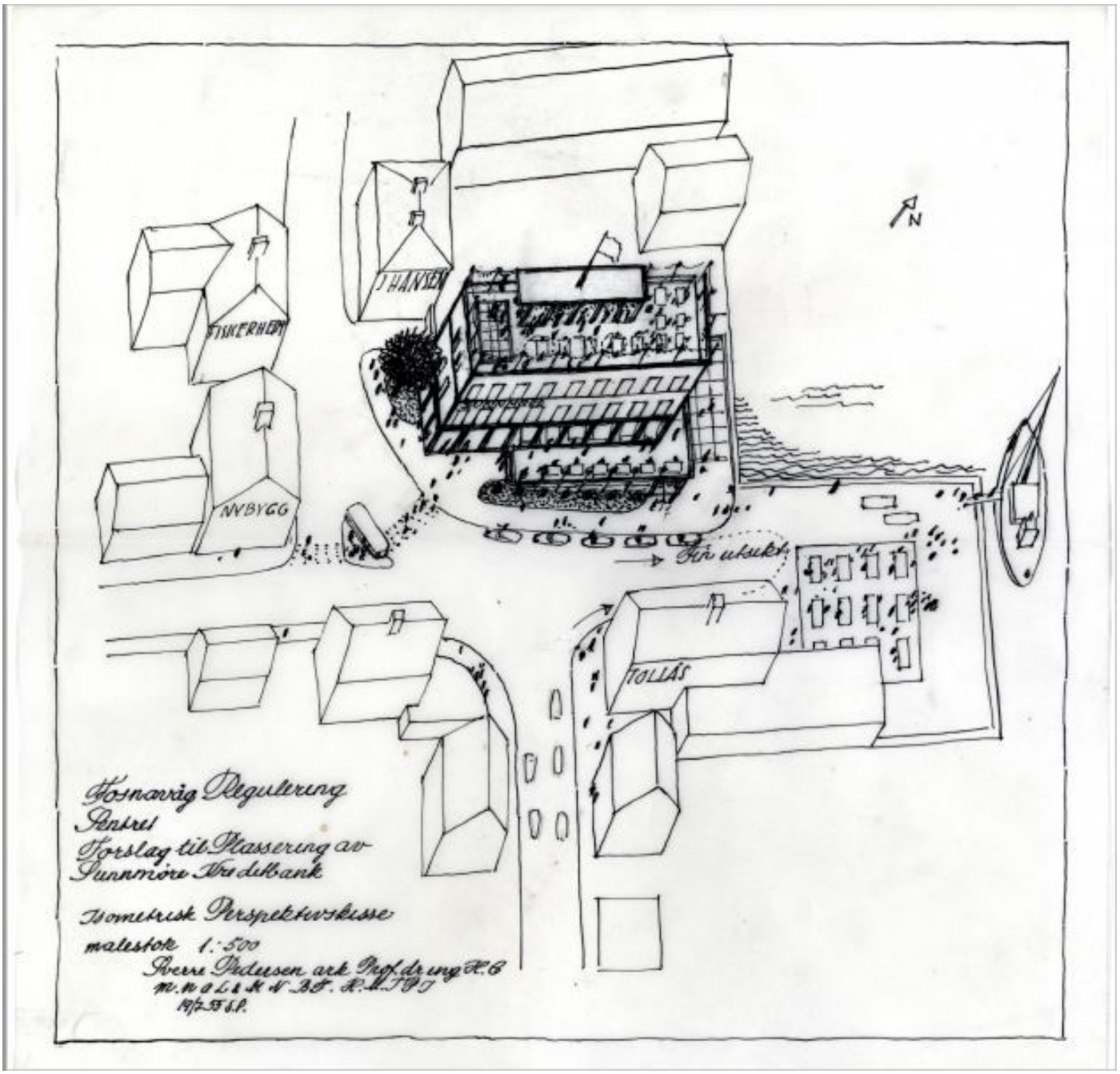

N
12.5
alternativ (17.5)
Fisker-
heimen
Gjen
Sommer
Kredittbank
Kai
Tollås
Kristiansand Regulering
Sentret:
Forsøk på Plassering av
Sommer Kredittbank
Alternativ 5
målestok 1:500
M/E S. Sverre Pedersen ark. Prof. dr. ing. HB
M.N.A.L. MN.A.F. H.A.L.T.P.O.
0
10
20
30
Målestok 1:500

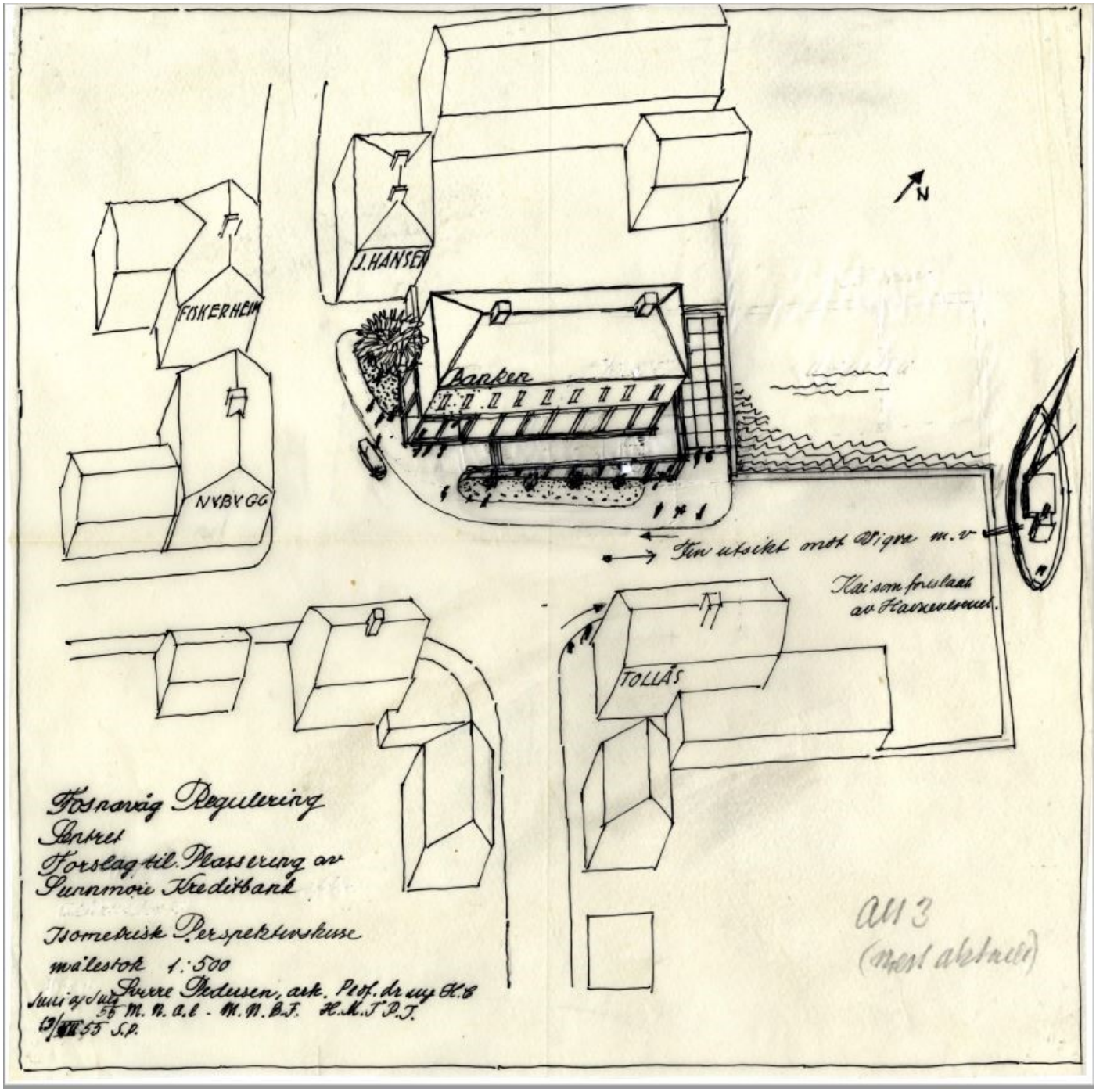

Fosnavags Regulering
Sentral
Forsøk på Plassering av Banken
alt 2
utarbeidet i Februar 1955
Sverre Pedersen, ark. Prof. Dr. techn.
N
Klausu
Fiskerbruk
Ev. Nybygg
A
Sjøen
Sunnmøre Kredit bank
Ev. Parkering
Kai
Tollås
Målestok 1:500
0
10
20
30
40
50m

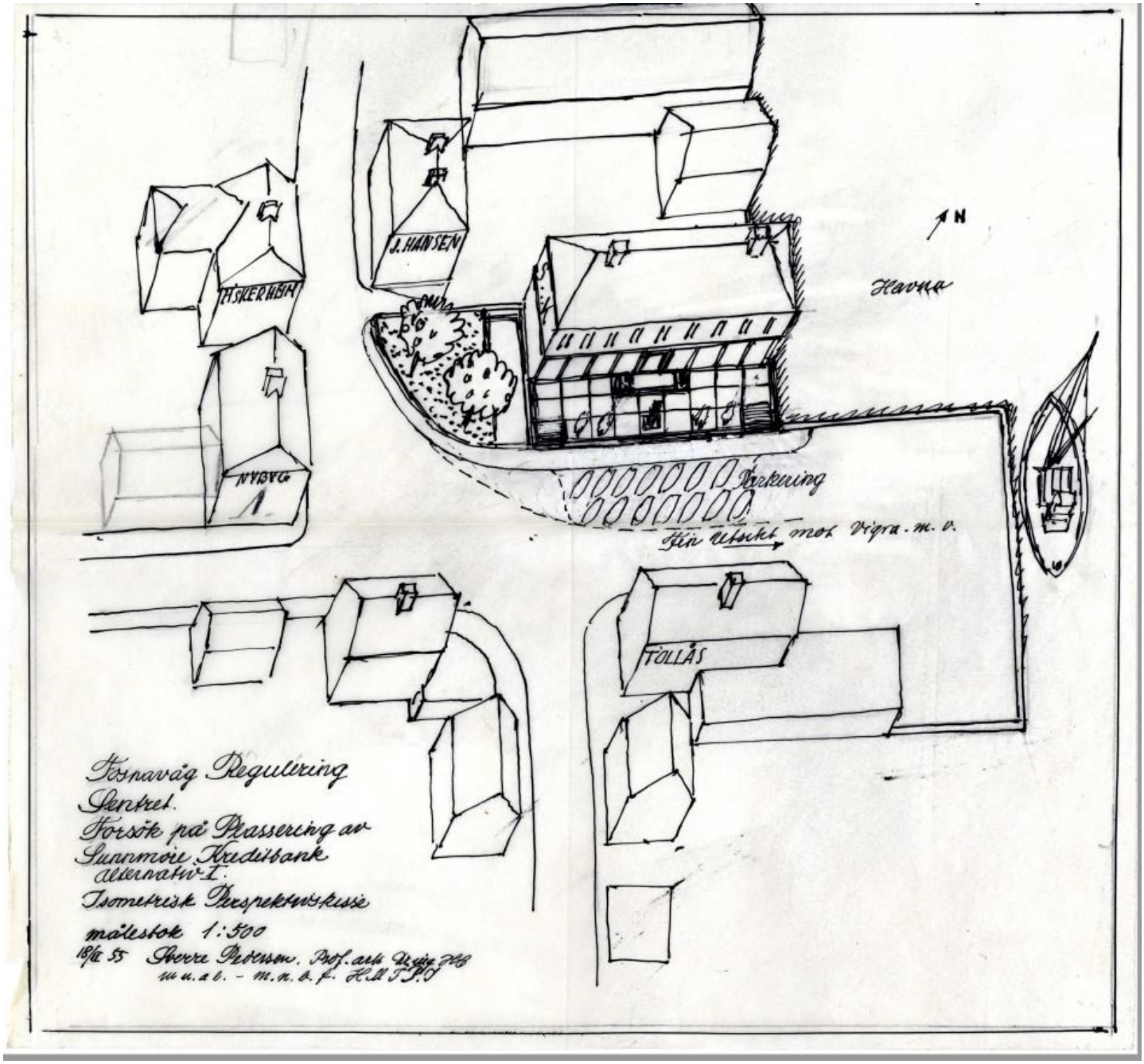
SPA_04/08


N
Havnen
J. HANSEN
TIKERHEM
Turnhallen
SUNNMØRE KREDITBANK
TOLLÅS
Fosnavåg Regulering
Sentrum.
Forsøk på Plassering av
Sunnmøre Kreditbank
alternativ 4
Isometrisk Perspektivskisse
målestok 1:500
21/2 55 Peers Pedersen ark. Prof. dr. ing. H.B
M.N.A.L. M.N.B.J. K.N.J.P.J.

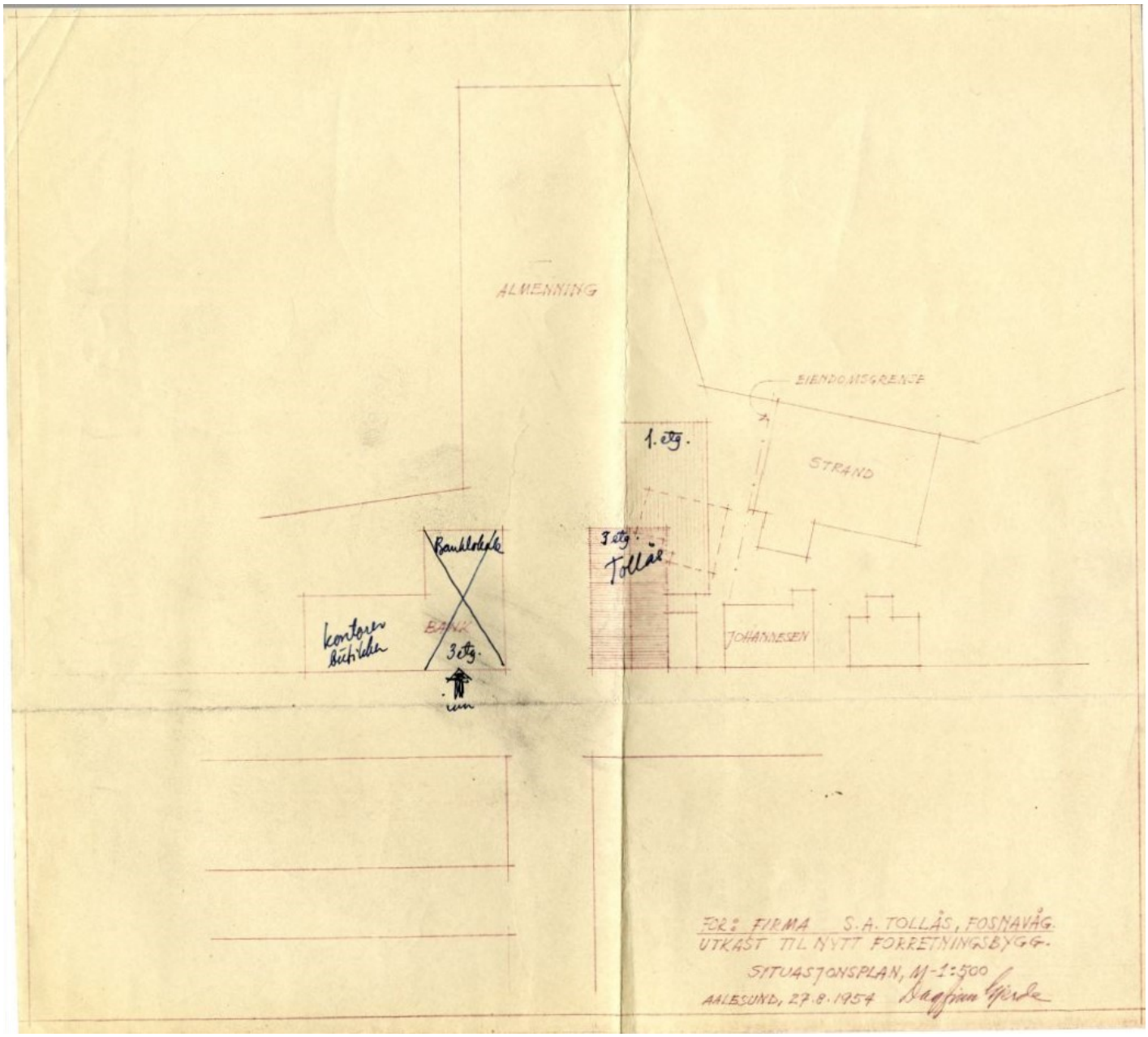

J. HANSEN
FISKERHEIM
NYBYGG
BANK
Havnen
Utvidet Kai
Ny utsikt mot Øyna m.v.
Kai som foreslås av Havnestyret
TOLLÅS
Tønsnavåg Reguleringsplan
Sentret
Forsøk på Plassering av Sunnmøre Kreditbank
Alternativ 3
Isometrisk Perspektivskisse
målestok 1:500
20/II 58 Sverre Pedersen, ark. Prof. dr ing. H.S.
M.N.A.L - M.N.R.I. R.M.I.P.I.

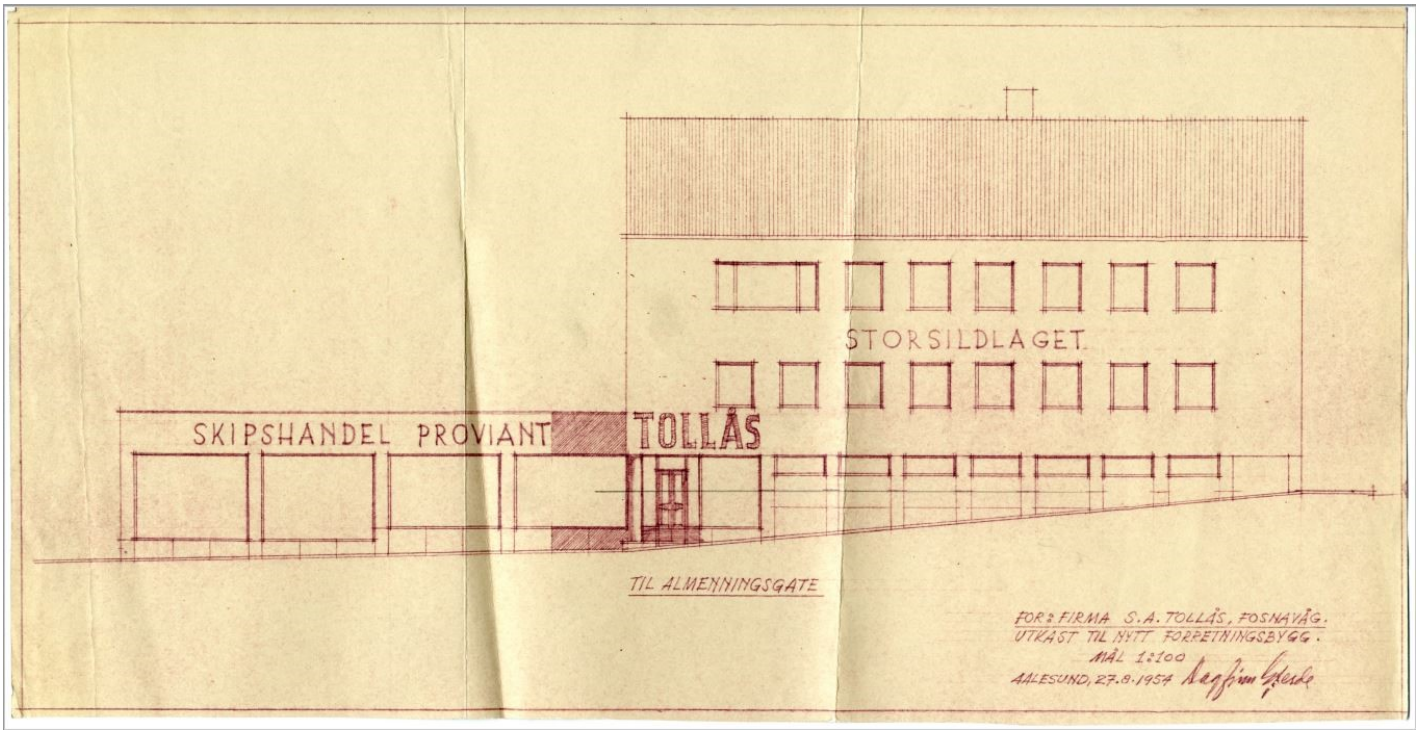

N
J. HANSEN
FISKERHUS
NYBYGG
TOLLÅS
Fosnavåg Regulering
Sentrum
Forslag til Plassering av
Sunnmøre Kreditbank
Isometrisk Perspektivskisse
målestok 1:500


N
J. HANSEN
FISKERHEIM
Banken
N.V.B.V. GG
Fri utsikt mot Vigra m.v.
Kai som foreslått av Havnevesenet.
TOLLAS
Fosnavåg Regulering
Sentret
Forslag til Plassering av
Sunnmøre Kreditbank
Isometrisk Perspektivskisse
målestok 1:500
Juni og Juli 55 Sverre Pedersen, ark. Prof. dr ing. H.S.
M.N.A.L - M.N.B.J. H.M.J.P.J.
13/VII 55 S.P.
AM 3
(Mest aktuell)

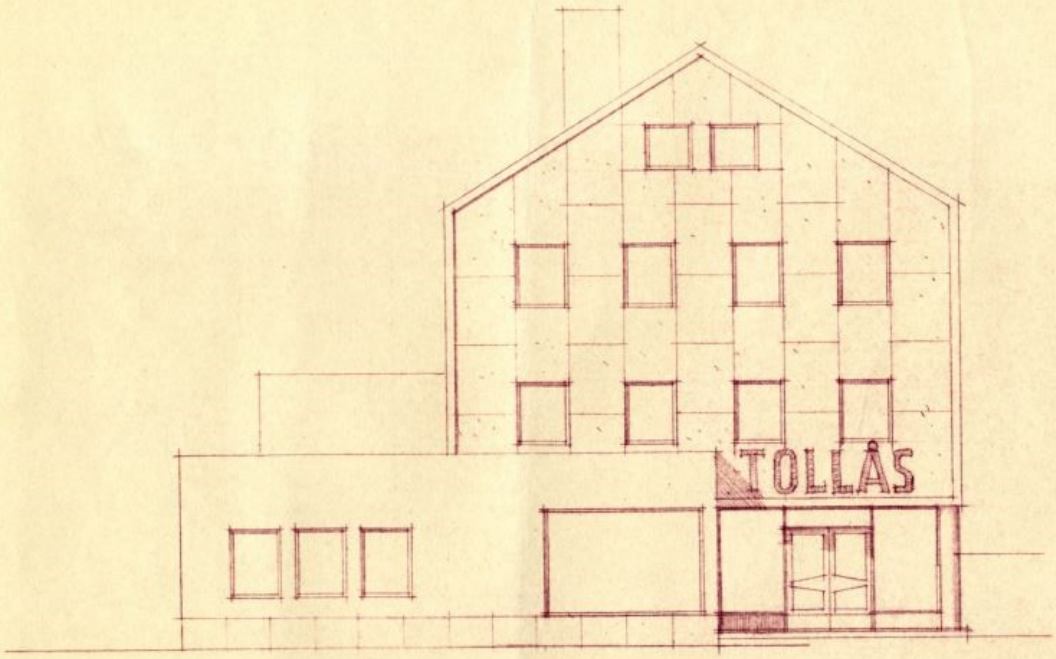

J. HANSEN
FISKERHUSET
NYSVG
N
Havna
Parkering
Fin utsikt mot Vigra m. v.
TOLLÅS
Kysnavåg Regulering
Sentret.
Forsøk på Plassering av
Sunnmøre Kreditbank
alternativ I.
Isometrisk Perspektivskisse
målestok 1:500
18/II 55 Sverre Pedersen, Prof. arch. Ukjent
m. m. a. b. - m. n. b. f. H.A.L.T.P.O


Nord
Situasjonsplan over gateparti i sentrum
Fosnavåg
M 1:500
febr. 1955 C.S.


ALMENNING
EIENDOMSGRENSE
1. etg.
STRAND
3 etg.
Tollås
JOHANNESEN
kontorer
3 etg.
FOR: FIRMA S.A. TOLLÅS, FOSNAVÅG.
UTKAST TIL NYTT FORRETNINGSBYGG.
SITUASJONSPLAN, M-1:500
AALESUND, 27.8.1954

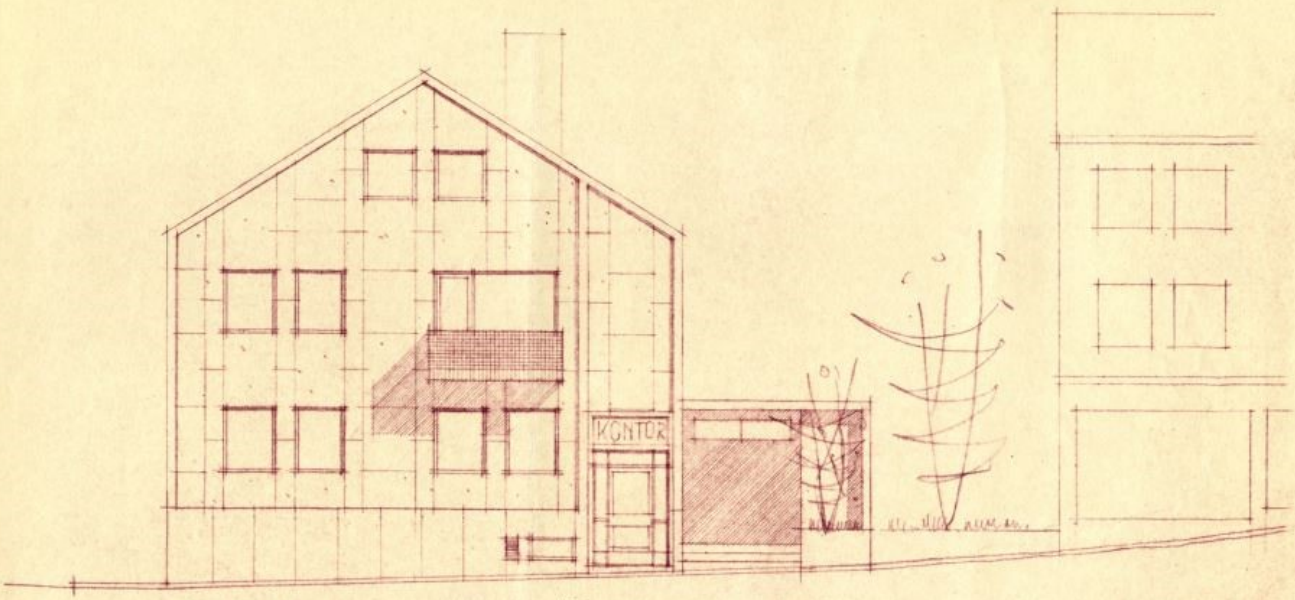

STORSILDLAGET
SKIPSHANDEL PROVIANT
TOLLÅS
TIL ALMENNINGSGATE
FOR: FIRMA S.A. TOLLÅS, FOSNAVÅG.
UTKAST TIL NYTT FORRETNINGSBYGG.
MÅL 1:100
AALESUND, 27.8.1954

SPA_04/15



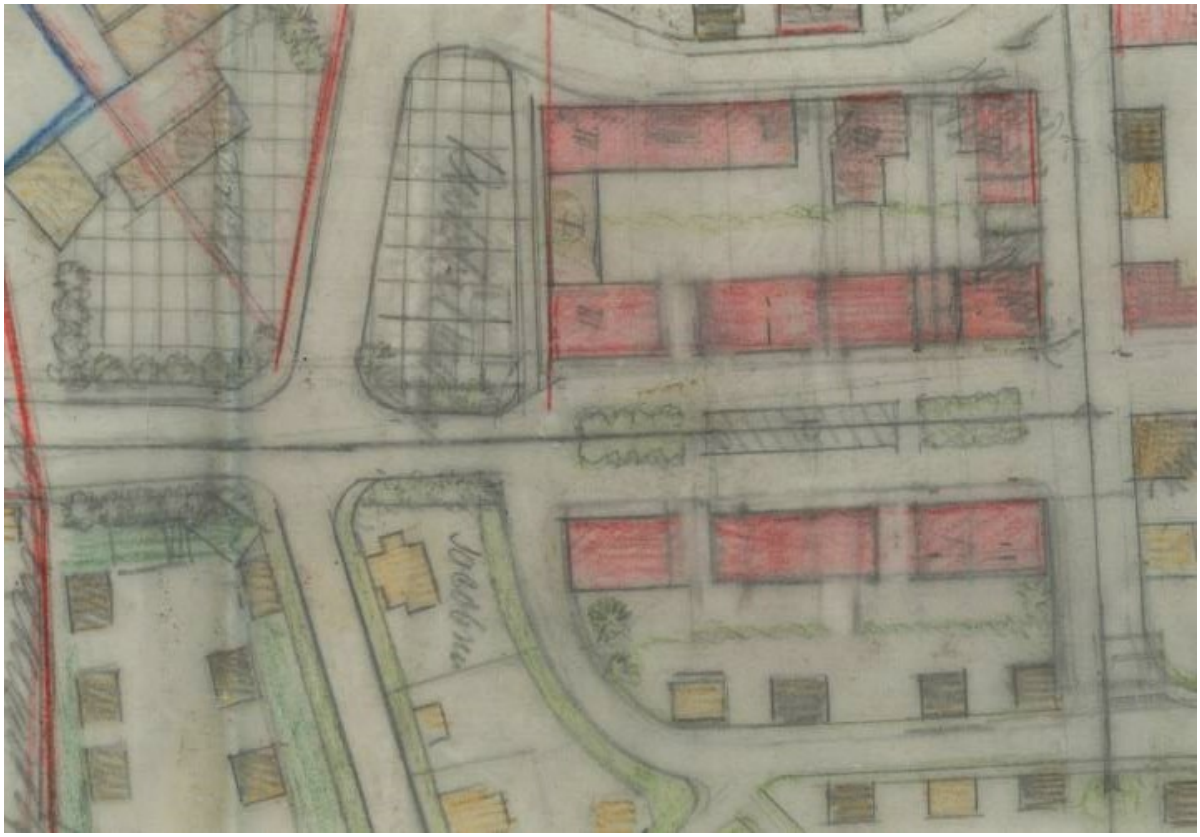

MOT ALMENNING

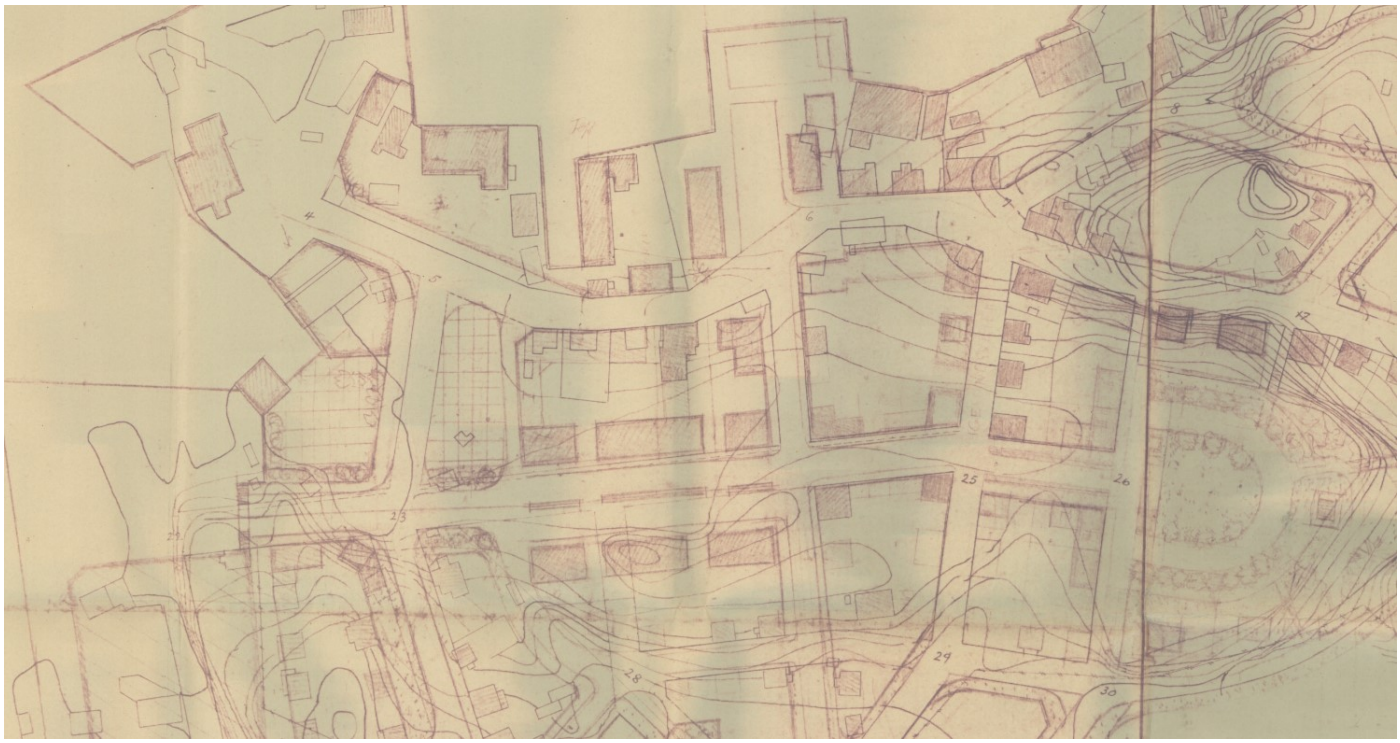
FOR: FIRMA S.A. TOLLÅS, FOSNAVÅG.
UTKAST TIL NYTT FORRETNINGSBYGG.
MÅL 1:100
AALESUND, 27.8.1954 Magnum Bjerke




MOT GATA

FOR: FIRM S.A. TOLLÅS, FOSNAVÅG.
UTKAST TIL NYTT FORRETNINGSBYGG.
MÅL 1:100
AALESUND, 27.8.1954 Magnum Bjerke





SPA_04/17a

den 17de juni 1957.

Herr Kommuneingeniör Hegg.

Fosnavåg.

Herr Thomassens nybygg.Igesundsvegen.

Jeg vil anbefale at man begynner å gjennomföre den nye byggelinje. Såvidt jeg vet har Bygningsrådet godtatt planen,men det er best å fremlegge saken for rådet og få dets vedtak for dette punkt.

Med hilsener

Sverre Pedersen.

HERØY KOMMUNE
KOMMUNEINGENIØREN
EGGESBØNES

Fosnavåg
EGGESBØNES, den 11. mai 1957.

Herr professor Sv. Pedersen,

T r o n d h e i m.

Vedr. byggelinien i Igesundsvegen, Fosnavåg.

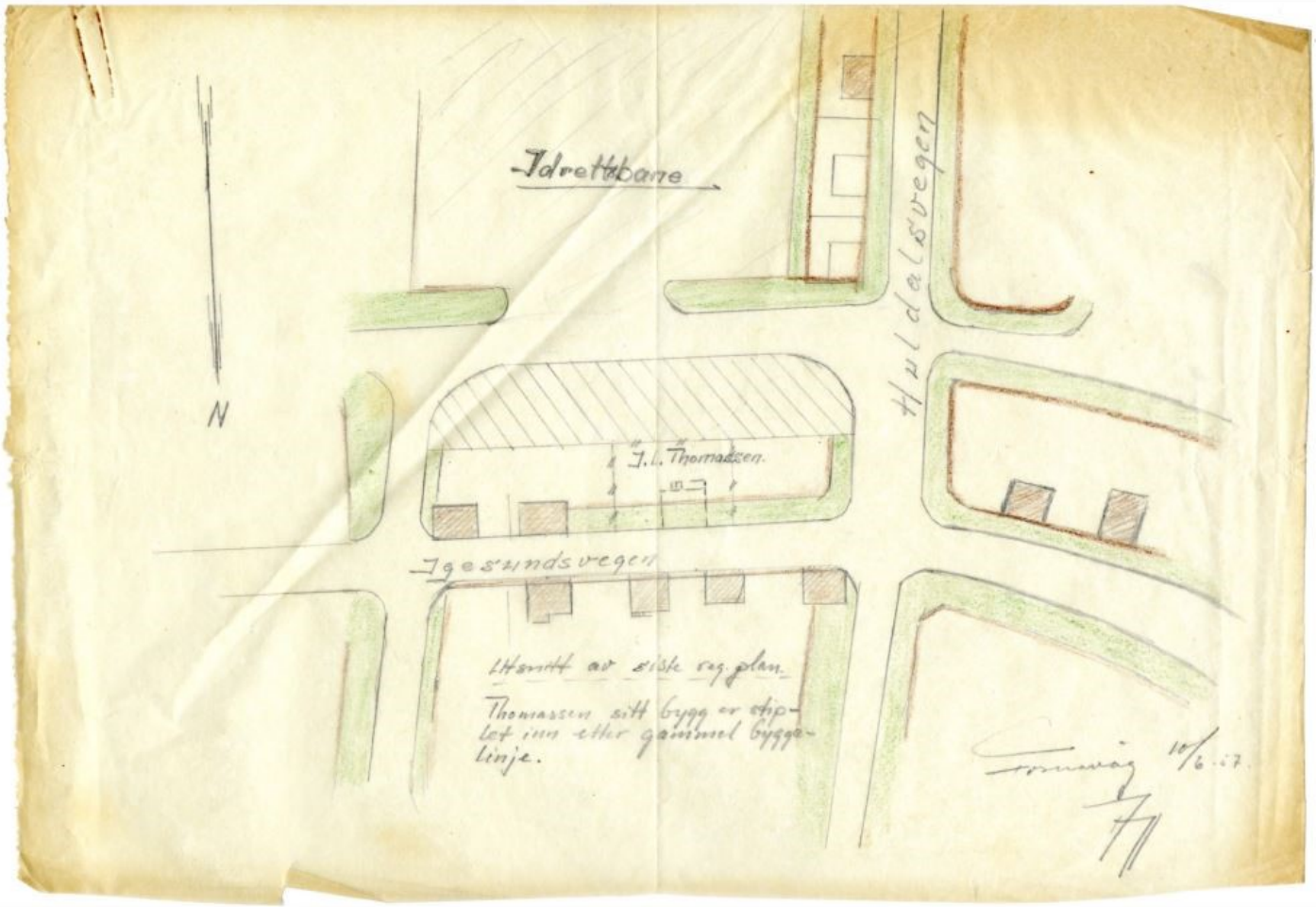
Vedlagt fölger en skisse som viser tomta gnr. 34 , bnr. 272-273 i Igesundsvegen tilhörende J. Thomassen.

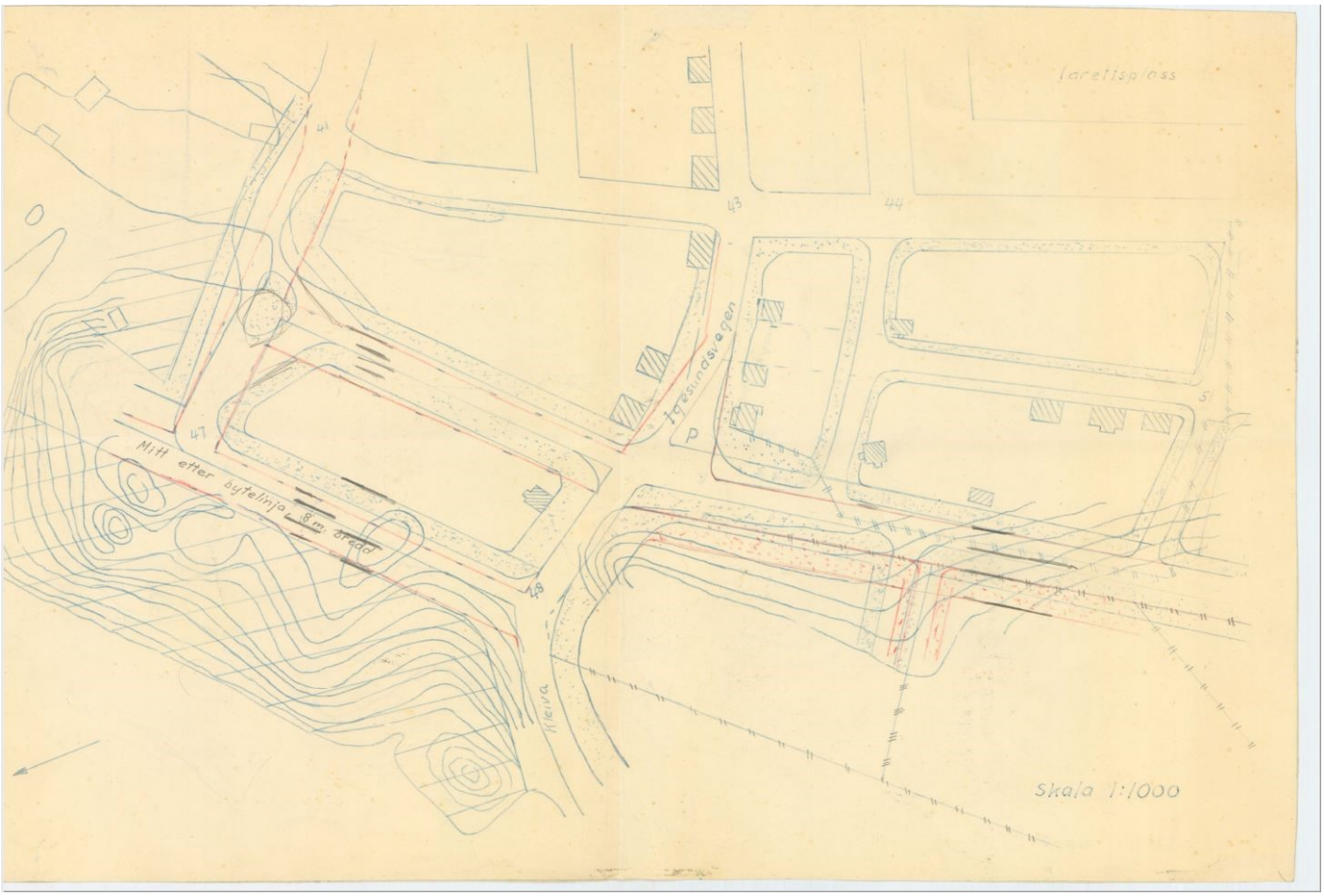
Herr Thomassen har våren 1955 fått satt ut tomt og byggelinje for sitt nybygg. Ut i fra dagi har han arbeidet tomta ferdig . Arbeidet er gjort i 1955. Nå har Thomassen fått lån, byggetillatelse og Fosn. Bygn.råds godkjenning av 21/3 1955. - Jeg har stoppet oppföringen av bygget inntil byggelinja er klarlagt.

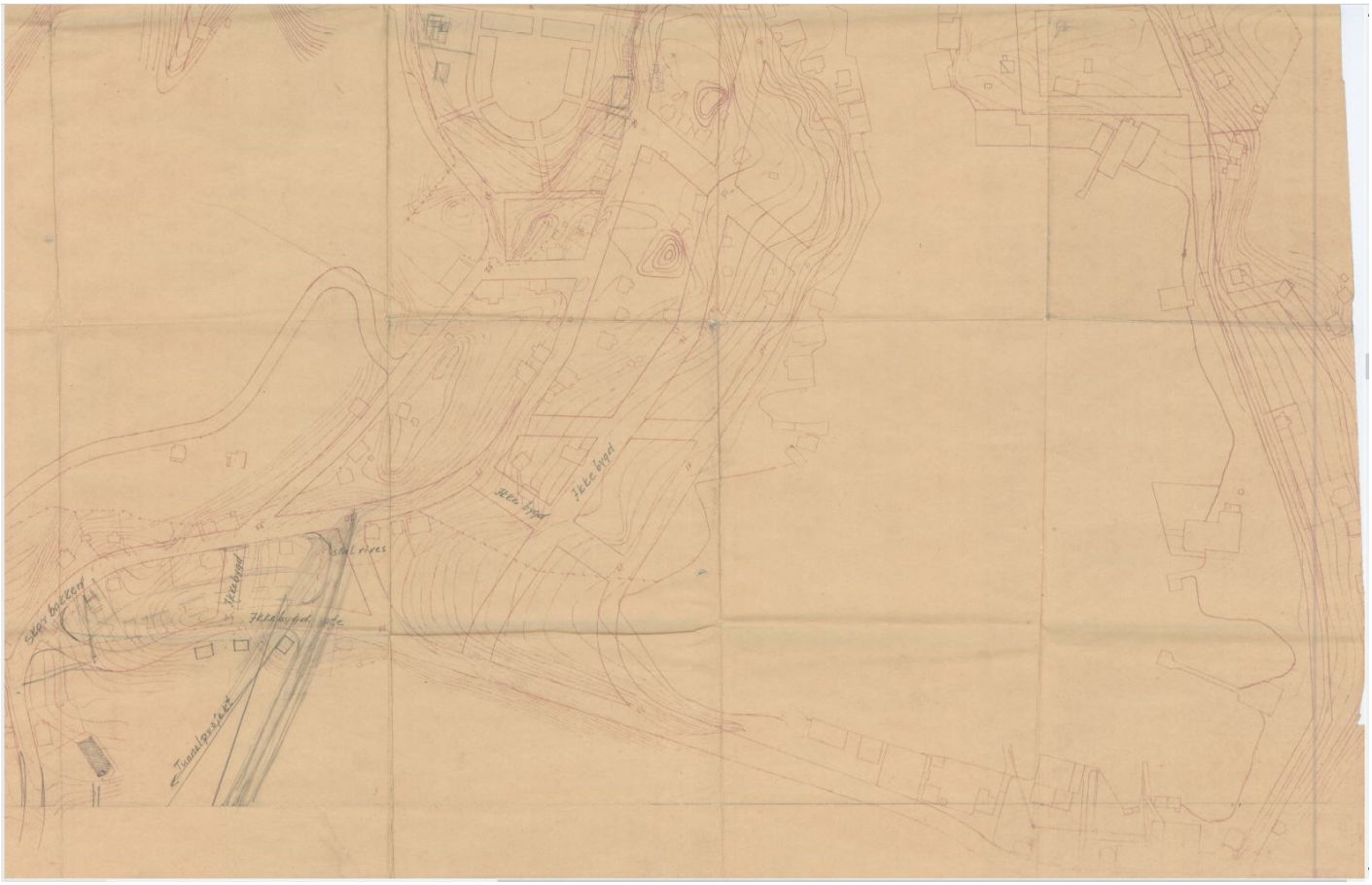
Tör vennligst be Dem se på dette og sende meg et svar snarest mulig. Det er et spörsmål om det her kan holdes på den gamle avstand mellom byggene, 10 m, som er ille og så trekke neste bygg tilbake.for å gi större oversikt i krysset.

Med hilsen

Torbjørn Fugg


Idrettsbane
N
Huldalsvegen
J. L. Thomassen.
Igesundsvegen
Utsnitt av siste reg. plan.
Thomassen sitt bygg er stiplet inn etter gammel byggelinje.
10/6 57.


Mitt etter bytelinja 8m. bredd
47
48
Kleiva
Ivresundsvegen
P
41
43
44
5
Varetisplass
Skala 1:1000


Skov bakke
Tunnelprofilet
Jetebyggeri
Jetebyggeri
Jetebyggeri gade
Jetebyggeri
Schal rives


KART
OVER
FOSNAVAAG.
N
Forslag
til
Reguleringsplan
Grønfjellet
Volanesveien

SPA_04/23


KART
OVER
FOSNAVAAG.
Forslag til
REGULERINGSPLAN

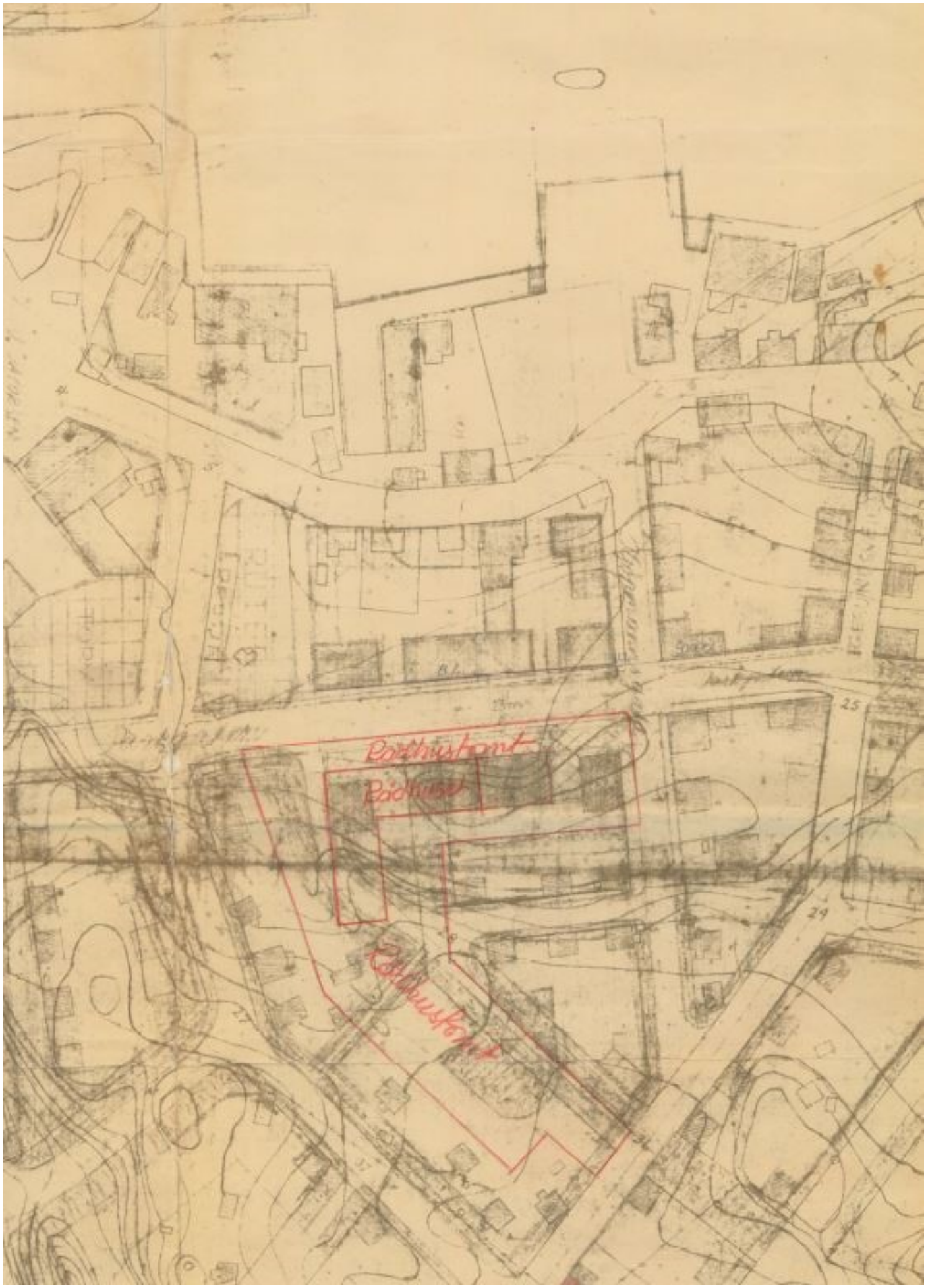

MONUMENT
RUTER
PROSSER
L.P.


For stod et rødt
Del er nu mait
Hus her
Del var
nydeligt
midt i Blikkvigen over den lille Holmen
nordre mon
uendeligheden
Hvor du for stod et rødt ha
det er nu mait
er i gott vær sælig om morgen
Her
Hjørnet
Plaget


RUTTE BLOM
PROSJEKT
L.PL.
KGESUNDSVEIEN


Forslag
til
Regulering
Vägskolmen
Maalestok


Tgesundsvegen
spring
Idrettsplass
Gronfjell

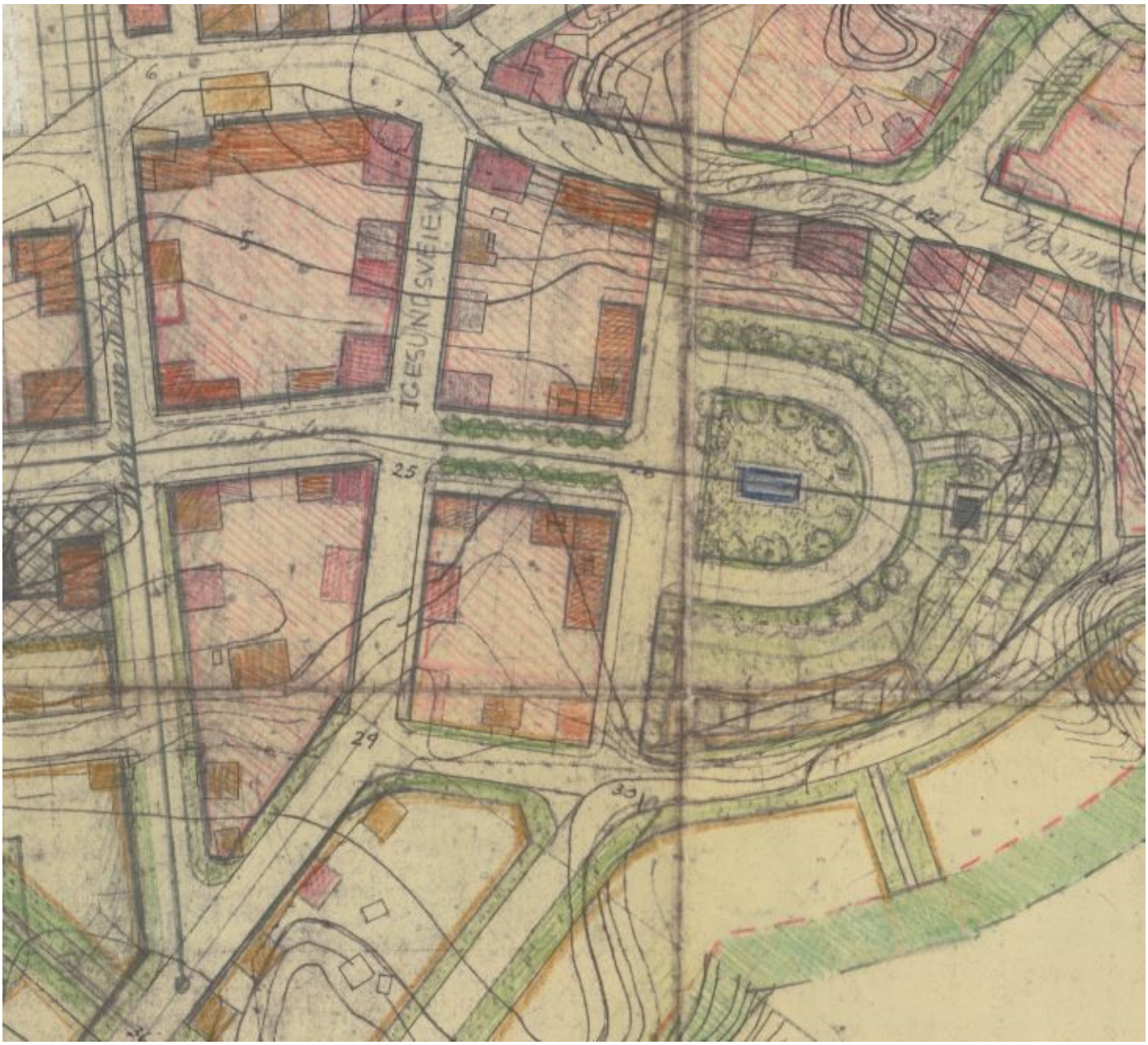

Rathhustorvet
Rådhuset
Rathhusfort
25
29

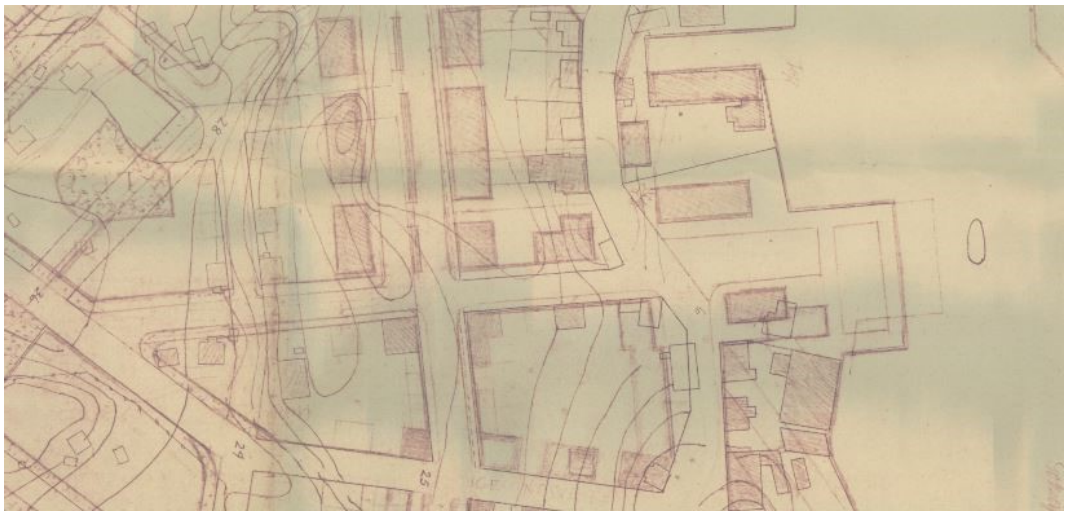

TRIAGE
TRIAGE
N


SPA_04/31


SPA_04/32

Sommerbeide med de kgl. Majestæter
udarbeidet af
Prof. Petersen
arb. under Prof. Dr. H. G. Petersen


IGESUNDSVEIEN
25
29
30




IGESUNDSVEIEN

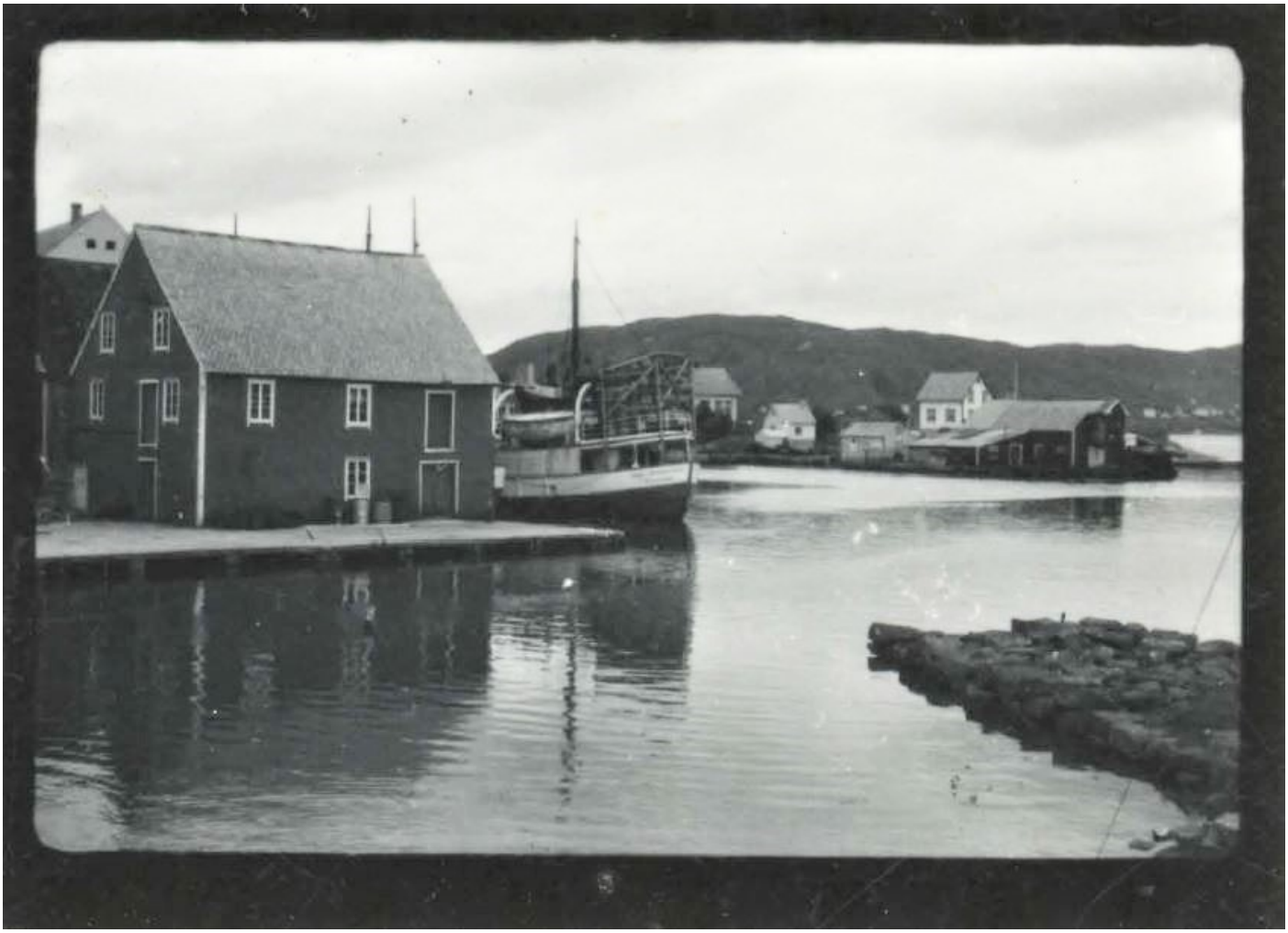
## SPA_04/36-52:

Nokre av Pedersens eigne fotografiske registreringar på gatenivå i Fosnavåg samband med planarbeidet.

SPA_04/38

SPA_04/39

SPA_04/40



SPA_04/41

SPA_04/42

SPA_04/46

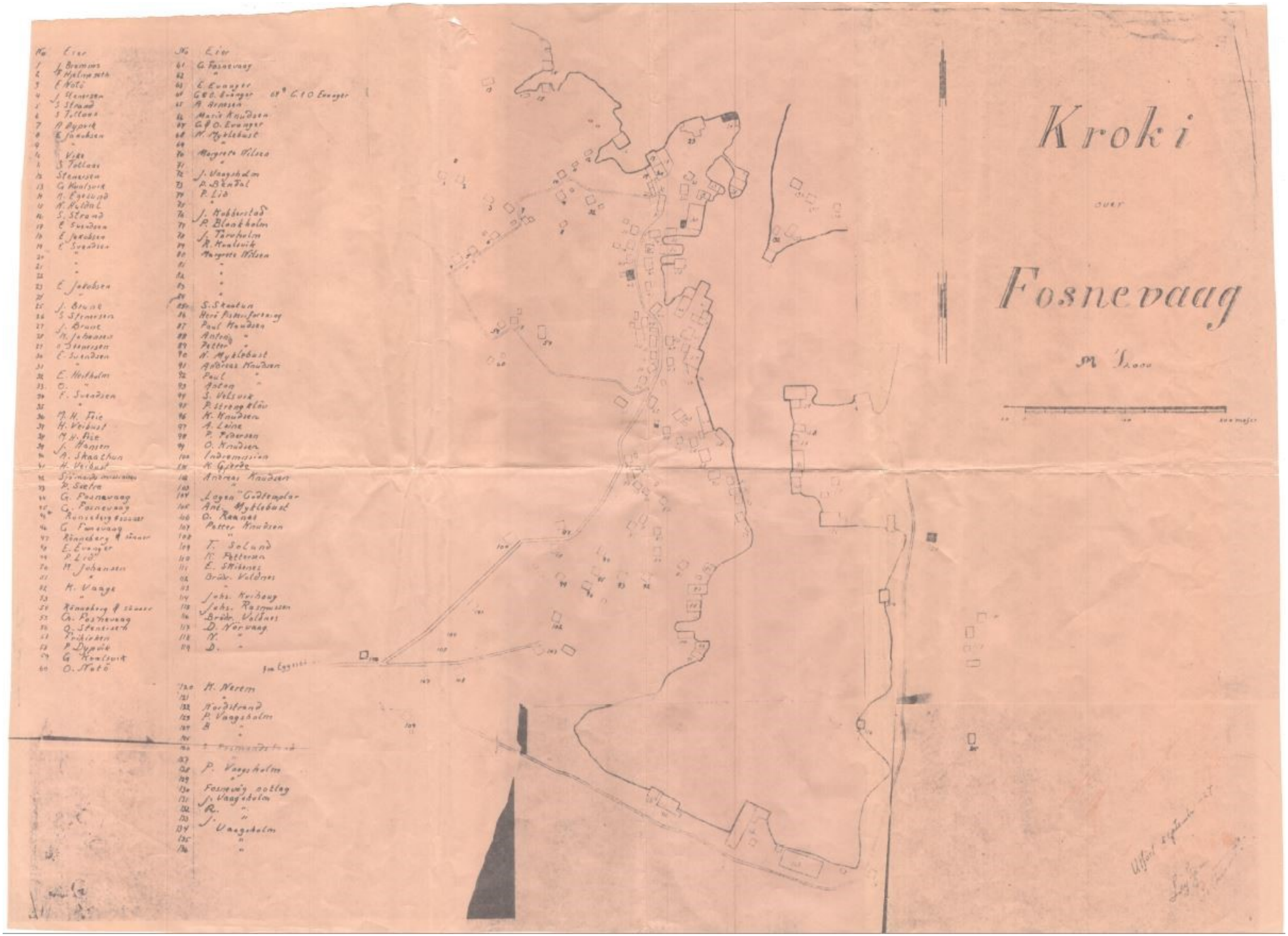
SPA_04/48

SPA_04/49

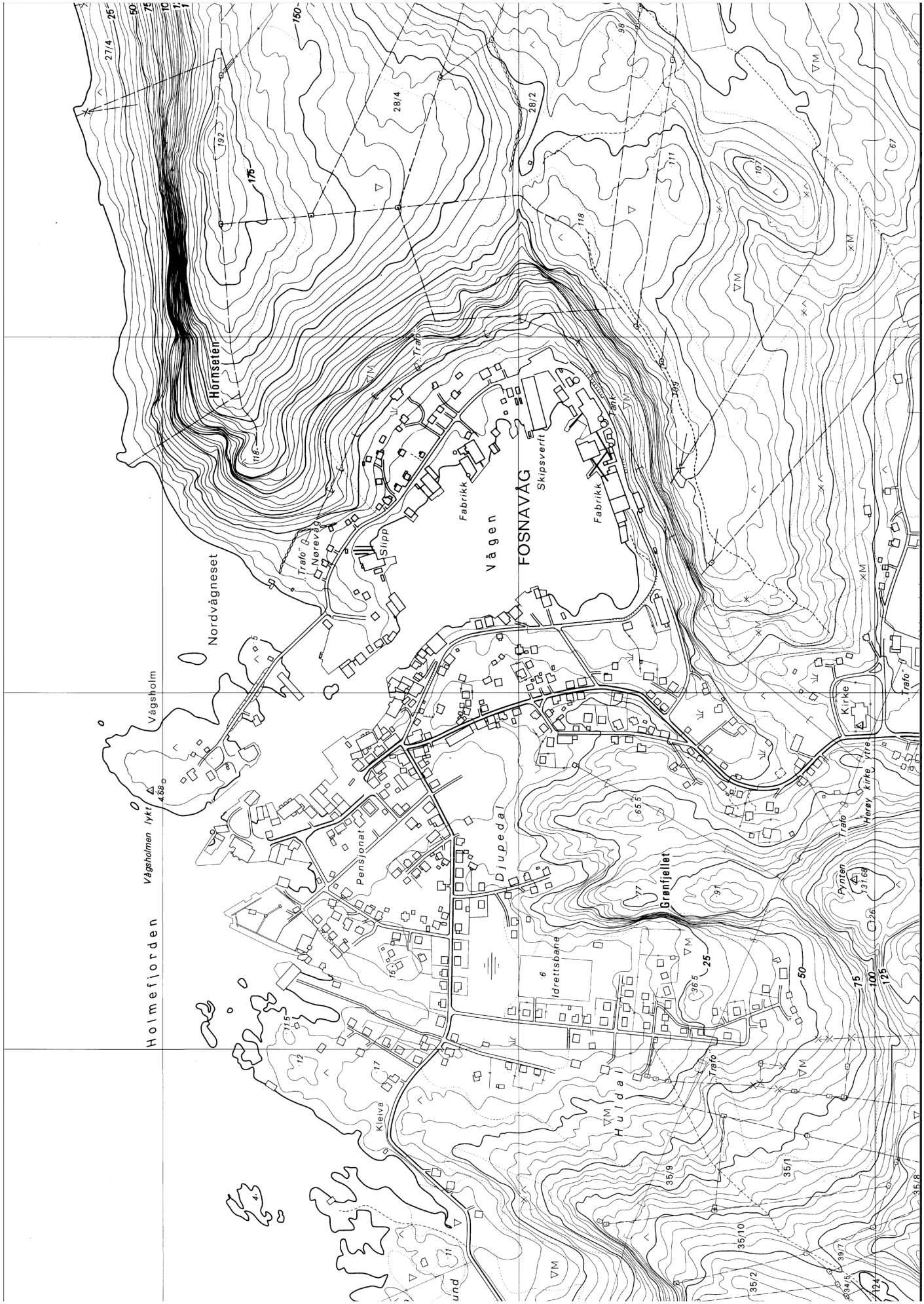
SPA_04/50

SPA_04/51

SPA_04/52




*Eit tidleg utkast til reguleringsplan for Fosnavåg med påskrift: «Kart konstruert 1931». Kartet inneheld også ei registrering av eksisterande vegar i tettstaden frå 1931.*

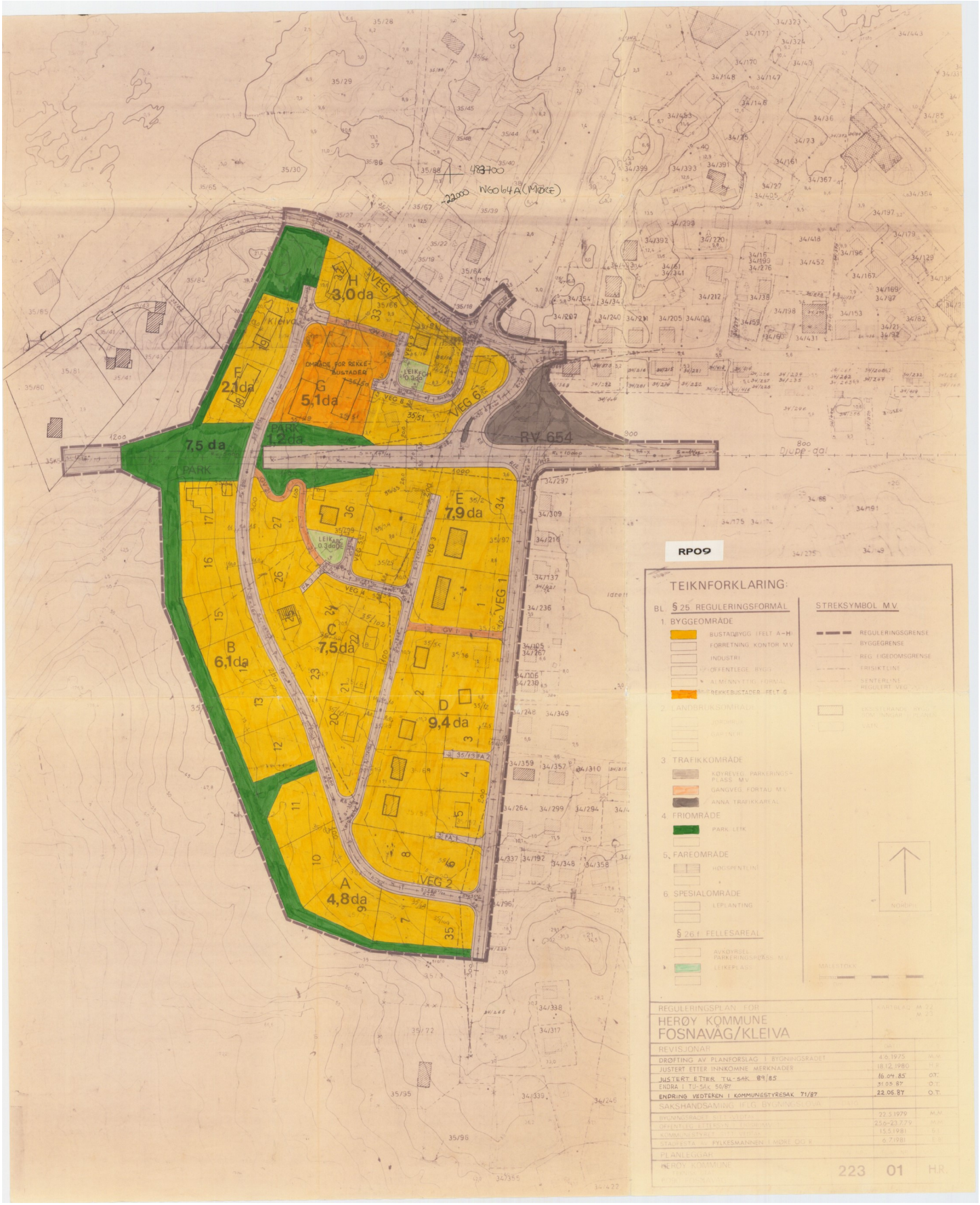



*Kart over Fosnavåg 1965—første moderne kart av Fosnavåg konstruert etter ortofoto* **HKA /03**

*Ortofoto over Fosnavåg 1965*

**HKA /04**


*Endeleg regulering for Rådhuset for Parkgata i Fosnavåg (slik den vart stadfest i Kommunaldep.). Etter at engasjement til Sverre Pedersen var over i Herøy kommune.*

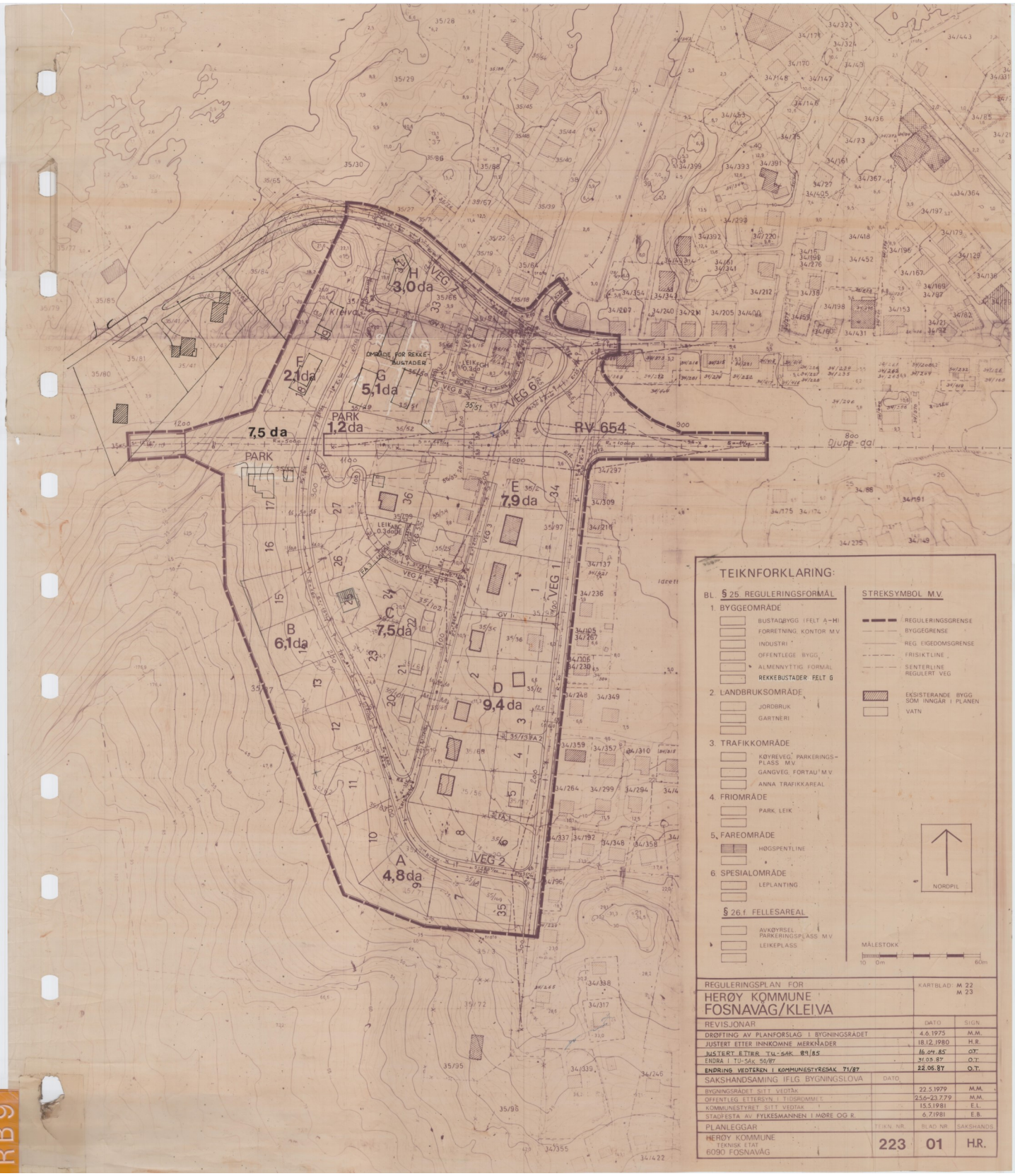

RP09
TEIKNFORKLARING:
BL. § 25 REGULERINGSFORMÅL
1. BYGGEOMRÅDE
BUSTADBYGG. (FELT A–H)
FORRETNING KONTOR M.V.
INDUSTRI
OFFENTLEGE BYGG
ALMENNYTTIG FORMÅL
REKKEBUSTADER FELT G
2. LANDBRUKSOMRÅDE
3. TRAFIKKOMRÅDE
KØYREVEG PARKERINGSPLASS M.V.
GANGVEG FORTAU M.V.
ANNA TRAFIKKAREAL
4. FRIOMRÅDE
PARK LEIK
5. FAREOMRÅDE
HØGSPENTLINE
6. SPESIALOMRÅDE
LEPLANTING
§ 26 f FELLESAREAL
AVKØYRSEL PARKERINGSPLASS M.V.
LEIKEPLASS
STREKSYMBOL M.V.
REGULERINGSGRENSE
BYGGEGRENSE
REG. EIGEDOMSGRENSE
FRISIKTLINE
SENTERLINE REGULERT VEG
NORD
MÅLESTOKK
REGULERINGSPLAN FOR
HERØY KOMMUNE
FOSNAVÅG/KLEIVA
REVISJONAR
DRØFTING AV PLANFORSLAG I BYGNINGSRÅDET 4.6.1975 M.M.
JUSTERT ETTER INNKOMNE MERKNADER 18.12.1980 O.T.
JUSTERT ETTER TU-SAK 89/85 16.04.85 O.T.
ENDRA I TU-SAK 50/87 31.05.87 O.T.
ENDRING VEDTEKEN I KOMMUNESTYRESAK 71/87 22.06.87 O.T.
SAKSHANDSAMING IFLG. BYGGEMELDINGSLOVA
BYGGNINGSRÅDET 22.5.1979 M.M.
OFFENTLEG ETTERSYN 25.6–23.7.79
KOMMUNESTYRET 15.5.1981
STADFESTA AV FYLKESMANNEN I MØRE OG R. 6.7.1981
PLANLEGGJAR
HERØY KOMMUNE
223 01 H.R.

HKA /06

RB19


Vågsholmen
Vågsholmen
Urholmen
Notanes
FOSNAVÅG HAMN
FOSNAVÅGMYRA
FOSNAVÅG MYRA
Djupe-dal
VEG NR 2
VEG NR 3
TEIKNFORKLARING:
BL. § 25 REGULERINGSFORMÅL
1 BYGGEOMRÅDE
BE FRITTLIGGJANDE BUSTADER U=0,2
E FORRETNINGAR, KONTOR
AF ALMENNYTTIG FØREMÅL
O OFFENTLEG FØREMÅL
I INDUSTRI / LAGER
SI INDUSTRI / HANDEL / KONTOR
3 TRAFIKKOMRÅDE
KØYREVEGAR, PARKERINGSPLASSAR, RUTEBILSTASJON
GANGVEGAR / FORTAU
TA ANNA AREAL TIL TRAFIKKFØREMÅL
H HAMNE-OMRÅDE
4 FRIOMRÅDE
FO PARK LEIK
6 SPESIALOMRÅDE
SP FISKEBRUK, TRAFOKIOSK
SP VERNEVERDIGE BYGG
ANDRE FØRESEGNER BL. § 26
FELLES AVKØYRSLE/ TILKOMST / PARKERINGSPLASSAR
STREKSYMBOL MM
GRENSE FOR PLAN
GRENSER FOR REGULERINGSFØREMÅL
BG EKGGEGRENSE
TOMTEGRENSE
FRISIKTLINE
SENTERLINE FOR REGULERT VEG
REGULERINGSPLAN FOR
FOSNAVÅG SENTRUM
HERØY KOMMUNE
Rev. 11.11.92
ENDRINGAR:
DATO SIGN.
OMARBEIDINGAR ETTER OFFENTLEG ETTERSYN, SJÅ FYLGJESKRIV AV DD 12.9.85 PSAA
JUSTERT ETTER VEDTAK I BYGGINGSRÅDET 16.10.85 HR
JUSTERT ETTER INNKOMNE MERKNADER 19.8.86 HR
JUSTERT ETTER INNKOMNE MERKNADER 16.2.87 HR
SAKSHANDSAMING I FØLGJE BYGGINGSLOVA DATO DATO DATO
VEDTAK I BYGGINGSRÅD 05.02.85 15.10.85 12.09.86/17.02.87
UTLAGD TIL OFFENTLEG ETTERSYN 25.02-18.03.85 08.11-28.11.85 07.09-28.10.86
VEDTAK I KOMMUNESTYRET 27.03.87
STADFESTA AV FYLKESMANNEN
PLANLAGD AV: VESTPLAN A.S. v/ ARKITEKT AASEN
IDUNGÅRDEN - 6009 ÅLESUND TLF. 071-22590
BYGGINGS OG REGULERINGSSJEFEN I HERØY
SAK NR. ARKIV. TEIKN. NR. SAKSHS.
SIGN.

HKA /07


H
3,0da
VEG 7
F
2,1da
G
5,1da
OMRÅDE FOR REKKE-BUSTADER
LEIKEPL. 0,3da
VEG 8
VEG 6
PARK
1,2da
7,5 da
RV 654
Djupe-gal
PARK
E
7,9da
LEIKAR. 0,3da
VEG 3
VEG 1
B
6,1da
C
7,5da
D
9,4da
A
4,8da
VEG 2
TEIKNFORKLARING:
BL. § 25 REGULERINGSFORMÅL
1. BYGGEOMRÅDE
BUSTADBYGG (FELT A–H)
FORRETNING, KONTOR M.V.
INDUSTRI
OFFENTLEGE BYGG.
ALMENNYTTIG FORMÅL
REKKEBUSTADER FELT G
2. LANDBRUKSOMRÅDE
JORDBRUK
GARTNERI
3. TRAFIKKOMRÅDE
KØYREVEG, PARKERINGS-PLASS M.V.
GANGVEG, FORTAU M.V.
ANNA TRAFIKKAREAL
4. FRIOMRÅDE
PARK, LEIK
5. FAREOMRÅDE
HØGSPENTLINE
6. SPESIALOMRÅDE
LEPLANTING
§ 26 f. FELLESAREAL
AVKØYRSEL, PARKERINGSPLASS M.V.
LEIKEPLASS
STREKSYMBOL M.V.
REGULERINGSGRENSE
BYGGEGRENSE
REG. EIGEDOMSGRENSE
FRISIKTLINE
SENTERLINE REGULERT VEG
EKSISTERANDE BYGG SOM INNGÅR I PLANEN
VATN
NORDPIL
MÅLESTOKK
10 0m 60m
REGULERINGSPLAN FOR
HERØY KOMMUNE
FOSNAVÅG/KLEIVA
KARTBLAD: M 22
M 23
REVISJONAR
DATO
SIGN.
DRØFTING AV PLANFORSLAG I BYGNINGSRÅDET 4.6.1975 M.M.
JUSTERT ETTER INNKOMNE MERKNADER 18.12.1980 H.R.
JUSTERT ETTER TU-SAK 89/85 16.04.85 O.T.
ENDRA I TU-SAK 50/87 31.05.87 O.T.
ENDRING VEDTEKEN I KOMMUNESTYRESAK 71/87 22.06.87 O.T.
SAKSHANDSAMING IFLG. BYGNINGSLOVA
DATO
BYGNINGSRÅDET SITT VEDTAK 22.5.1979 M.M.
OFFENTLEG ETTERSYN I TIDSROMMET 25.6–23.7.79 M.M.
KOMMUNESTYRET SITT VEDTAK 15.5.1981 E.L.
STADFESTA AV FYLKESMANNEN I MØRE OG R. 6.7.1981 E.B.
PLANLEGGAR
TEIKN. NR.
BLAD NR.
SAKSHANDS.
HERØY KOMMUNE
TEKNISK ETAT
6090 FOSNAVÅG
223
01
H.R.

RB9

HKA /08

Aar 1908 den 23 April samledes de under Fosnavags Opsidere valgte Bygnings Kommunerepresentanter til valg til valg af formand fraværende Peter Blom Holm. til formand valgtes enstemmig Ingebrigt Waldenhaug hvilken beslutning blev at meddele Fogden Mødt Kasser

Ingebrigt Waldenhaug

Aar 1908 den 8 Mai sammentraadte efter sammenkald møde i Fosnavags Bygge Komune alle fremmødte medlemmer P. Blom Holm

1) Refereredes en Skrivelse fra Fogden om fremlæg af Valg af Bygnings og Regulerings Kommission m.m. og forreloa saadanne til behandling

1) Anskaffelse af Protokoller Love papir Kontobøger m.m.
2) Tilskrivelse til fogden om steedets Brandtaxation
3) Valg af Bygnings & Regulerings Kommission
4) Valg af Revisorer
5) Valg af Kasserer
6) Forhandling og vedtagelse af Skattinkrævner

Hvordan fattedes saadanne beslutninger

Post 1 vedtages enstemmig og paaalegges Overformen at anskaffe
— 2 ligeledes De — De
— 3 til Bygnings Kommissionen valgtes Gerh. Fosnavag som formand og Politimester, M. H. Fæie som brandinspektør og Hans Lid som bygnings kyndig Medlem, samt to af de Kommunevalgte Medlemmer Anboni K. Fosnavag og A. Tollaas der sammen med Bygnings Kommissionen danner Regulerings Kommission

4/ til Revisorer Valgtes Harhalad Nilsen og Paul Vigtoftø for et tidsrum af et Aar

5/ til Kasserer valgtes Knud Johannesen

S. Fansen varsla medlem 9/11

Dette medlemmer var møtte med unntak av Gerhard Fosnavåg som var burte på reis.

Det var berre ein søknad av F.d.m. frå Gustav Fransen um løyve til å byggja stovehus på si tomt han her kjøpt av Sigvald Tollås ~~vestanfor~~ i nord for huset hans Adolf Djupvik.

Vedtak:

Frå det prosjekterte byggjearbeid etter byggingsrådet sitt skyn ikkje vil vanskeleggjera gjennomføring av reguleringsplan, vert søknaden imøtekomen på vilkår at søkjaren rettar seg etter dei vedtekter som seinare vert vedtekne for byggingskommunen og dei fyresegner og pålegg som måtte verta gjeve av byggingsrådet med innsyn til kloakk og anna.

Møtet slutt.

Bjørn Rekdal Thor Jørgens. Jens Hansen
Peder Botn

År 1931 den 10. oktober var overingeniør for vegvesenet i Møre fylke Elias Grønningsæter og avdelingsingeniør Skagseth i Fosnavåg for etter innkallingar frå byggingsrådet å sjå på tilhøva med regulering. Medlemene i byggingsrådet var til stades og likeleis Paul A. Fosnavåg, Sigvald Tollås og Sjur O. Velsvik av byggingskommunestyret.

Ein såg på tilhøva i marki og drøfte lauslegg synsvegline og andre spørsmål.

Overingeniør Grønningsæter lova ingeniørhjelp våren 1932 til stikking av veglina og istandsetjing av reguleringsplan.

Bjørn Rekdal

5

H.D. 1208 1939

I.D. 0829

JNo 1575 1939 B. Utskrift JNI 0045 JNo B 1939 SHV 377 3.D.1939

or

1942

møteboki for Fosnavåg bygningsråd for det som vedkjem etterstaande.

---

År 1933 den 10.juni heldt Fosnavåg bygningsråd møte i Fosnavåg.

Tilstades var lensmann Rekdal, distriktslækjar Gangnæs og Paul Nilsen. Dessutan møtte formannen i bygningskommunestyret Imanuel Kvalsvik.

Sak nr.1

Um gatebreiddor o. a.

Skriv frå avdelingsingeniør Skagseth av 24.april d.å. med påskrift frå overingeniøren for vegstellet i Møre fylke av 28.s.m. vart upplese. Avdelingsingeniør Skagseth fyreslær at desse gator vert forretningsgator med 10 m. breidde: 1-3,4-7-10-13, 7-18-33,5-23-22-41-46, 7-25-48, 27-30-33, 6-24 og 23-25. Alle dei andre gator meiner han bør ha ei breidde millom byggjelinone på 15 m. - um lendet gjev høve til det - so det kann verta rom til ein liten hage millom husi og gata.

Samr. vedtak:

Bygningsrådet gjeng med på framlegget frå avdelingsing. Skagseth um forretningsgator og andre gator. Derimot trur ein ikkje at det bør gjerast noko brigde soleis at idrottsplassen - som tilrådd av avdelingsingeniøren - vert lagt på den staden som er utpeika til park.

Bygningsrådet trur at gate 18-32 bør leggjast litt onnorleis og bed um at dette vert set på ved granskingi i marki.

.....

Bjarne Rekdal. Thor Gangnæs. Paul Nilsen.

./.

umregulering av gata til fyremun for større sjøgrunn vil dette lata seg gjera utan at det går ut over andre sine interessor. Ein meiner difor at spursmålet um umregulering kann stå ut til det melder seg spursmål um byggjing inntil gate 10-13, so før tidi syna kva som krevst - meir sjøgrunn eller etter det noverande framlegg.

---

Bygningsrådet hev ingen sers merknad å gjera til ~~det~~ det av stadsingeniør Saxe gjorte utkast til kloakkplan. Gate 12-21 på reguleringskartet er brigda sidan stadsingeniør Saxe hev gjort sitt utkast. Kloakkleidningane lyt difor brigdast her. Elles før ein ta upp kloakkleidningsspursmålet til nærmare avgjerd etter kvart det melder seg, med det gjorte utkast som grunnlag.

---

Framlegget til byplan (kart med innteikna framlegg til regulering, kart med innteikna framlegg til kloakkleidningar og framlegg til bygningsvedtekter) er hermed ferdigdryft av bygningsrådet og vert å fyreleggja bygningskommunestyret i samsvar med bygningslovi § 27.

.....

Peder Botn. Johs. Pettersen. Bjarne Rekdal.

Rett utskrift:
Bjarne Rekdal

År 1937 den 23.juli heldt Fosnavåg bygningsråd møte i Fosnavåg.

Alle medlemer tilstades.

Då vart fyrehavt:

Sak nr.3

Framlegg til byplan.

Frå stadsingeniør Saxe var kome tilråding um ordning av kloakksystemet.

Kartet med innteikna framlegg til regulering og framlegg til kloakkleidningar og det uppsette forslag til bygningsvedtekter vert i samsvar med bygningslovi § 27 å leggja ut til offentleg ettersyn i 1 månad frå 1.august fk. på Storsildlaget sitt kontor. Formannen kunngjer utleggjingi fyreåt i Vestlandsnytt.

.....

Peder Botn. Johs. Pettersen. Nils Nørvåg. Bjarne Rekdal.

---

År 1938 den 14 og 15.januar heldt Fosnavåg bygningsråd møte i Fosnavåg.

Av medlemene var Nils Nørvåg fråverande. Helserådet sin ordførar hadde heller ikkje høve til å møta.

Då vart havt fyre:

.....

Sak nr.4.

Framlegg til byplan.

Framlegget med vedtekter hev vore utlagt til offentleg ettersyn soleis som vedteke i bygningsrådet sitt møte 23/7-193

Det var innkomme desse klagor som alle vart upplesne o dryft:

Frå Fosnavåg bygningsråd.

I.D. SHV 377 3.D.1939

J.No. 1575 B 1939 J.No 00451 B 1942 H.D. 1208 1939

Til

Fosnavåg bygningskommunestyre,

J.No. 0829 B 1939 Fosnavåg.

Framlegg til byplan for Fosnavåg.

I samsvar med vedtak av bygningskommunestyret er det av utskiftingskandidat Anders Dalset utarbeidd kart over Fosnavåg i 1931.

Bygningsrådet vende seg same tid til overingeniøren for vegstellet i Møre og Romsdal og fekk lovnad frå honom um hjelp til planleggjing av vegar (gator) m.m. I det høve kom overingeniør Grønningsæter og avdelingsingeniør Skagseth til Fosnavåg i oktober 1931 og såg på tilhøvi for regulering. Våren 1932 var avdelingsingeniør Skagseth og assistentingeniør Austbø i Fosnavåg i tilføre av utarbeiding av reguleringsplanen. Med skriv frå avdelingsingeniør Skagseth av 24/4 1933 med påskrift av 28.s.m. frå overingeniøren tok ein mot framlegg til reguleringsplan. Dette framlegg er grunnlaget for dei seinare dryftingar.

Sumaren 1937 vart etter samråding med formannen i bygningskommunestyret stadsingeniør Saxe frå Ålesund tilkalla for å gjeva rettleiding um kloakksystemet. Den 25/6 1937 hev so stadsingeniør Saxe kome med tilråding um ordning av kloakkspursmålet.

Etter vedtak av bygningsrådet her kartet med innteikna framlegg til regulering og forslag til vedtekter saman med utkast til kloakksystem i samsvar med bygningslovi § 27 ~~xxxxx~~ vore utlagt til offentleg ettersyn på Storsildlaget sitt kontor i Fosnavåg i ein månad frå 1.august 1937. Utleggjingi var fyreåt kunngjort i Vestlandsnytt.

Saki med dei framkomne merknader var pånytt fyre i

M. F.

H.J.nr. 02094

HKA /14

bygningsrådet den 14. og 15.januar d.å.

Vedlagt fylgjer:

1. Det utlagte kart med innteikna framlegg til reguleringsplan - med skriv frå Møre og Romsdal vegkontor.
2. Det utlagte framlegg til bygningsvedtekter.
3. Skriv 25/6-1937 frå stadsingeniør Saxe med utkast til kloakk-system.
4. Kunngjering um utleggjing av framlegget til byplan.
5. Utskrifter frå møte i bygningsrådet 10/6 1933, 23/7 1937 og 14. og 15/1 1938.
6. 14 innkomne klagor.

Fosnavåg bygningsråd, 31.januar 1938.

Peder Bøhn

formann.

I.D.

J.N. 00451 B 1942

H.D. 1208 1939

S.H.V. 377 3.D. 1939

J.No 1575 B 1939

J.No 0820 B 1939

Til

Arbeidsdepartementet.

Byplan for Fosnavåg.

Vedlagt fylgjer:

1. Skriv frå Fosnavåg bygningsråd av 31.januar 1938 med vedlegg. Istaden for den utlagte kartkopi - som er mykje sliten - fylgjer ein ny kopi, der den vedtekne reguleringsplan er innteikna. Dei brigde som bygningskommunestyret har gjort frå bygningsrådet sitt framlegg er innteikna med blått.
2. Skriv av 4/8 1938 frå bygningskommunestyret til bygningsrådet med utskrift av vedtak i bygningskommunestyret 28/7 og 3/8 1938 og eit skriv frå Søndmøre Fiskeri- & Handelsbank dagsett 7/6 1938.
3. Utskrift av vedtak i bygningsrådet 4.august 1938.
4. Utskrift av vedtak i bygningskommunestyret i møte 3.november 1938.
5. Skriv av 3.desember 1938 frå Andreas Tollås, Fosnåvåg.

Ein søkjer hermed om stadfesting på byplanen såleis som den er vedteken av bygningskommunestyret.

Gjenpartar som nemnt i bygningslova § 27 vil verta innsendt snarast mogleg etter at stadfesting ligg føre.

Fosnavåg bygningskommunestyre, 28 februar 1939.

formann.

M. F.
H.J.nr. 02094
1939

HKA /16

I.D. 8. mai 1939.

1208/1939 Sk. JM.00451 B 1942 JM.1575 B 1939

Det kongelige Departement for de offentlige arbeider.

Regulering Fosnavåg.

Vedlagt tillater jeg meg å tilbakesende de med Det Kongelige Departements skrivelse av 17. mars d.å.. (829/1939 B) oversendte bilag hvoriblandt et kart i egen rull.

.//.

Det kan ikke sees at havnevesenets interesser berörres i nevneverdig grad av den foreslåtte regulering. Det forutsettes dog at den inntegnede kaiutbygning til Kua ved det i sin tid utdypede innlöp til havnen, blir innsendt til godkjennelse i henhold til havnelovens § 20, jfr. 19. Likeledes forutsettes kloakker ledet ut i havnen etter konferanse med havnemyndighetene i henhold til havnelovens § 24. Forövrig har jeg intet å bemerke til den foreliggende plan.

Per Larssen (sign.)

M. F.
H.Jnr.C6140
1939

HKA /17

fastsett byggeliner må desse teiknast inn med tusj i ei anna farge, helst stipla. Grensa for bygningskommuna bör teiknast inn.

Med omsyn til vedtektene skal ein merkja:

§III må brigdast slik: "Murbygningar må ikkje byggjast i meir enn 2 högder, kjellar og loft ikkje medrekna. Bygningsrådet kan gjera unnatak frå denne regel i serlege höve. For trebygningar gjeld bygningslova §114 og 115."

§VI må brigdast i samsvar med det som er nemnt om fråstand mellom gateliner (eller byggjeliner, dersom det vert regulert slike).

§IX p.5, 2. punktum. Mellom "For tilsyn med" og "Bakaromn" må orda "med oppföring" verta sett inn.

Ein skal be alle dokument sendt inn att hertil, også eksemplaret av vedtektene med eit ekstraeksemplar retta i samsvar med det som her er nemnt og i ny rettskriving.

Med dette skal ein be vedkomande gjort kjende.

O s l o , den 5 juni 1939.

DET KONGELIGE
DEPARTEMENT FOR DE OFFENTLIGE ARBEIDER
KONTORET FOR BYGNINGS- OG BRANDVESEN

Jnr. 2644/39 B.

I.D.
JN 00451 B
1942

Fylkesmannen i Møre og Romsdal.

Regulering av Fosnavåg - Hjnr.5760/39.

I anledning av hr. fylkesmannens skrivelse av 18 ds. tillater en seg vedlagt å oversende gjenpart av skrivelse av 8 mai 1939 fra Havnedirektören til departementet.

O s l o , den 27. juli 1939.

Hjnr.6140/39.

./.

Sendes med 1 bilag Fosnavåg bygningskommunes styre, idet henvises til Deres skrivelse hertil av 14.f.mnd.

MØRE OG ROMSDAL FYLKE, den 1. august 1939.

M. F.
Hjnr. 6140
1939

M. F.
Hjnr. 62172
1942

HKA /19

TK/WT

INNENRIKSDEPARTEMENTET

Jnr.451/42 F.

Herr fylkesmannen i Möre og Romsdal.

Regulering av Fosnavåg bygningskommune,
herr fylkesmannens skrivelse av 18.februar 1942.

De to innsendte karter avviker på flere punkter fra hverandre. Nedenstående bemerkninger er knyttet til den nyeste kopi, som ikke er merket.

Den vedtatte regulering fra kryss 6 til "Vinkelen" - jfr. vedtak av bygningskommunestyret den 30.desember 1940 - må tegnes inn med rödt på samme måte som resten av reguleringen, og den alternative linjeföring raderes ut. Det samme gjelder gate 27 - 28, jfr. vedtak av 3.november 1938 og departementets skrivelse av 5.juni 1939, videre gate 22 - 26 og 27 - 41, jfr. bygningsrådets vedtak av 14. og 15.januar 1938 og bygningskommunestyrets vedtak av 3.august s.å.

Gaten sörvestover fra kryss 36 til gate 30 - 39 må trekkes helt opp - den er nå bare stiplet - jfr. bygningsrådets vedtak av 16.oktober 1939.

Gate 4 - 7 har fremdeles sitt opprinnelige löp med skiftende avstand mellom gatelinjene. Dette må rettes i samsvar med departementets bemerkninger i skrivelsen av 5.juni 1939. En finner etter omstendighetene å kunne gå med på at det ikke reguleres tilbaketrukket byggelinje og at gatebredden blir 10 meter, jfr. bygningskommunestyrets vedtak av 11.februar 1942.

Parken fargelegges grönn, det samme gjelder idrettsplas-

INGENIØR
**M. S. HOLSTAD**
TELEFON 2372

BYGNINGSTEGNINGER
BYGGELEDELSE & KONTROLL
JERNBETONGKONSTRUKSJONER
GRUNNUNDERSØKELSE & FUNDAMENTERING
SKJØNN
BYGNINGSTEKNISKE KONSULTASJONER

Aalesund, den 30. sept. 1943.

Hr. kjøpmann Jens Hansen.

Fosnavaag.

Jeg sender dig idag yderligere 5-fem kopier av Fosnavaag reguleringskart sammen med orginalkartet.

Saavitt jeg kan se skulde kartet nu være iorden og i overensstemmelse med Innenriksdepartementets skrivelse til fylkesmannen dat. 16. mai 1942.

Det har vært noksaa meget arbeide med disse kart saa jeg haaper man ikke finner den vedlagt nota for høi.

Jeg sitter og overveier hvordan jeg best skal sende de skrevne dokumenter og kommer til det resultat at jeg sender alt i een pakke og rekommanderer det hele.

Alt staar bra til her. Og i forgaars fikk vi ogsaa brev fra Sverre. Ogsaa han er i beste velgaaende. Men hvad han gjør og hvor han er sier han ingenting om. Kan vel heller ikke.

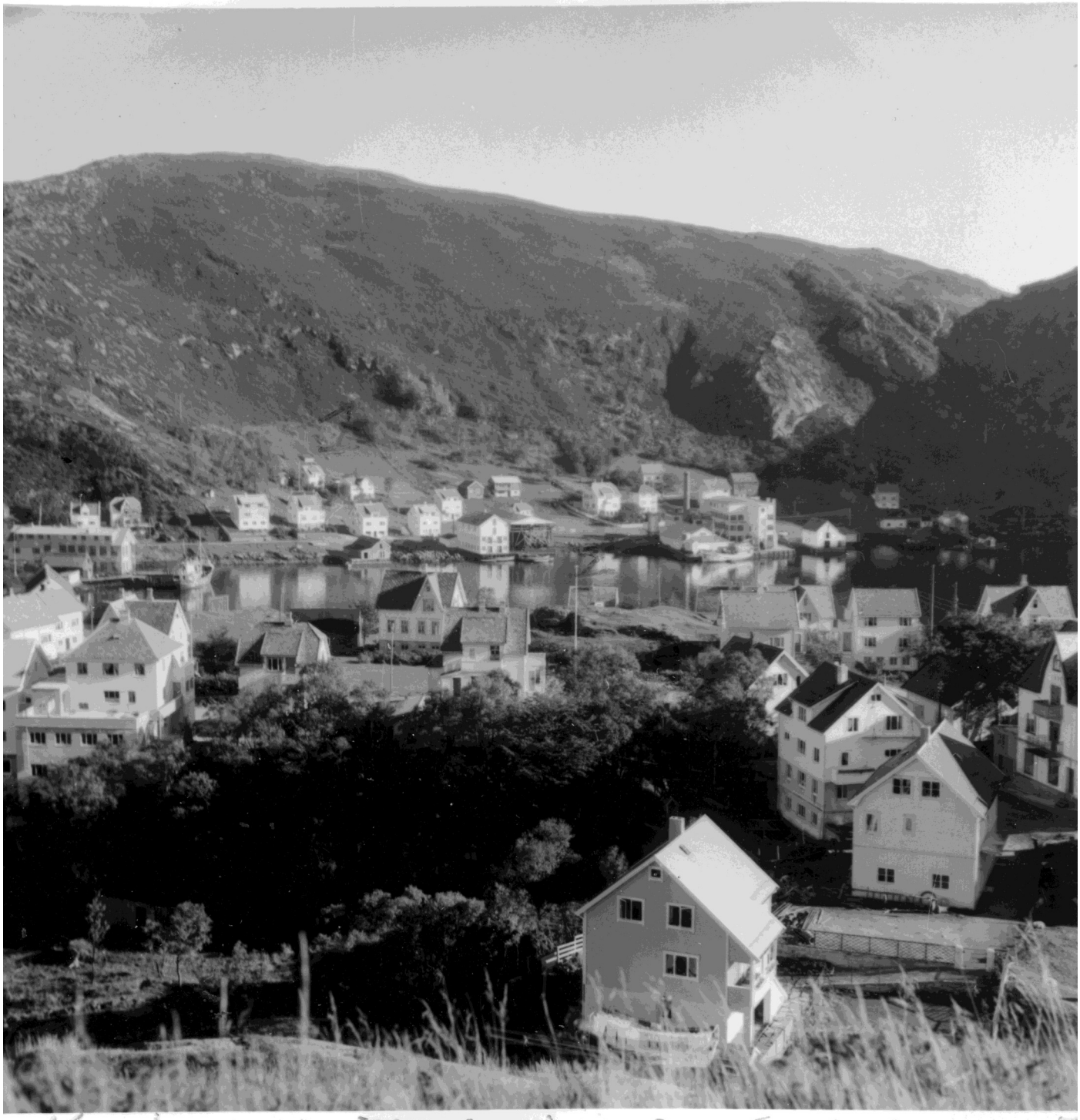
Med beste hilsener

M. S. Holstad

*HKA/22-34 er fotografi som er funne i kommunearkivet i Herøy Kommune under mappa om Sverre Pedersen-planen. Sidan desse fotografia ikkje låg i Pedersenarkivet, kan dette vere registreringsfoto tekne av tilsette i teknisk etat som var engasjerte i arbeidet med planen. Kanskje vart kopiar av dei sende til Pedersen til hjelp i arbeidet med planen.*

**HKA /22**

1959



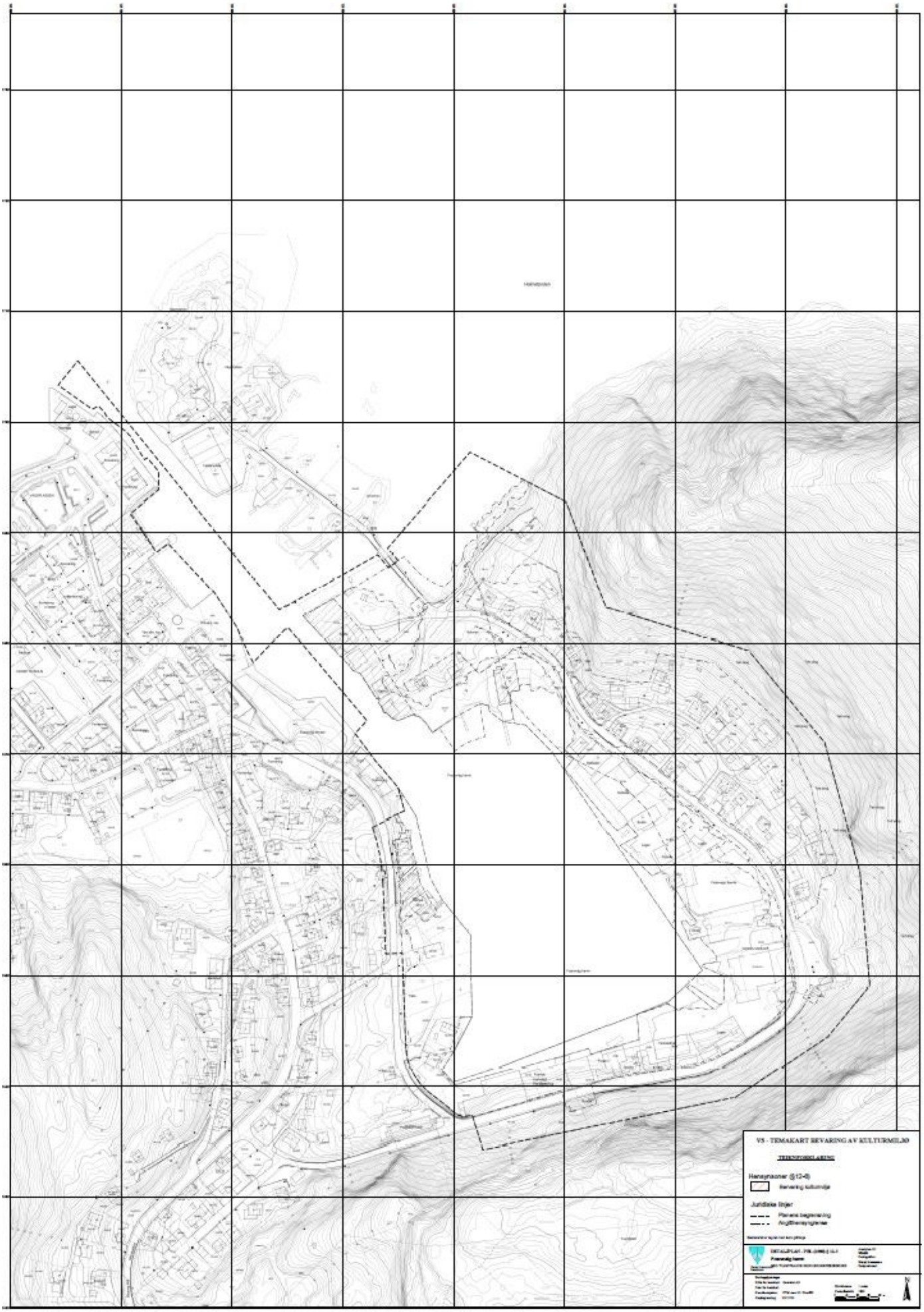
Norwegen: 2. Etnedal Heim 3. Gatehuyss 15

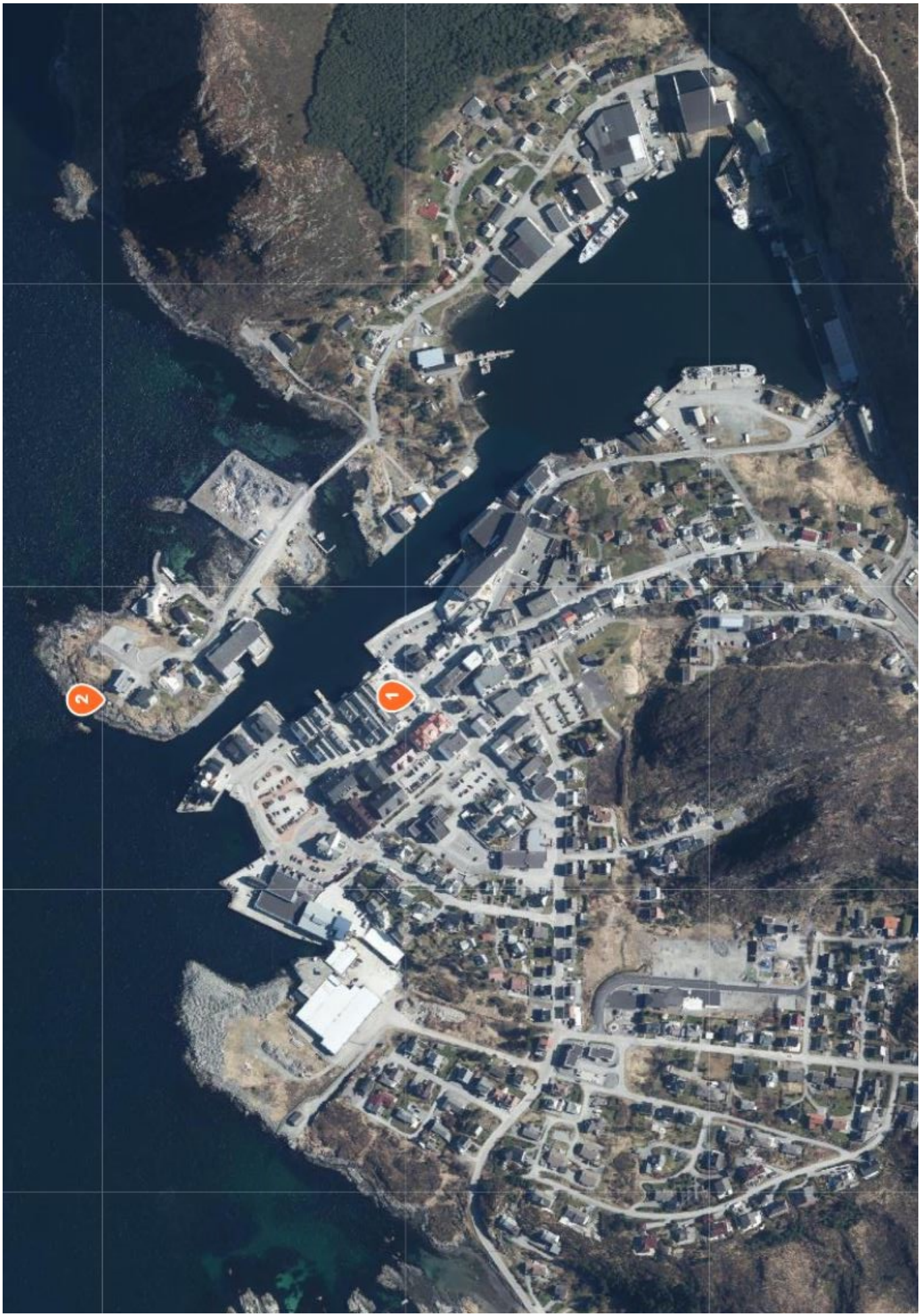

Tverfjelloo

1960


SKIPSHA


SKIPSHANDEL
Jernvarer
Taugvarer
OLJETANK
479 HØ


V5 - TEMAKART BEVARING AV KULTURMILJØ
TEKNISK BESKRIVELSE
Hensynssoner (§12-6)
Bevaring kulturmiljø
Juridiske linjer
Planens begrensning
Avgrensningslinje

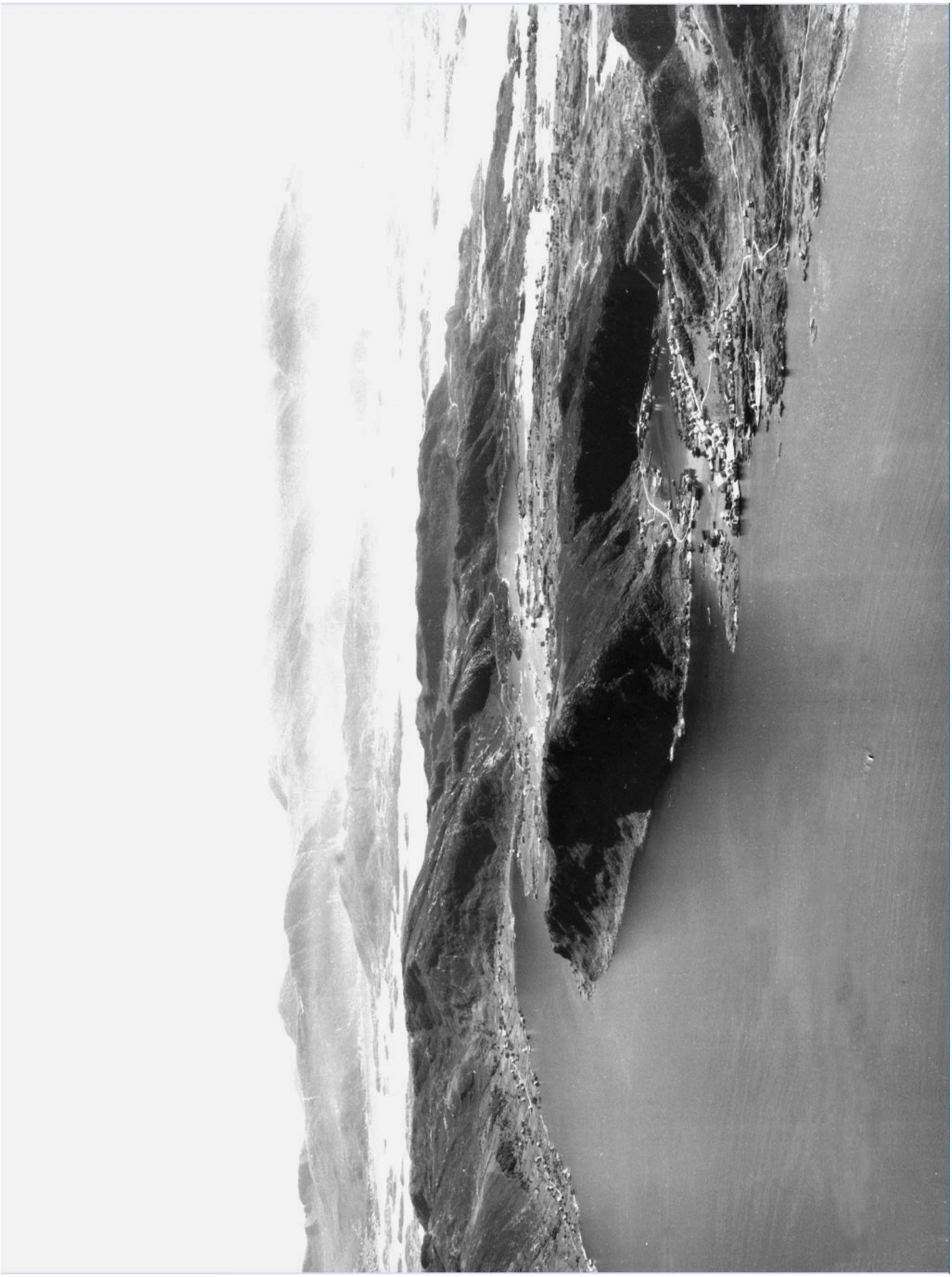

1
2


Norvågvegen
Norvågvegen
Norvågvegen
Norvågvegen
Nordrevågneset
Urholmen
Vågsholmvegen
Vågsholmen
2
1
Vågsgata
654
Hennabakken
Vågsgata
Jordmor Helgas veg
Holmsildgata
Kjøpmannsgata
Holmsildvegen
Djupedalen
Djupedalen
Tollasbakken
Igesundvegen
Huldalsbana
Igesundvegen
Huldalsvegen
Kleivanesen
Bursa
Bursa
Huldalen
Kleiva
Kleivalia

# HF_HISTORISKE FOTO

HF/01

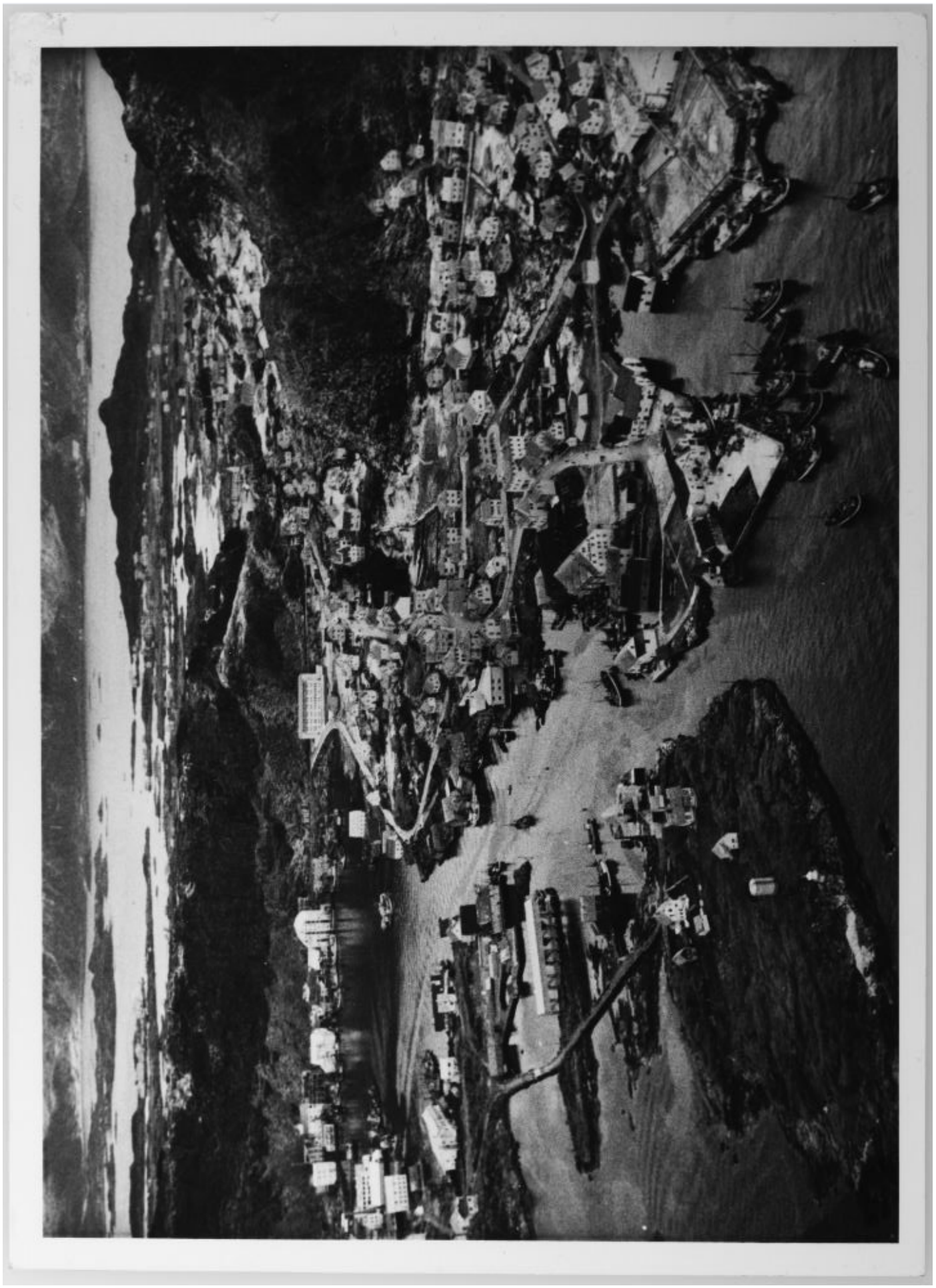
HF/02



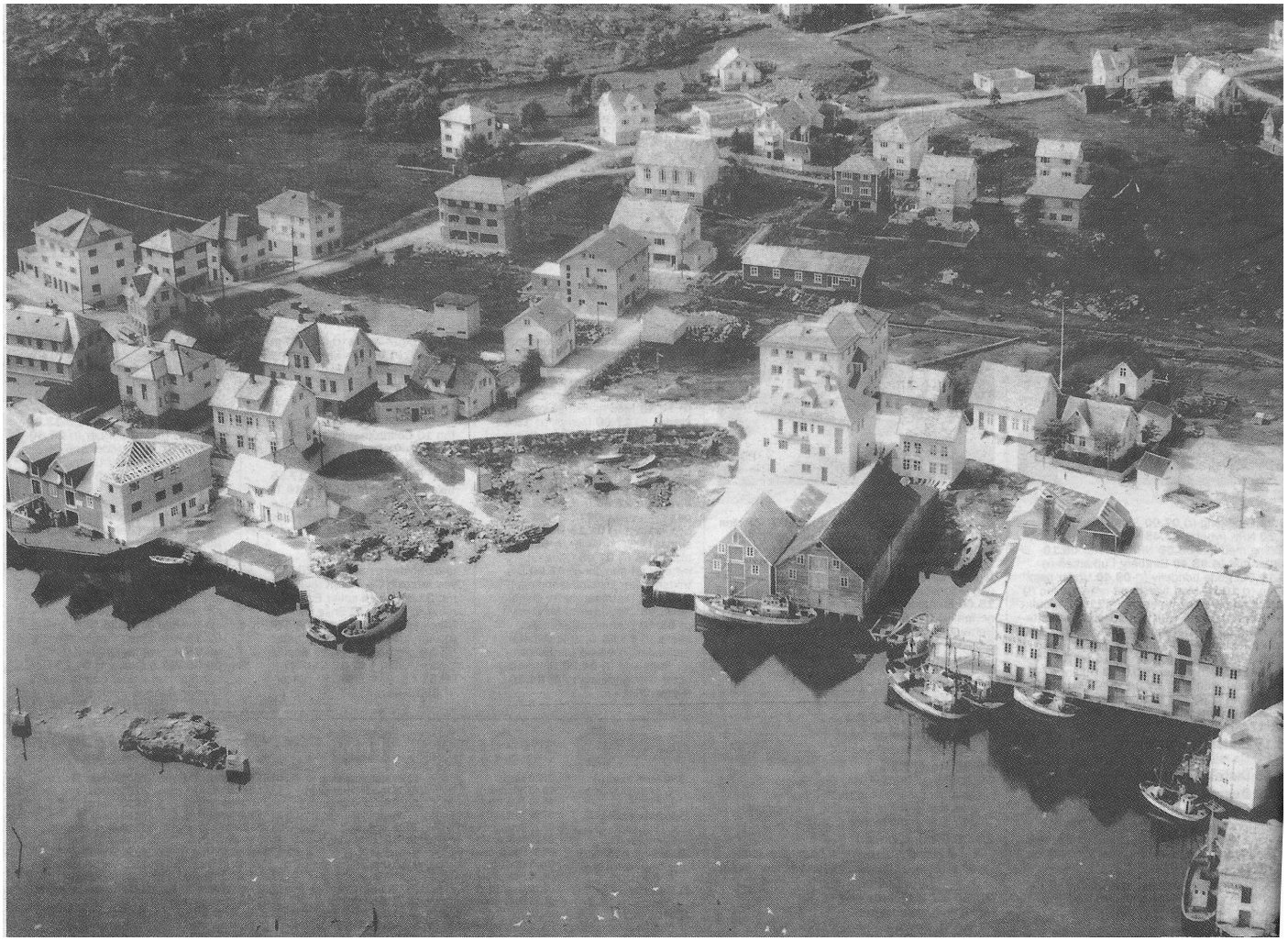
HF/03

HF/04

HF/05



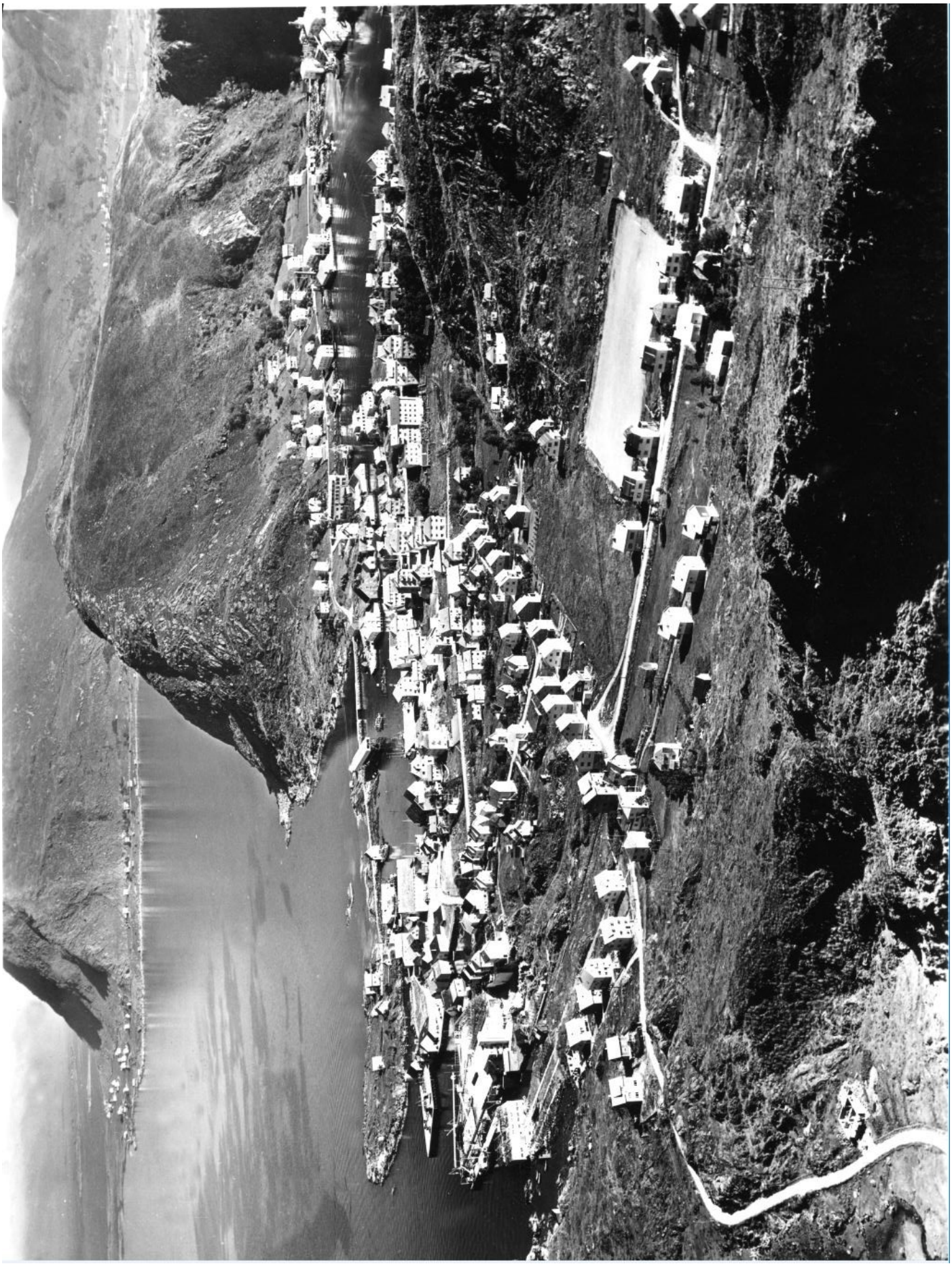
HF/06



HF/07


HF/08

HF/09

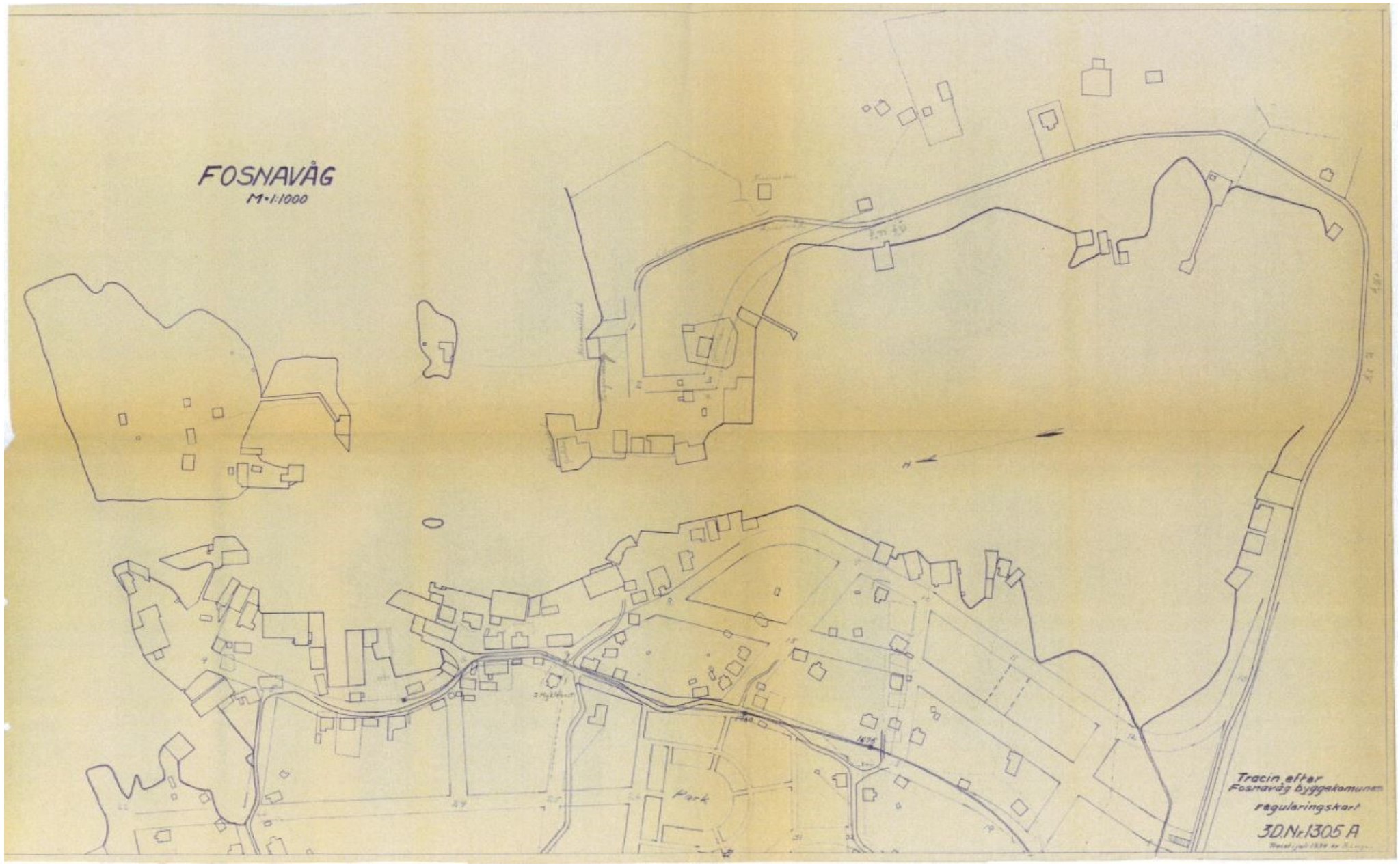


# MPK-PA_MARIT PAULINE KVALSVIKS PRIVATE ARKIV

(Lokalhistorikar Marit Pauline Kvalsvik)


Kart
over
FOSNAVAAG
Bergsøen, R.A.
Maalestok 1/1000
Vaugsholmen
Eier Jakob Paulsen
Urholmen
Nordvaagnesset
Rasmus Johansens enke
Eier Edvin Jakobsen
Eier Erik Svendsen
Grundeier Gerhard Fosnavaag
Grundeier Andreas Knudsen
Grundeier Rasmus Johansens enke
Fellesei: Petter Knudsen Andreas Knudsen
Grundeier Margrete Rasmusen
Sand
Løs bund
Lygt
Telef.

MPK-PA /01


FOSNAVÅG
M·1:1000
Park
Tracin efter
Fosnavåg byggekomunen
regularingskart
3D.Nr.1305 A

MPK-PA/02

20/5.9.31. (Stempelmerker kr. 305.-) 422

# Auksjonsskjøte.

Aar 1931 den 18.april avholdt lensmannen i Herøy med sorenskriverens bemyndigelse tvangsauksjon over eiendommen Fosnavåg øvre, gnr.34,bnr.6 av sk.mk.o.27 i Herøy herred.

Auksjonen var forlangt av Søndmøre Fiskeri & Handelsbank i henhold til pantobligasjon dat.17/11,tgl.6/12.1919 og høiesterettsdom av 8/1.1931. Pantobligasjonen,stor oprinnelig kr.30000.-,var utstedt av Jørgine G.Fosnavåg og Gerh.Fosnavåg til nevnte bank.

Auksjonen fremmedes efter kondisjoner,hvorav inntas:

§ 1.

" Kjøpesummen avgjøres således:

a)De panteheftelser som ikke er forfalt,blir fremdeles hvilende på eiendommen forsåvidt de dekkes av kjøpesummen. Kjøperen blir personlig ansvarlig for de av heftelsene som saksøkte har personlig ansvar for.

Uten ansvar opgis følgende heftelser med prioritet foran saksøkerens krav panteattestens anmerkninger nr.1-4,6,8-17,19-23 b.

b)Kjøperen betaler til undertegnede som antatt opkrever saksøkerens tilkommende kr.32000.- med 6½ % årlig rente fra 14.sept.1921 av kr.30000.- til stadfestelsen av auksjonsbudet.

c)Kjøperen betaler resten av kjøpesummen til de berettigede.

De under b)ogc) nevnte beløp betales 4-fire-måneder efter stadfestelsen av auksjonsbudet,og forrentes med 5 % årlig fra stadfestelsen til betaling skjer.

§ 2.

Utenfor kjøpesummen og uten avgang i denne betaler kjøperen:

a)Alle forfalte og løpende terminer av skatter,avgifter,renter og andre tilbakevendende ydelser som hefter på eiendommen med prioritet foran saksøkerens krav,tilikemed de omkostninger som er forbundet med disse restansers avgjørelse.

b)Omkostningene ved auksjonen,deriblandt 2 % innfordringsgodtgjørelse til saksøkerens prosesfullmektig i henhold til sportellovens § 108.

De i denne § nevnte utredsler betales 6 - seks - uker efter stadfestelsen av auksjonsbudet.

§ 3.

Utenfor kjøpesummen bærer kjøperen alle omkostninger ved tiltredelsen og overdragelsen av eiendommen,og ved utslettelse av heftelser som ikke skal vedbli å hefte på eiendommen.

Eiendommen står for kjøperens regning fra stadfestelsen av auksjonsbudet.

§ 4.

Utenfor kjøpesummen overtar kjøperen: De heftelser som er opregnet under § 1 a".

Under auksjonen tilsloges eiendommen Søndmøre Fiskeri & Han-

delsbank som eneste bydende for kr.3oooo.-,hvilket bud ved namsrettens kjennelse av 9.mai 1931 er stadfestet,og hvilken kjennelse ikke er påanket innen ankefristens utløp.

Overrettssakfører Jon Hovde har på vegne av Søndmøre Fiskeri & Handelsbank begjært auksjonsskjøte utstedt til banken.

I henhold hertil og til det under auksjonen fremlagte skjøter jeg herved som auksjonsforvalter i Søre Sunnmøre sorenskriveri eiendommen Fosnavåg øvre,gnr.34,bnr.6 av skyld mark o.27 i Herøy herred til Søndmøre Fiskeri & Handelsbank for kr.3oooo.- tredive tusen kroner-.

For skrivning av auksjonsskjøtet betalt til statskassen kr.1o.- ti - kroner.

Søre Sunnmøre sorenskriveri den 2o.august 1931.

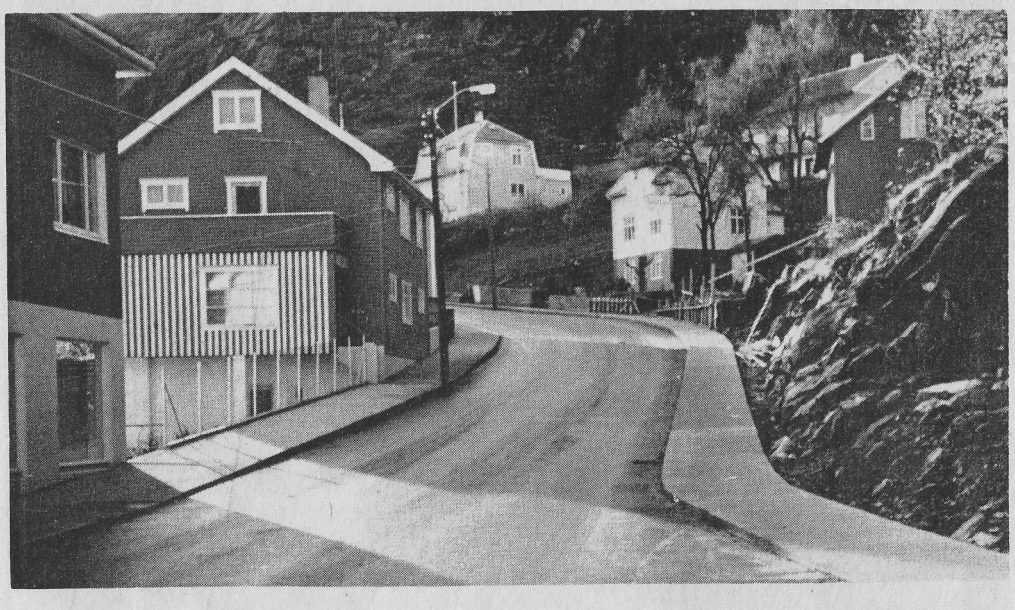
Fugelsr. Langvad fp.

# Reguleringsarbeid i Fosnavåg

**Reguleringsarbeidet i Fosnavåg er kome godt i gong.Hittil har det gjeve tydelege, positive resultat.Det kronglete gatebiletet i Fosnavåg, har no byrja å få ein meir tidsmessig utsjånad til glede for mange.**

**OVER:**
**Skarabakken.** Her har gata vorte mykje utvida.Dessutan er det kome opp fortau på båe sider.Skarabakken har etter kvart vorte tryggare å ferdast i for dei mange skuleborna som nyttar denne strekninga.For ein månads tid attende vart Skarabakken også asfaltert.

**UNDER:**
**Liedhjørnet»** — Her har det såkalla «Johansen-huset» vorte fjerna.Eit nytt forretningsbygg har vorte reist like ved.




MPK-PA/05

16-10-1952 Fosnavåg

*Om kort tid vil reguleringsplanen for Fosnavåg ligge føre til endeleg godkjenning. Det er ingenior Holstad i Aalesund som har lagt siste hand på verket. — Sunnmørsposten hadde i går ettermiddag høve å sjå den ferdige planen, samstundes som vi fekk orientering om korleis Fosnavåg vil verte når reguleringa er ferdig.*

Det blir ein vakker stad med rømelege gater og planmessig busetnad. Sjølve hovedgata skal gå frå det nye hamneanlegget til *Voldnes* og opp gjennom Myra. Ho vert ni meter brei med to meter fortau på kvar side slik at byggelina tvers over blir tretten meter. Men kva tid gata vert ferdig er sjølvsagt uråd å seie. Der er mykje å gjere av di grunnen ho skal ligge på er dårleg. Ein må nemleg fylle opp ca. ein meter for å få til fullnøyande underlag, og det blir ei langvarig og kostesam affære. Kloakkleidinga er imidlertid alt lagt ned, og alle vonar no at det ikkje blir så alt for lenge før gatebygginga byrjar.

Sjølve forretningsstroket vert langs med hovedgata, og fleire har no sikra seg tomteplass der, medan einskilde alt har teke til å fylle ut grunnen for å vere klår til bygging så snart løyvet ligg føre.

Der hovedgata sluttar i enden av Myra, er det planlagt parkanlegg med plantingar og vakre plener. Det blir stemningsfullt å sitje der oppe om vår- og sommarkveldane med bygda og storhavet rett nedanfor.

Tomtearealet til utbygging av industrien er ikkje avsett på reguleringsplanen, men så vidt ein skynar blir det mest høveleg å få det rundt Vågen, og serleg då i Nordvågen der det er svært lett å kome til. Siste åra har det forresten vakse fram nokre verksemder der, og mange fleire vil nok sikkert kome etter.

Bygningskommunen har alt teke til med opparbeidinga av einskilde prosjekterte gater. For eit par dagar sidan vart såleis eit større arbeid på Igesundsvegen slutta av. Der er gjort ferdig 500 meter veg og ein er no komen fram til Kleiva, endepunktet av bygningskommunen på denne sida.

Diverre har Fosnavåg all tida vore utan skikkeleg grus til vegane, og det har skapt store vanskar for nybygginga og vedlikehaldsarbeidet. Men i desse dagar har bygda fått ein gild steinknusar som skal stå på Langerabben tett ved tomta til sentralskulen. Ein kjem til å ha sjuåtte mann i jamt arbeid der heile året. Steinknusaren vil bli til stor føremon når det gjeld opparbeiding av skikkelege vegar, ikkje minst no når ein skal til å sette ut i livet reguleringsplanen.

— Kva tid ein kan vente den endeleg realisert er vanskeleg å ha noko meining om. Det er mange ting som spelar inn både når det gjeld økonomi og arbeidskraft. Men eitt er i alle høve sikkert: Fosnavåg får eit nytt og vakkert andlet når planen er ferdig. Og med den sterke utviklinga som er på staden, vil det om ikkje mange år ha vakse fram eit triveleg bymiljø her ute i havgapet, med breie rømelege gater og ein tidsmessig busetnad som det vert ein hugnad å sjå for alle tilreisande.

*P. F.-d.*

Hestholm husst. Che todd Malay

*Dei kjem bort smått om senn desse så koselege fiskarstovene langs med strendene. No ser det ut for at dagane til denne og er talde. Ho står nemleg i vegen for den planlagte gata i «Myra» og må rivast så snart gatearbeidet tek til.*

** 1: Margrethe vart enkje i 1899, då mannen (Nils) døydde. Her er Margrethe sin storfamilie samla, kring 1932. Framme f.v.: (Anne-) Marta N. Nilsen Vågsholm, Margrethe «Grethe» P. Nilsen (g. Remme)(ho lever og bur i Stavanger), grunneigar Margrethe Rasmussen (Nilsen) Fosnavaag (f. Notø), Margrethe «Grethe» Nilsen J. Vågsholm (g. Harsvik) [ Ho lever og bur i Fosnavåg] og Olivia K. Nilsen (f. Myklebust, frå Syvde). Den veile jenta i kvit kjole framme t.h. er Oline P. Nilsen (g. Franzen). Bak f.v.: Jakob Vågsholm, Karoline J. Vågsholm (g. Dybvik), Elise Nilsen (f. Strand, frå Nesna), Rasmus N. Nilsen, Rasmine N. Nilsen og Paul N. Nilsen. Fotograf Sponland. Utlån og kjelde: Anna Elise Nordbø, som er dotter av Elise og Rasmus Nilsen.*

** 2: Gjerdet ligg som ei grøn lunge, sentralt i Fosnavåg. F.v.: Nyestova frå 1923, Gamlestova frå kring 1862, sauefjøset med tømmer frå 1600-talet, løda med kuffjøs frå kring 1862 og våningshuset frå 1966 til noverande eigar Nils P. Nilsen. Nede ved sjøen er Ishusets (gult hus som då var under riving, ein kopi skal byggast opp att på tomta). Tor-Erik Kvalsvik (www.uavpic.com) tok dette dronebildet gratis i april 2016. Det er takka vere at Tor-Erik ønska å ta 360 gradars bilde inne frå roma i det historiske bygget at eg fekk frimod til å be eigaren om omvising i Gamlestova.*

** 3: Gamlestova frå kring 1862, er delvis gøymd bak store tre. Tunet på Gjerdet hallar ned over mot sjøen, men ein kan sjå Gamlestova og Nyestova frå innfartsvegen, på høgre side, og kring 50 m før Sparebanken Møre. Til hovudinngangen t.v. gjekk tidlegare ei steintrapp. Gamlestova er 9,2 m x 7 m = 64,4 m2 og består av kjøken med grue, inngang, to kammers og to stover i første etasje. I andre etasje er eit lagerloft, eit stort, ope loft med sengeplass for mange, og eit pittelite soverom. Foto: mpk.*

** 4: Sauefjøset med Tverrfjellet i bakgrunnen. Fjøset består av ei tømmerstove inst på kring 10m2, og som truleg er frå 1600-talet. Det har tre svalgangar ytst. På heimsen kan ein sjå skorsteinen frå då der budde folk i huset. Stova vart flytta frå Nautøya til Gjerdet ein gong i 1898-1900 av fattigvesenet. Foto: mpk.*

# OM BRUKET GJERDET – SENTRALT I FOSNAVÅG SI SOGE

## Med verdfulle gamle bygningar og inventar som bør vernast og takast vare på!

*Av Marit Pauline Kvalsvik*

**På garden «Fosnavåg Øvre» er det eit bruk som har vore sentralt i utviklinga av Fosnavåg. Minst 86 tomter har blitt bygsla/selt frå bnr. 7 Gjerdet sidan 1862! No har eg skrive ei komprimert soge om Gjerdet. Eg gjer dette for å skape engasjement for kulturminne, og med von om at to av tre gamle bygg på Gjerdet; Gamlestova frå kring 1862 og sauefjøset frå 1600-talet, kan bli verna og rehabilitert.**

### Starten på Gjerdet

I 1859 kjøpte Knut Andersson Fosnavaag («Knut i Våja») ein stor eigedom (bnr. 1) av Regjeringa. I 1862 gav han Paul Nilsson Fosnavaag (1836-1916) bygsl på noko av den store eigedomen. Det nye bruket vart kalla Gjerdet. Paul betalte 50 spd i eingongsavgift og ei årleg bygsl-avgift på 2 spd til grunneigar Knut.

### 35 menneske i Fosnavåg

Same året (1862) gifta Paul seg med Ragnhild Olsd. Kvalsund. I 1865 budde der 6 personar hos «Husfader og gaardbruger» Paul Nilsson. Dei hadde 2 kyr, 2 sauer, 4 geiter og 1 gris. Der vart sådd 1,5 tønne havre og 2 tønner poteter. Der med må ein gå ut frå at både våningshus (= Gamlestova) og løda var sett opp før folketeljinga i 1865. På eigedomen har det også stått griæfjøs, stabbur, uteda og geitefjøs (= eit tilbygg til løda).

I 1865 budde det berre 5 husfydar og 35 menneske i Fosnavåg. Torkell Sivertsen frå Velsvika var den einaste handelsmannen, og han budde der berre i torskefisket.

Paul og Ragnhild fekk sju barn i åra 1862-1875. I 1881 hadde Paul Fosnavaag ein åttring med 7 mann, og dei fekk 2 300 torsk det året. Det var mykje i høve til dei andre 103 båtane som tilhøyrde Fosnavåg oppsynsdistrikt. Seinare kjøpte Paul fiskeskøyta «Aljuga», saman med yngste sonen, som også heitte Paul (1875-1918).

### Første handlande

Paul (=Pål i daglegtale?) på Gjerdet var den første frå Bergsøya som tok til med forretningsverksemd i Fosnavåg. I 1892 sette han opp sjøpakkhus, og tok til med fiskemottak. Han bygde også eit naust nedom Gjerdehammaren (= området mellom hotellet og Mohamar). Alle andre som dreiv handel/fiskemottak i Fosnavåg FØR 1892, kom frå andre bygder/kommunar. Dei utanbygdes fekk bygsle/kjøpe tomtegrunn for ein rimeleg sum av grunneigarane.

### Margrethe - ung enkje

Nils P. Fosnavaag overtok Gjerdet etter faren. Nils var født i 1869 (iflg. kyrkjeboka) og gifta seg i 1893 med Margrethe Rasmusdotter Notø. I 1896 fekk Nils skøyte på eigedomen frå grunneigar «Knut i Våja» for kr 1 350. Men Nils døydde brått av hjernebetennelse i 1899. I ein alder av 34 år, vart Margrethe eine forsørgjar for fire små born: Rasmine (f.1894), Paul (f.1896) og tvillingane Rasmus og Anne Marta (f.1898). Dødsbuskiftet viser at Margrethe overtok ei fiskeskøyte - «Flora» - etter mannen sin. I folketeljinga for 1900, står Margrethe som enkje med yrke «fiskeribedrift- eier skjøite og børnskab». [Børnskab = utstyr som t.d. fiskegarn].

Utanom inntekter frå garden og fiskebedrifta, var Margrethe sikra ei fast årsinntekt i bygselavgifter frå nokre som festa tomtegrunn under Gjerdet, m.a. handelsmann Hans N. Lied.

### Paul og Rasmus Nilsen

På Gjerdet vart det bygt nytt våningshus i 1923. Det var sønene som kosta bygget. Paul Nilsen (1896-1973) gifta seg med Olivia K. Myklebust frå Syvde. Dei fekk tre born: Margrethe, Oline og Nils. Rasmus Nilsen (1898-1984) gifta seg med Elise E. Strand frå Nesna. Dei fekk ei jente; Anna Elise.

### Gamlestova - Nyestova

Alle i storfamilien flytta inn i Nyestova. (Anne-)Marta (f. Nilsen) og Jakob Vågsholm budde i andre etasje saman med Rasmus Nilsen sin familie fram til 1938. Nyestova frå 1923 er no nytta som utleigebustad.

Etter 1923 vart Gamlestova nytta til veving, snikkarverkstad, rulling av klede, garnbøsting m.m. Nokre splintar fekk år om anna bu der når dei kom på handelsferd. Og stova var populært festlokale for borna i nabolaget når dei feira jonsokbryllaup. Det er ikkje innlagt vatn eller straum i Gamlestova.

### Eigar som 6-åring

Margrethe Rasmussen (Nilsen) Fosnavaag døydde i mars 1940, knapt 75 år gammal. Arvingane skøytte bruket over til Margrethe sitt barnebarn; Nils Andreas Paulson Nilsen (f. 07.07.1934) for kr 4 000. Fram til Nils P. Nilsen vart myndig som 21-åring, var det faren, Paul Nilsen, med godkjenning av overformynderiet, som selde nokre parsellar/tomter frå bruket.

Nils P. Nilsen gifta seg i 1957 med Hilma Thomassen (1933-2008) frå Brønnøy. I 1966 bygde dei hus på Gjerdet, på eiga tomt. Dei to borna; Paul og Tone, bur i Stavanger med familiane sine. Nils var i mange år lærar ved Herøy vidaregåande skule. Han er framleis eigar av Gjerdet, og har delt området kring Gamlestova i fleire parsellar med eigne bnr.

### Gardsdrifta

Heile storfamilien delte på arbeidsoppgåvene i gardsdrifta på Gjerdet. I juni 1949 dyrka dei 1,2 mål med poteter og hadde 3 kyr, 3 lam, 3 sauer og 7 høner på kring 20 mål med jordbruksareal. Før hadde dei også havreåker. Torv skar dei ved Lilleberg. [=Kring Olai og Karoline Notøy sin eigedom bnr. 208/209]. Der hadde dei også torvskjå. Kyrne beitte kring huset på Gjerdet, ved bedehuset og i utmarka ved Lilleberg. Under krigen selde dei mykje mjølk frå garden, - familiar med småborn vart prioriterte. Våren 1950 fekk bruket på Gjerdet kommunetilskot til 150 m med gjerde langs Igesundvegen. Om det då vart slutt med å setje opp grind over bilvegen i beitesesongen, og nedsett kufelle, overlet eg til andre å finne ut av. Graset vart slått med ljå, og dei sjølve drog høyvogna. Av og til leigde dei Petter Igesund, med hest, for å køyre ut gjødsla. Sauene gjekk på beite på Tverrfjellet, eller stod i band/tjor på heimebøen. Så sauene på Gjerdet tilhøyrde ikkje dei illgjetne «gatesauene», som åt blomar og let etter seg sauelort i gater og smau. På Gjerdet hadde dei kyr og sauer til kring 1966. Kyrne vart leidde til og frå beita, morgon og kveld.

### Sosialhistorie - kårytingar

I bygselkontrakta for første eigaren av Gjerdet, står det at Paul skulle yte 1/6 av kåret til Olave Rasmusd. (f. 1799), som var mor til grunneigar «Knut i Våji». Kårytingar frå ein ny eigar i form av t.d. mjølk, poteter, korn og torv til brennsel - var einaste alderstrygda i den tida. I folketeljinga i 1875 er ho registrert som «kårkone». Olave døydde i 1888 som «kåtenke» iflg kyrkjeboka. Dette kan tyde på at brukaren av Gjerdet, ytte kår til Olave i minst 13 år.

### «Fattigvæsenet»

Eit anna døme på sosial- og helsesoga på den tida, er knytt til sauefjøset på Gjerdet. I folketeljinga i 1900 står foreldra til grunneigar Margrethe, oppførde med bustad på Gjerdet, «i et lidet stuehus for 2 gamle folk» og at dei var forsørga «af fattigvæsenet».

### Margrethe sine foreldre

Rasmus Reinertson Frøystad og Anne-Marta Ellingsdotter Leine fekk seks born. Etter «Gardar og Folk» budde dei 1862-1873 på Klumraholmen, som ligg aust for Nautøya. Margrethe var født i 1865 på denne holmen. Ved folketeljinga i 1865 høyrde Klumraholmen til Torvika skulekrins. Kjeldene viser at dei tre yngste borna vart fødde 1873-1880 på ein husmannsplass på Tangen på Nautøya. Familien tok etternamnet Notø(y).

### Sjuke på legd

Slik eg tyder den sniriklete handskrifta i fattigvænet si møtebok, var Rasmus sjuk og pleietrengande i fleire år, og kona måtte ha hjelp for å ta seg av han. Det var mennene som forsørgja familiane på den tida, og kona kunne ikkje både arbeide og ta seg av ein pleietrengande. Fattigstyret var dåtidas NAV, barnevern og helse-og omsorgsavdeling. Ein av måtane storsamfunnet drog omsorg for trengande, var å syte for tak over hovudet og mat på bordet ved å sende dei frå gard til gard - på legd. Det var storleiken/matrikkelskulda på garden som avgjorde kor mange veker per år ein gardbrukarfamilie måtte ta seg av trengande. Møteboka for fattigstyret viser at fleire personar vart sende på legd i denne tida, og kven dei skulle bu hos, og kor lenge.

### Fattigstyret flytta hus

Fattigstyret drøfta tilhøva for Rasmus R. Notø fleire gonger. Men i staden for å sende den sjuke Rasmus på legd, vedtok fattigstyret samrøystes i 1898 at stova hans skulle flyttast frå Nautøya til Gjerdet, dersom eigaren av Gjerdet stille tomt til disposisjon. Det var nok for å spare framtidige utgifter for fattigkassa, at tømmerstova vart flytta, sidan flyttinga ville gjere det praktisk mogeleg for borna å hjelpe til med pleie/omsorg av Rasmus. For på den tida budde tre av borna i Fosnavåg, og ei dotter på Kvalsund.

Ved folketeljinga i 1900 budde 8 personar i Gamlestova på Gjerdet, medrekna ein bror av enkje Margrethe,

*Held fram på neste side ->*

** Bedrifter og butikkar i Fosnavåg hadde behov for tenester og arbeidarar frå ett stort omland, og folk trong av og til skyss før bilar vart allemannseige. Fleire av dei som er avbilda frå Torgetrgarden (bnr. 4) på Myklebust på Bergsøya, hadde yrke som knyt samband mellom 1) hesteskyss 2) då «Herøyferja» sytte for samband mellom Røyra og Stokksund, 3) bomtida på Herøybrua frå 1976 og 4) drosjene- som saman med lastebilane – var med å avløyse hesteskyssen. Difor valde eg dette bildet som illustrasjon.*

*Bak f.v.: Kåre (f. 1932), Magnar (f. 1928), Harald (f. 1930), Borgny (f. 1921, g. Pettersen ), Alf (f. 1926, billettør om bord i «Herøyferja» og setnare bompengeinnkrevjar på Herøybrua), John (f. 1923), Birger (f. 1920, drosjesjåfør / -eigar) og Torgeir (f. 1919, var m.a. om bord i båten «Myklegard» som frakta varer for Fosnavåg trevarefabrikk).*

*Framme f.v.: Matias, far til barna, ( f. 1895, gardbrukar som også dreiv hesteskyss, setnare lossa han sildemjøl hos Gerh Voldnes A/S), Gunnar (f. 1939), Tordis (f. 1924, g. Berger, busett Notodden), Håkon (f. 1942) og Theodora (Thea), mor til barna, (f. 1894, Sandnes frå Syvde. Ho kom som tenestetaus til klokkar Solbu, og jobba setnare på kafé på Eggesbønes før ho vart husmor og bondekvinne).*

*Bildet er frå romjula i 1947, då Tordis Myklebust og Ingolf Berger gifta seg. Det var einaste gongen at alle 11 barna var samla. Fotograf: A. Berge ?. Utlån og kjelde: Gunnar M. Myklebust.*


*Mindre utsnitt av ett høtil ukjent bilde av Fosnavåg kring 1926-1927. Eg fann det under ei skattejakt i kommunale papir på Interkommunalt arkiv (IKA) i Ålesund. Bildet var i ei mappe som handla om sjøbuda ved innløpet til hamna, og det problema plasseringa skapte for båttrafikken.*

*Dampskipet utanfor innløpet til Vågen, er enten «Lynx» eller «Leo». Dette var to identiske lasteskip, som var bygde ved same skipsverft i Frankrike, det var 70,5 m lange og hadde 1480 dwt i lastekapasitet. Det tilhøyrde Det Bergenske Dampskipsselskap. Kjelder: IKA, Karstein Holm (Fjord1, som fann namnet på ruteselskapet og «Lynx»), Odd-Arve Jensen og Arild Engelsen. Ukjend fotograf. Skanna av Ottar Andre Anderson på IKA.*

** Slikе sjøbuder har det vore mange av i fiskeveret Fosnavåg. Dette er sjøbuda som handelsmann Didrik Maasen frå Austefjorden bygde , og som valda fiskarane og båtane «megen møye» pga. plasseringa like ved det smalaste innløpet til hamna. I 1926-1927 vart det arbeidd med å få snudd fronten på sjøbuda, og bildet er tatt i samband med desse planane. Då var Knut Johannessen (1878-1948) eigar av sjøbuda. Knut var i ei tid handelsmann, postopnar, fiskar og eigde i fleire båtar. Kring 1916 kjøpte han den første snurpenota i Herøy til bruk i fettsildfisket, i ei tid då det var vanleg med landnøter. Ukjend fotograf. Funne på IKA i Ålesund. Skanna av Ottar Andre Anderson på IKA.*

# Frå fiskeværet Fosnavåg si soge (del 1)

**I 1967 vart rådhuset i Fosnavåg tatt i bruk. Då vart kommunesenteret flytta frå Eggesbønes til Fosnavåg. Det er nesten ikkje til å tru at det i 2017 er berre 50 år sidan Fosnavåg vart «navlestrengen» i kommuneadministrasjon i Herøy.**

*Av Marit Pauline Kvalsvik*

Ingen andre bygder i Herøy er så godt dokumenterte i tekst og bilde som Fosnavåg. Men rådhuset sitt jubileum, og ymse anna, har gitt meg inspirasjon - og frimod - til å samle stoff og bilde om nokre tema frå fiskeværet si mangslungne soge.

### Kystverket sitt arkiv

Kystverket/Hamnevesenet har gjennom åra brukt store summar på hamna og vassforsyninga i Fosnavåg. I deira arkiv finst det mange brev og saksopplysningar. Dei tilsette ved Kystverket sitt sentar for eigedom og kultur, har skaffa meg kopiar av 1541 ark/dokument frå arkivet! I tillegg har eg skumma gjennom x tusen sider med arkivstoff på IKA i Ålesund og rådhuset i Herøy.

Det har vore fascinerande, men også tidkrevjande å studere brev med reklame for handlanda/bedrifter (= brevhovud), underskrifter av X og Y på ulike brev, snirklete formulerte utgreiingar og vedtak, karikaturar og mangt anna. Det har vore vanskeleg å skaffe oversikt over så mange ulike – og for meg – ukjende tema/saker, og for eit så langt tidsrom: 1891-1985. Særlag fordi dokumenta ikkje har vore ordna kronologisk eller tematisk. Difor er det tilfeldig kva saker og har granska nærare og valt å skrive om.

Eg har mitt hovudfokus på åra 1926-1930, dvs. tilhøva for kring 90 år sidan. Men det var i seglskutetida at det vaka fram eit fiskevær i Fosnavåg. Difor tar eg med opplysningar frå den tida også.

### Flåvær hadde betre hamn

I haustfisket i 1898 låg der mange fiskekjøparar på Flåvær, men vestleg storm hindra fiskarane frå å segle dit for å levere fangsten. Dei måtte då selje silda til ein billeg pris i Fosnavåg, «hvor de få kjøbere (4) ondog manglede fornødne tønder og salt». I seglskutetida der båtane var avhengig av vinden for å manøvrere, var hamna på Flåvær mykje meir brukt enn hamna i Fosnavåg. På Flåvær var der fleire innløp til hamna, og dermed vart skutene mindre avhengige av vindretninga for å kunne manøvrere skuta på rett og trygg plass.

### Vaulane skapte problem

I eit unna brev i 1899 går det fram at når fiskarane og fiskeoppkjøparane skulle segle frå Flåværloia og til Fosnavåg, kunne dei nytte tre løp: «Igesundvaulen, Remsvaulen eller Strømmen. Ingen av disse kan passeres selv med smaa dieksbaade uden til visse tider af døgnet, nemlig under strømstille og høivand, og hellar ikke engang da, saafremt der er modvind». Dette gjorde at mange fiskefartøy måtte segle utanfor øyane og dermed fekk dei ein ekstra seglas på 12 til 16 kvartmil. Det kunne utgjere «en dags seillas omtrent, under skreifisket og storsildfisket». Dette resulterte i at prisen til fiskarane vart kr 2 til kr 3 lågare per mål i Fosnavåg enn på Flåvær, og både kjøpar og seljar tapte på at Vaulane ikkje kunne nyttast som farlei før dei vart utdjupa.

### To innløp til hamna?

I 1900 skreiv Olai Nygjerdo i Herøy fiskeriforening og fleire fiskarar eit brev til Hamnevesenet med bøn om utdjuping av innløpa til Fosnavåg, og spesielt det austre løpet inn til hamna. Eg reknar med at dei meinte sundet mellom Notanesset og Urholmen. No går det veg over dette sundet.

Under drivgarnfisko den 12. februar i 1900 kom det inn frå havet kring 200 fiskefartøy i sterk austleg vind. «Ca. 150 slæbte sig under store anstrungelser ind gjennem det trange ytre løp, mens omkring 50 fartøier, deriblandt ogsaa dampskibe, matte holde av og søge andre steder. Havde man østre løp farbart, vilde det være myo lettere at naa op paa havnen.(…). Havnen er god, men adkomsten til dels høist besværlig».

### Didrik Maasen (1855-1926)

Didrik Maasen frå Måna på Kalvatn i Austefjorden bygde ei stor sjøbud ved det smalaste punktet i innløpet til Fosnavåg. Jf. oversiktsbildet som er nytta som illustrasjon. Didrik var ein svært allsidig, tiltaksam og dugande mann. Han dreiv handel, bygde hotell, kjøpte firhjulsvogn for skyss-stasjonen på Fyrde og dreiv med informrøning på Løfoll. Han nytta eiga skute «Fritjoff» til å frakta is til Ålesund, og trulog også til Fosnavåg. Maasen fekk i 1884 feste på sjøhustomta med grunneigar Peder J. Ulvestad/Fosnavåg, som var frå Dalsfjorden.

### «Sjøbud til megen ulempe»

Hamneinnløpet var berre 15 m breitt på det smalaste partiet.( I 2017 er det 24 m). Plasseringa av ei stor sjøbud rett ved det smale innløpet, skapte problem. Trulog sette Maasen opp sjøbuda utan løyve frå styresmaktene. I 1893 skreiv fiskarar til Havnefogden, med bøn om å få flytte sjøbuda til Didrik Maasen. Fiskarane meinte at sjøbuda «forvolder os megen ulempe», då der kunne ligge store båtar utanfor buda og losse/laste. Båtane ved kaia gjorde det smale innløpet, endå smalare å passere gjennom. Sjøpakkhuset var også årsak til kastevind, og kastevinden gav problem for seglbåtane som skulle manøvrere sog inn til Vågen. Problema var størst ved synnavind. Dessutan stengde sjøbuda for utsikta for «de i sundet indkommende og de fra vestsiden af havnen utseilende baade». Alle desse tilhøva auka kollisjonsfaren for båtane.

Trass i mange klagar på denne buda, var det først kring 1927/28, og då Knut Johannessen var eigar, at fronten på sjøbuda vart snudd. Då vart klagane delvis imøtekomne av styresmaktene.

### Dampskip i godsrute

På illustrasjonsbildet av innløpet til Fosnavåg frå 1926-27, er det eit stort dampskip utanfor innløpet til hamna. Diverre er det uråd å sjå namnet på lastebåten. Men ringane på skorsteinen viser at båten tilhøyrde Det Bergenske Dampskipsselskap. DBS hadde på den tida to identiske frakteskip som gjekk i fast rute på kysten: Dampskipa «Leo» og «Lynx». Begge var bygde ved same skipsverft i Frankrike, dei var 70,5 m lange og hadde 1480 dwt i lastekapasitet. Skipa gjekk i rute frå Tromsø kvar 14. dag, frå Trondheim kvar veke, og til Bergen. Dersom det var last innmoldt til agenten, kunne skipa også gå innom Fosnavåg.

### Hamburg- byen til hanseatane

Dei same dampskipa gjekk i rute kvar veke frå Bergen og til Hamburg. Hamburg er rekna å vere den viktigaste byen for dei nord-tyske handelsmennene, som vart kalla hanseatane, og som bygde m.a. Bryggen i Bergen. Dampskipa «Leo» og «Lynx» fekk kjølerom i 1929, så då bildet vart tatt i 1926-27, var trulog lasten frå Fosnavåg - sildemjøl, tørrfisk, klippfisk, saltsild i tønner eller fersk fisk/sild i kasser med is. Kanskje fekk også nokre trantønner plass i lasterommet.

### Fem anløp per veke

Utanom rutebåtane frå Møre Fylke, hadde Fosnavåg i 1928 anløp av fleire lastebåtar «fra følgende linjer: Bergenske, Nordenfjeldske, Østersøe-[gjekk til. Kristiansund, Bergen mfl. og til Stettin og Lübeck] samt Normanlinjen [gjekk til. Trondheim, Bergen og Østeborg]. Disse linjene har til sammen ca. 5 anløp per uke i fisketiden om vinteren. De største båtene er «Janderen», «Tungunes» [var 47,3 m og bygd 1922] og «Ulsmæ».

I 1938 hadde «Namsos», som gjekk i rute mellom Trondheim og Stavanger, hatt anløp i Fosnavåg i 6 år. Men i 1939 måtte skipet sløyfe nattlege anløp pga. ei flu utanfor kaiområdet. Eit anna skip, «Uranus» hadde «berørt grunnen» på skjæret Deler av dette skjæret, betalte Edvin Jacobsen sjølv for å få sprengt vekk. Det offentleg skaut vekk resten i 1939/40. Desse detaljane viser at fiskeværet Fosnavåg for kring 90 år sidan hadde godt samband til fleire byar. Det var mogeleg for passasjerar å følgje nokre av lastebåtane.

### Ikkje lasteskip i indre hamn

Litt inn for innløpet til hamna i sjølve Vågen, låg det store skjæret «Kua». Større skip var hindra frå å gå inn på indre hamn, før «Kua» vart sprengt vekk 7. september 1956. Varer t.d. frå sildoljefabrikken i Ura vart frakta på lokter til lastaskipa. Nokre skip fekk lasten om bord i fri sjø, og ankra opp t.d. på Leinevika, medan andre båtar la til kai, og då var det dampskipskaia til Jacobsen som var einaste alternativet i fiskeværet Fosnavåg .

Sjå føre dog dot yrande livet når last skulle frakttast frå sildoljefabrikkon, sjøbudene og sjøpakkhusa langs Vågen og fram til dampskipskaia i forna dagar, utan bilar eller truckar til å hjelpe til. Lastaskipa hadde kort liggetid, så arbeidet måtte gå unna i rekordfart.

### Eggesbønes trafikk-knutepunkt

Eggesbønes var kommunikasjonssentar i Herøy. Det var via Eggesbønes folk flest kom og reiste. Ruta for «ytreloden» i 1927, gav samband frå Ålesund og til Eggesbønes 4 g/veke, og vidare til Åheim og Stadtlandet, eller til Volda. Frå Eggesbønes og til Ålesund, var det samband 3g/veke. Båten hadde med post. «Nordfjord» var innom Eggesbønes måndag på ferda frå Bergen og til Molde, og på turen til Bergen, natt til torsdagane. «Crei» gjekk mellom Ålesund, Ulsteinvik, Volda og 4 g/veke via Eggesbønes.

### Ein rutebåt til Fosnavåg

«Rutebok for Norge» viser berre ein einaste passasjerbåt til/frå Fosnavåg i 1927. Denne motorbåten gjekk frå Straumen kl. 5 (6) måndag, tysdag og torsdag, og vidare til Fosnavåg, Kvalsund, Skotholmen, Kvalsvik (2g/veke), Runde, Torvik (1 g/veke), Ulsteinvik og til Ålesund kl. 10/10.30. Så gjekk båten frå Ålesund måndag og onsdag kl. 15 (13) med retur via Ulsteinvik (1g), Torvik (1g), Runde, Kvalsvik, Skotholmen, Kvalsund, og var frammo i Fosnavåg kl. 18/18.30 og vidare til Straumen. Laurdagane var det samband frå Ålesund kl. 12, og ytro lei til Fosnavåg kl 16.45, og så vidare til Torvik, Tjørvåg, Garnes, Kjoldsund, Gurskøy, Revdo, Årvik. Larsnes, Vågsøy, Bringsingfjaag, Krugsø, Leikangar på Stadtlandet, Fiskå, Syltefjord, Slagnes og til Åheim kl. 5 søndag morgon. Så var det retur frå Åheim søndag kl. 5, via Volda, og via andre stader til Eggesbønes kl. 17.30, og så via Ulsteinvik, Torvik, Runde, Kvalsvik, Skotholmen, Kvalsund og til Fosnavåg først kl 21.15. Båtruta enda i Straumen. Nokre private båtrutar kom i tillegg, mellom m.a. Kjoldsund og Fosnavåg, men desse viser ikkje att i rutehefta i offentlege arkiv.

### 14. april og 14.oktober - flyttedagar

Mellom Eggesbønes og Fosnavåg gjekk det til tider mange menneske, særleg i fiskesesongen. På den tida var det helgafred på fiskefeltet med tilhøyrande arbeidarø på salteri, fiskemottak og sildoljefabrikk. Difor var det vanleg at fiskarane og arbeidarane frå nærraste kommunane, reiste heim for å få forsyning av brød og anna mat, for å skifte klede, og ellas for å treffe familien sin. Når dei kom tilbake med rutebåten søndag kveld, måtte dei gå med sekk på ryggen og vaska/koffert/austo i handa i alt slags vær mellom Eggesbønesot og losjihuset/båten i Fosnavåg. Var det snø, måtte dei vasse i snøen, då kommunen ikkje hadde noko ansvar for vedlikehald av vegane før 1937. Det var lite trulog at gardbrukarane brukte hesten til å pløye kommunevegen gratis, når dei i staden kunne få betalt for å køyre folk med høst og sloda.

Flyttedagane 14. april og 14. oktober, var det ekstra stor trafikk på rutebåtane. For det var vanlog at tenestejentene og drengane skifta arbeidsplass til faste tider kvart halvår.

### Hesteskyss

Bilar fanst ikkje i Fosnavåg i 1920-åra, og ein var svært avhengig av godstransport sjøvegen. Difor var også bedrifter og butikkar plasserte i kort avstand frå hamna/sjøen. Men knoip det om, t.d. ved transport til minisjukehuset på Eggesbønesot, som vart opna i 1929 med 18 sengeplassar, eller for ein handelsreisande med vareprøver, kunne ein få leige hesteskyss for å transportere passasjerar og/eller gods. Dei mest kjende skysskarane på Bergsøya for 90 år sidan, kom frå Frans-garden (bnr.2) og Torgeirgarden (bnr. 4) på Myklebust. Handelsmann D.M. Wikane (1902-1981), som starta si forretning i leigde lokale i Fosnavåg i 1930, kunne då få tilkøyrd varer med hest for 75 øre lasset, men valde å bruke eiga muskelkraft og handkjerre for spare på utgiftene. ( Vestlandsnytt 22.12.81).

### Stallar

Erik Evanger (1887-1936) bygde i si tid hoststallar på bnr. 39 og 40 i Fosnavåg Ø. Men dei stallane vart trulog lite brukt av skysskarane, sidan dei hadde med høy til foring sjølv, og returnerte så snart dei hadde lasta av varuna/passasjerane. Så det var helst overklassa/dei kondisjonerte som hadde eigen hest og langvrige ærand i Vågen, og som (trulog) nytta stallane.

### Ei frostfri vasskrane

Statens Hamnevesen var pådrivar for å skaffe fiskeværet god og tilfredsstillande vassforsyning. Dette tok fleire år. Eg har valt ut nokre detaljar frå den soga: I 1902 monterte Fosnavåg vassverk ei frostfri, sprsialoppfunne tappekrane ved Rønneberg si sjøbud. Eitt einaste tappepunkt resulterte nok i kø av folk frå båtar og losjihus. For på den tida var det ikkje vanleg med innlagt vatn på sjøbuder og losjihus der fiskarane, sildolossarane og arbeidarane budde.

### Vassavgift og protestar

For å krevje inn vassavgifta frå bedrifter og folk i Fosnavåg, hadde Vassverket taksering av eigedomane. Vassavgifta vart fastsett i ein promillasats av eigedomsverdien. I 1912 skreiv «handhevdsmænd» (som budde på fjordmannsstovene i Fosnavåg) til departementet og protesterte mot å betale vassavgift. Dei viste til det var fri bruk av vatn i andre fiskevær langs kysten der det offentleg hadde kosta vassverk, og meinte at dette burde tilsvie same praksis – gratis vatn – også i Fosnavåg.

### Edvin Jacobsen og grakseskur

I mange år var det lensmannen si oppgåve å krevje inn statsskatt. Kommuneskatten var det kommunekassørane i Herøy sokn og Leikangar sokn som kravde inn. Så lensmannen hadde røynsle i å taksere hus og eigedomar. I 1931 hyra vassverket lensmann Bjarne Rekdal til å vurdsetje eigedomane i Fosnavåg. Rekdal bestemte at verdien på Edvin Jacobsen (1878-1957)sinn mange eigedomar skulle vere kr 33 940. Så ritar han opp kva for hus som då var rekna med: Slovuhus, hagebus (fyrthus), fjøs, lade, butikk- og kontorbygning, 2 sjøpakkhus, tørkeri, trandamperi og graksaskur. Når ein dampa tran av fiskelever, vart det att ei illeluktande, brunfarga avfallsmasse, som vart kalla grakse. Dette lagra altså Jacobsen i eit eige skur.

### Sponsorar og hjelparar

Eg vonar at stoffet mitt foll meir i smak hos lesarane enn graksen i farne dagar, og set sluttstrek for denne gongen. Dersom alt går som planlagt, vil eg seinare fortelje meir om fiskeværet si soge.

Eg takkar for hjelp frå dei tilsette i dei ulike arkiva og andre hjelparar. Innsamling av stoff og granskingar, har kosta tid og pengar. Difor ei ekstra takk til Sparebanken Møre som har sponsa nytt datautstyr m.m., og Herøy folkebibliotek, som i mange år har gitt meg løyve til å kopiere sogestoff gratis på kopimaskinen deira!

mpk@tussa.com

*Hovudkjelder: Dokument i arkiva til Kystverket og Herøy kommune (på rådhuset og IKA i Ålesund). «Voldaminne 2004»: Artikkel av Kåre Gjersdal om m.a. Didrik Maasen. «Gardar og Folk». «Rutebok for Norge» via Biblioteket på Mathaugen og Fjord1 v/ Karstein Holm i Molde. Ulike sogeartiklar eg sjølv har skrive.*

**KNUT SINE HUS:** Heilt t.v. Det torvtekte huset som Knut budde i før 1891, seinare Petter Knutson m.fl. Huset vart rive kring 1940. Knut bygde i 1891 huset i midten, og han og kona budde der saman med sonen; Andreas Knutson m.fl. Tømmerhuset er renovert og nytta som bustadhus, i Hennabakken 2. Huset t.h. var flytta frå Selvågen. Nytt hus vart bygd på denne tomta i 1961 (Någisgata 53). Kjørevegen i bakgrunnen, som gjekk frå Skarabakken og til sentrum, bestemte Knut skulle gå bak «Losjehaugen», og ikkje forbi våningshuset hans. Noverande veg gjennom tunet, vart bygd kring 1934.
KJELDE FOR SELVÅGHUSET: ARNE OG INGER OLSEN, ELLES TINGLYSTE PAPIR. UTSNITT AV STØRRE BILDE, I 1917(?). FOTOGRAF A. BERGE. UTLÅN: MAGNAR HJERTENÆS.


**GRAVFERDA:** I gravferda til «Knut i Våja» i 1907, vart alle frammøtte fotograferte. No har eg kutta ut 26 personar, slik at andleta vert tydelegare: 1: enkje, vakre Jakobea («Bea»). 2: Antoni Knutson, med kona: 3: Gina g. Knutson. 4: Knut si søster: Karen Andersdotter g. Ryssavik. 5: Elise Ryssavik g. Gjertnæs. 6: Bror til Knut; Anders (bnr. 15 Remøyholm), - bas for «Strilenotlaget. 7: Paul Knutson («Pål-Knut») med sønene: 8: Gustav og 9: Karolius. 10: Karl Knutson med sonen: 11: Theodor Carlsen. (Kjelder: Fred Fredriksen, Ruth Gjertnæs, Mpk og bilde i «G&F» b. i s. 359. Per-Oddi og Rune Paulsen). (Slektningar som ønskjer å identifisere fleire frå gravferda, kan be om å få tilsendt ein kopi av heile bildet på mail). UTLÅN RUTH GJERTNÆS. FOTOGRAF: TRULEG A. BERGE.

# «KNUT I VÅJA»: FISKAR, JEKTE-EIGAR, VEIDEMANN OG GRUNNEIGAR

**Knut Andersen Fosnavåg (1829-1907) eigde tomtegrunnen frå toppen av Skarabakken, til området der «Fiskarkona» står og deler av Huldalen.**

Knut i Våja vart far til 12 barn. Han hadde seks søsken, som busette seg i Sandvika, på Kvalsund, Leinane og Remøyholmen.

### Knut sine hus

I sogebøker står det at Andreas Knutson, bnr. 1, bygde stove i 1898. Men tinglyste papir viser at det var faren; Knut, som bygde våningshuset, i 1891. Takka vere fleire eigarar som ikkje har rive, men renovert, så er det framleis i bruk som bustadhus i Hennabakken 2, nedanfor Skarabakken! Huset Knut budde i før 1891, vart rive kring 1940.

«Knut i Våja» står det lite om i sogebøker for Fosnavåg, til liks med fleire andre. Etter at eg i 2017 brått oppdaga dei kvite felta, då eg raskt trong opplysningar til eit gammalt kart av Fosnavåg, har eg lese gjennom avisartiklar og kjeldestoff som eg har samla i 28 år. Så har eg innhenta mange nye opplysningar. Målet med hobbyprosjektet, er m.a. å leite fram opplysningar om dei som bygde dei 160 husa som stod i Fosnavåg i 1927.

### Viktigaste grunneigaren

Som synleg takk til nokre av hjelparane i skattejakta, og for å drive PR for fiskeværet, har eg skrive ei komprimert soge om den viktigaste grunneigaren i Fosnavåg Øvre, gard nr. 34: Knut A. Fosnavåg. (Han sjølv skreiv «Knud»). Hovudkjelda er tinglyste papir for åra 1854-1897, t.d. utlegg som lensmannen tok i lausøyre, via Digitalarkivet.no.

I 1854 betalte Knut 100 speskdalar til far sin; Anders, for ein eigedom som faren hadde kjøpt i 1848. I 1859 kjøpte Knut resten av det som vart bnr. 1, frå kong Oscar, for 250 speskdalar. Far og son var dei første som eigde gardane sine i Fosnavåg.

### Kår, dyr og kvern

Knut skulle betale kårytingar til foreldra, og gj för og stell av dyra deira: 2 kyr, 4 sauer, 3 geiter og 1 gris. I 1865 fødde bruket 8 kyr, 1 hest, 9 sauer, 7 geiter og 1 gris. Sånad: 5 t havre og 3 t poteter. Pårekna avling: 22 t havre, 16 t poteter, 320 våg høy. Jordvidda var 14 mål dyrka, 26 mål udyrka. I 1887 eigde Knut «tretræskemaskin» og «dreftemaskin». Kvernhuset hans stod truleg i Igesund.

### Losji til Th. Dale

Knut var ein dyktig fiskar, som trong mannskap til båtane sine. To kjende sunnmøringar losjerte hos Knut i sin ungdom: Den eine var Thore Dale (f. 1860, i Nordal). Han grunnla forretninga «Th. Dale» i Ålesund, som selde klede m.m. til fiskarar. Firmaet starta i 1978 forretning på Eiggesbønes; «Dale's minimarked». Også Ole O. Reite (1843-1920) frå Folkestad, budde hos Knut, i 1878. Ole skreiv dagbok: «Reite-Cronologien».

### I telt i Igesund

I 1883 eigde Knut ein åttring, ein treromlig og 1/20 i ei sildenotbruk. Knut sin bror, Anders (Remøyholm) var bas for notbruket. Fiskarar frå «Strilelandet» overnatta i telt i Igesund for å drive sildefiske, m.a. på Mjeltevika. Knut hadde kjøpt nota frå strilane, og notlaget vart kalla «Strilenotlaget». Naustet var på Nærøya.

### Skaut skarv?

I 1887 hadde Knut ei «mundladningsrifle» og to hagler. Truleg nytta han våpna til å skyte skarv. Kjøtet på skarven vart brukt til mat, og skinnet kunne seljast. Ein nappa bort dekkfjøra på dei døde fuglane. Då vart det att ein gråbrun pels. Einast i Vestlandsnytt 02.04.1951, har eg funne omtale av skarvejakt i farne dagar. Signaturen «G.A.H.» skreiv der at han i sin ungdom skaut 20 skarvar og sende skinna til Bergen. Prisen var 40 øre per skinn (?).

### Jakta «lentr (oter)

Om haustane reiste Knut med båt (truleg til Dalsfjorden, Vanylven og Austefjorden. I elvar som oteren brukte å gå fram i, laga han til vass-søyler slik at oteren skulle passere på den plassen Knut ønska. I desse glennene (vass-søylene) plasserte han ei glefse (ei jernsaks), som med stor kraft smekka seg rundt oterkroppen, og drap dyret. Glefsene vart sette ut på fleire plassar ein dag, og nokta med ujamne mellomrom i dagane etterpå. I 1887 vart det tatt utlegg i m.a. 8 «gode Otersøve», verdsette til kr 60, som Knut eigde.

### Kvennavika - skinn

Også ein vassbrønn nær sjøen, i Kvennavika, nytta Knut til oterfangst. [Jf. Per Årviknes i «Folk og Fortid» 1953]. Dyra vart flådde, og skinna godt ut-strekte på nokre fjeler og så hengde til tørk. Skinna var vasstette og av fin farge. Firma E.C. Bruhn i Trondheim annonserte i 1894 at dei betalte høgste pris for skinn av «Otter». Det året kunne ein få kr 7 til kr 14 per skinn. I desse åra brukte folk skinn til mange ulike formål, sidan det ikkje

**GLEFSE:** Når denne glefsa skulle gjerast klar til fangst, måtte ein bruke tau og ta skikkeleg spenntak for å opne otersaksa. Dei to gulsvarte klossane, var parafinvoka, som dei varma opp og smurde på glefsa for å fjerne lukta av menneske. «Fatlarsteinen» t.v. sikra at oteren ikkje stakk av med glefsa, dersom dyret ikkje døydde med ein gong. Det er Per Odd Paulsen, oldebarn av «Knut i Våja», som har tatt vare på glefsa og mange andre klenodium i museet sitt, og han er kjelda. **FOTOGRAF: RUNE PAULSEN.**

**SUNNMØRSJEKTA «ANNA OLIVIA»:** Her ved kaia på Herøy Gard (Herøy Kystmuseum), viser korleis handelsjektene i Knut si tid kunne sjå ut. Hans H. Simonsen (1828-1916) var den siste som dreiv handel på Herøy, mellom 1856 og 1917. «Knut i Våja» fekk låne 450 spesidalar med Simonsen i 1878, og i 1879 endå meir. Knut setta seg også i gjeld til handelsmennene på Skotholmen og Eggesbønes. Då Knut kjøpte garden i 1859, tok han opp eit lån på 270 spesidalar i «Opplysningsvæsenet Fond» i Knut si tid levde folk fleist av råstoff dei produserte på gardsbruka, eller av matauk frå sjøen. Det fanst lite ein kunne tene pengar på. Den tida naturalhushald - og dårleg fiske - trur eg var hovudårsaka til at Knut selde eller bygsla bort så mykje av garden. **FOTO: MARIT P. KVALSVIK I MAI 2019.**

først alternativ, som t.d. oljekledde.

**Hemmeleg jakt**

I 1899 innførde styresmaktene skotpremie på slentr. Det var fleire som dreiv med oter-jakt. For å unngå å misse gode jaktområde, og bi-inntekta, snakka ein ikkje om temaet med folk utanom næraste familie.

To av Knut sine søner; Paul («Knut-Pål») og Karl, jakta også på slentr. Karolius Paulsen førde tradisjonen vidare. Sonen hans; Per Odd Paulsen (f. 1937), var tidvis med på jakta frå 1947 og utover.

Storferingen dei nytta i eit stort geografisk område, til m.a. slik jakt, er fint restaurert av Per Odd Paulsen sin familie. Jf. artikkel i «Folk og Fortid» i 2001. I Per Odd si tid, fangsta dei 50 til 70 dyr per år. Dei sekle skinna til ein kjøpar i Ålesund.

**Eigde i jakt?**

I «Dalsfjordsoga» står «Knud Fosnevaag» nemnd to stader i eit rekneskap. Eg tolkar opplysningane som prov på at Knut var deleigar i ei handelsjekt, som var bygd i Dravlausbygda og seld i 1866.

Same rekneskapet viser namna på to menn frå Dalsfjorden, som i 1868 bygde fjordmannsstover på bygsla tomtegrunn i Fosnavåg, som før hadde tilhøyrt Knut. Desse var Rasmus Feden («Ulvestadbrakka») og Ole Feden («Sæsbrakka»).

**Knut: Flyttearsak?**

I «Romsdal Folkeblad» i 1937, står Knut omtala som «den kjende sunnmørsfiskar». Ut frå det eg har skrive ovanfor, trur eg det var Knut sitt vennskap med folket i Dalsfjorden, gjennom oterjakt, eigarskap i jekt, og alle dalsfjordfiskarane som han vart kjend med i torskefisket, som var årsakene til at fleire frå Dalsfjorden valde å setje opp torbuder i Fosnavåg, og ikkje i Sævika. Det er også verd å merke seg at Peder Jetmundson, frå Dalsfjorden, i 1865 fekk kjøpe - og ikkje bygsle - bnr. 6 av «Knut i Våja».

**Sævika og Skotholmen**

Frå 1828 og utover heldt dalsfjordingane til i fjordmannsstover m.a. i Sævika, der det var kort utror til fiskefelta. Så lenge vaulane ikkje var udjupa, og hamneinnløpet til Fosnavåg så smalt at det var svært vanskeleg å segle inn og ut for fiskebåtane og handelsjektene, og det dessutan var handel og fiskeforretning på Skotholmen, så kan eg ikkje kome på nokon annan grunn til at dalsfjordingane, frå 1868 og utover, flytta tilhaldsstad frå Sævika og til Fosnavåg.

**Flåvær var senter**

I dei åra var det på den gode hamna på Flåvær, at talrike handelsjekter heldt til. På Flåvær vart det kjøpt fisk og sild frå eit stort distrikt. Mange fiskarar losjerte der. Alle båtane og mykje folk, gjorde at fiskeværet Flåvær fekk telegrafstasjon alt i 1869, medan Fosnavåg ikkje fekk rikstelefonstasjon før i 1908.

**Gifta seg i 1857**

Då Knut var 28 år, gifta han seg med 19 år gamle Jakobea «Bea» Pålsdotter (1838-1909) - frå bnr. 3 på Koperstad. Mellom 1857 og 1882 fekk dei 12 barn. Eg nemner berre dei som budde i eigne hus: Petter, Marie. [Marie bygde hus på bnr. 237, og var einsleg mor til Josefine (1898-1939)]. Anne (g.m. Petter Voldsund), Andreas, Elise (g.m. Laurits Sørdal), Paul, Antoni, Karl og Ola. Etterkomarane brukte ulike etternamn: Knutson, Knutsen, Pettersen, Andreassen, Karlsen, Carlsen, Paulsen og Fosnavåg.

**Vakker kone**

Knut var veldig kjær i den vakre kona si, Jakobea («Bea»). Hennar arbeid i heimen og på garden, var avgjerande viktig for Knut og barna. Så mykje som Knut var heimanfrå på jakt og fiske, tenkte Knut at det galdt å hindre at andre menn skulle gå forbi huset deira, og kome i prat med - og kanskje bli forelska i - den vakre kona hans. Kan hende Knut hadde små tankar om seg sjølv, og tykte han var korkje pen eller fortente flinke og vakre «Bea» sin kjærleik?

**Kjærleik = veg**

Den første vegen mellom Eggesbønes og Fosnavåg, vart bygd i 1874-1876. Knut si redsle for å misse «Bea» sin kjærleik til forbipasserande menn, er sagt å vere årsaka til at grunneigar Knut då bestemte at vegen frå Skarabakken til sentrum, skulle gå i ein unaturleg sving, opp ein bakke og i ei fullstendig huslaus vegstrekning på kring 240 meter! [Noverande «jordmor Helgas veg».]

Så kan ein merke seg at då Knut bygde nytt våningshus i 1891, plasserte han det nye bustadhuset endå lenger vekk frå hovudferdsleira i dette området av Fosnavåg. Noverande vegstrekning vart først bygd kring 1934.

**Selde og bygsla**

Knut kjøpte altså bnr. 1 i 1854 og 1859. Mellom 1862 og 1896 selde eller bygsla «Knut i Våja» vekk fleire bruk. I kortform nemner eg: Bnr. 7; Gjerdet, bygsla til Paul Nilsen, frå Nævågen. Bnr. 6; Myre-garden, seld til Peder Jetmundson frå Dalsfjorden. Bnr. 5 bygsla til handelsmann Ole S. Svendsen, frå Volda. Fiskarar frå Folkestad bygde ei fiskarstove i 1872. Tomta fekk dei festesetel på seinare. Ola N. Brune frå Dalsfjorden, bygde bustadhus/salteri og deretter «Brun-Ola buda» på tomt han festa med Knut.

**Usemje med Svendsen**

Handelsmann Enok Svendsen, frå Kjeldsund, fekk bygsle bnr. 2 ved festesetel underskriven på Flåvær i 1885. Då hadde Enok alt bygd m.a. losjihus. Avtalen vart tinglyst utan at grenselinjene var merka i terrenget, og utan matrikkelskuld («skattetaxt»).

Knut og Enok vart usamde om avtalen. Men i 1889 vart skulddelinga ordna, og same året, på Eggesbønes, skreiv Knut under på slørta som gav Svendsen rett til å kjøpe bnr. 2 for kr 500. [Deler av området er no kalla «Holmsild»]. I 1889 fekk skomakar Andreas P. Tollås, frå Bolsøy, kjøpe bnr. 3, for kr 500 og to herøyværingar bnr. 4, i Huddalen, for kr 700. Handelsmann Didrik Maaen, frå Austefjorden, fekk i 1890 bygsle ei sjøbudtomt ved innløpet av Fosnavåg. Knut, og bygslar Paul Nilsen, gav i 1891 gratis festetomt til Fosnavåg bedehus. I 1896 fekk Paul Nilsen kjøpe bnr. 7, Gjerdet.

**Petter og Andreas**

Knut sin son; Petter Knutson, fekk kjøpe deler av farsgarden i 1892. Hans part fekk bnr. 8. Petter overtok våningshuset som Knut hadde budd i før, og halvparten av stabburet, naustet, sjøbuda, torveskjålen og kvernhuset.

I 1897 selde Knut resten av bnr. 1 til ein annan son; Andreas, som også kjøpte lada og forekltra sin halvdel av dei andre husa på garden. Knut og Jakobea budde resten av livet saman med Andreas Knutson i tømmerhuset frå 1896, som framleis står i Hennabakken 2.

**Frå Selvågen**

Andreas gifta seg i 1898 med Henna Johannesdotter, frå Selvågen. I lensmannen si takstliste frå 1931, står det at Andreas i 1908 hadde bygd eit hus. Det var flytta frå Selvågen. Denne stova stod der det i 1961 vart bygt eit nytt hus, som har adresse Vågsgata 53.

**Banksjef Alf Woldsund**

Då «Søndmøre Fiskeri- og Handelsbank» feira 25-års jubileum i 1943, skreiv banksjef Alf Woldsund i ein avisartikkel at Knut hadde lita lyst til å drive garden; han ville heller drive som fiskar og veidemann. Dette trudde Woldsund var årsaka til at Knut selde eller bygsla vekk så store deler av eigedomen sin.

Men når eg veit kor mykje Knut betalte for garden, og har gransku skrivne kjelder frå den tida, trur eg årsaka var meir samansett. Dårleg fiske gav problem med å betale rente og avdrag på låna han tok opp m.a. for å kjøpe garden og han greidde heller ikkje å betale skattar og avgifter som han som grunneigar var pliktig til å betale, m.a. til presten og kommunen.

**Stor auke i folketalet**

Takka vere at Knut – og andre grunneigarar – selde eller bygsla vekk store deler av garden sin, og godt fiske i fleire år, kunne handelsmenn og andre busetje seg i Fosnavåg. Folketalet auka frå 35 i 1865, til 166 i 1900, i tillegg kom alle dei som var der i fiskesesongen, eller som var tenestefolk på gardsbruka.

**«I kjærleik varm»**

Knut og Jakobea var kreative for å skaffe mat og klede til den store barneflokken. Dei måtte også ta seg av sjuke og gamle som fattigstyret plasserte på legd hos dei. Ekteparet heldt saman i medgang og motgang i kring 18 250 dagar, i 50 år, inntil døden skilde dei åt.

Når eg i februar & september har leita i kjeldene etter oppslysningar om Jakobea og Knut A. Fosnavåg, er det nokre ord av Arne Garborg som har tona for meg: «I kjærleik varm og mild Me legg vår vilje til, Då veks det fram». Med stor takk for det ekteparet fekk bety for mange i si samtid, og ikkje minst for fiskeværet Fosnavåg si utvikling, lyser eg fred og signing over minnet deira!

**MARIT PAULINE KVALSVIK**
mpk@lussa.com

*Hjelparar og andre kjelder: Turid Asphaim, Per Odd og Rune Paulsen, Kjellaug Vågsholm, «Dalsfjordsoga» av Sverre Lyngenes, lånt av Marta Torvik. Ho har også boka brad til «Fraken Detektiv». Fagfolk i Arkivverket. Udatert avisartikkel av A. Woldsund i Herøy sogelag sitt arkiv. «Gardar og Folk» og «Bygdesoga 2» av B. Robben. «Th. Dale 100 år i Ålesund» av Kari Gjøka. «Romsdals Amtstidende» 10.11.1894 og «Dyreliv i Norge» av K. Gløersen, via Nasjonalbiblioteket.*

**iHR** INTERVJU HALVARD RUSTEN  OKTOBER 2017

**iMM** INTERVJU MAGNUS MYKLEBUST SEPTEMBER 2017

**iAT** INTERVJU AUD TOLLÅS FEBRUAR 2020

**svein ole storøy** <sveinoles@gmail.com> 24. sep. 2019, 16:36

til hallvard.rusten

Hei.

Eg viser til telefonsamtale med deg i oktober 2017. Eg hadde då akkurat starta research til mitt masterarbeid om Sverre Pedersens reguleringsplan i Fosnavåg stadfest i departementet 4. juni 1962. Vi snakka både litt laust og fast om Fosnavåg, di lange tilsetjingstid som leiar for teknisk etat og seinare utviklingsavdelinga osb. Nokre av utsagna dine var opplagt interessante for mi drøfting av spora etter planen i Fosnavåg i dag. Dette gjeld forhold kring korleis planen vart oppfatta av deg som planleggar, bruken og nytteverdien av den. For å kunne nytte desse utsagna som fullverdige referansar i eit akademisk arbeid lyt dei formaliserast skriftleg og stadfestast av deg at dei er rett oppfatta. Først då kan dei gå inn i oppgåvearbeidet som sitat. Eg skriv difor i det fylgjande ned nokre noko av det eg hugsar du sa som eg fann interessant for oppgavearbeidet og bed deg deretter å stadfeste dette med ein returmail om du kjenner deg igjen i det eg skriv. Dersom du ikkje synest at dette er dekkande for det du meinte så er ingen ting betre enn om du formulerer dette om slik du sjølv vil.
Eit spørsmål eg heilt gløymde å stille deg i telefonsamtalen vår om etableringa av Vågsplassen. Slik eg ser det samsvarer arealutviklinga i denne fremste delen av sentrum mot sjøen prinsipielt med den lokalisering Sverre Pedersen foreslo for lokalisering av bussterminal i samband med eit eller fleire større plassrom utvikla i på kanten av kaia i retning Holmefjorden. Kun rutebilsentralen er litt forskjøve nordvestover sidan forretningsområdet no strekk seg heilt fram til på høgde med Tollåsbakken. Om Pedersenplanen jfr ditt sitat nr 1, av og til var framme under enkelte større vurderingar og val så tenkjer eg at det slett ikkje er usannsynleg at planens heilskaplege organisering har vore innanfor dykkar faglege synfeltet då dokke dreiv på å skulle utvikle Vågsplassen og bussterminalen i tillknytning til den. Om du har ein kommentar til dette i eit evt sitat nr 6. tillegg til ei stadfesting, evt omskriving av sitata under ville eg vere svært takksam.

**Hallvard Rusten i telefonsamtale med Svein Ole Storøy i oktober 2017 om Pedersenplanen og det å vere planleggar i Herøy i ein mannsalder:**

1. *«Pedersenplanen var ikkje ein plan vi ofte såg på i vårt planarbeid i Fosnavåg, men ja, det hende seg at vi tok han fram av og til og studerte planen for å sjå korleis professoren hadde tenkt»*

2. *«Vi syntest at Professoren hadde planlagt vel breide gater som ikkje passa heilt inn her ute i det verharde havgapet hjå oss».*

3. *«Så var det dette med planens tilpasning til det eksisterande landskapet. Vi syntes at planen slik han var teikna ikkje passa så godt med landskapet slik det var i røynda i Fosnavåg.»*

4. *«Det nye forretningsområdet i Fosnavåg sentrum kom til som eit initiativ frå kommunen for å auke aktiviteten i sentrum gjennom forretningsdrift. Herøy kommune kjøpte opp eigedomar og sette i gang planarbeid. Først når området var utbygd i 1986 vart reguleringsplanen godkjend».*

5. *«Slik eg lærte Herøyværingen å kjenne så var han ikkje så interessert i planlegging. Det han var interessert i var å kome seg utpå å kaste nota når silda var koma»*

Beste helsing Svein Ole Storøy

**Hallvard Rusten** <hallvard.rusten@gmail.com> 24. sep. 2019, 18:40

til meg

Hei!
Dei første 4 utsagna har eg ingen kommentarar til. Når det gjeld utsagn 5 så bør det nok tilføyast at dette særleg gjeld dei første åra mine i Herøy. Elles kan det kanskje vere greitt med eit ekstra hermeteikn kring "kome seg utpå og kaste nota når silda var komen" slik at det går tydeleg fram at dette er eit ordspel som skal illustrere handling her og no framfor det å ta seg tid til meir langsiktige vurderingar. Eg hugsar elles ikkje at Pedersenplanen var noko aktivt bakteppe for planlegginga av Vågsplasen.

Med helsing
Hallvard Rusten

Sendt fra min iPad

**svein ole storøy** <sveinoles@gmail.com> 25. sep. 2019, 09:01

til Hallvard

Hei og takk for umiddelbar tilbakemelding på min epost!
Med di presise pressisering i den stadfestande svarmailen av at det slåande sitatet er meint som eit ordspel og at det særleg gjeld dei første åra dine i Herøy står no heile denne epostkorrespondansen som ein samla sett fullgod referanse som kan føyast til referansevedlegga i oppgåva og nyttast som i sitat i drøftingane.
Men det er visst ein liten ting til. Du skreiv i ein sms til meg kor legne og kva for roller du hadde som planleggar i Herøy. Mobilen min gjekk i vatnet i sommar og eg mista då denne informasjonen. Kunne du tilføye den på ny i ein siste svarmail?
Beste helsing Svein Ole Storøy

**Hallvard Rusten** <hallvard.rusten@gmail.com> 25. sep. 2019, 09:38

til meg

Hei igjen!
Eg oppfattar deg slik at du vil ha ei oppsummering av mine stillingsfunksjonar i tida mi i Herøy.
- 1974-1982: planleggar avbrote av 1 år (1979/80) i Asplan Molde.
- 1983-2002: teknisk sjef.
- 2003-2010: utviklingsleiar (eigentleg gamle teknisk minus anlegg).
- 2011-2015: retrettstilling til planleggar/seniorkonsulent etter eige ønskje.

Med helsing
Hallvard Rusten

Sendt fra min iPad

**svein ole storøy** <sveinoles@gmail.com> 25. sep. 2019, 10:02

til Hallvard

Ja, akkurat slik.
Tusen takk!
Mvh Svein Ole Storøy

**svein ole storøy** <sveinoles@gmail.com> man. 23. sep. 2019, 14:20

til magnus

Hei Magnus.
Ja no er det ei tid sidan vi har hatt kontakt. Eg vonar at det står bra til med deg og at helsa di framleis er slik som ho var då vi møttest på bakeriet i Fosnavåg på denne tida for eit par år sidan. Eg står no ved avslutninga av denne masteroppgåva om Pedersenplanen i Fosnavåg. Arbeidet har slik det ofte blir med denne typen arbeid, trekt ut i tid. Planen var å levere til jul i fjor, men akkurat på denne tida i fjor døydde mor mi og eg hadde ikkje overskot til å gjennomføre ein innspurt etter det. No er planen å få levert dette i byrjinga av oktober. Rettleiaren min ved Arkitekthøgskulen i Oslo, har sagt til meg at om eg skal kunne nytte innspela vedrørande Pedersenplanen, frå dei to kommuneingeniørane som arbeidde i ein mannsalder i Herøy kommune, i oppgåva mi som fullverdige referansar i eit akademisk arbeide så lyt dei formaliserast på ein eller annan måte. Det allmenne i vitskaplege arbeid, seier han, er å gjere lydopptak og skrive ut eit referat av det. Då er dokumentasjonen fullgod. Eg gjorde ingen lydopptak av vår samtale så det er ikkje mogleg. Så eg har snakka med rettleiaren korleis eg kan løyse dette for der er eit par utsagn som både du og Hallvard Rusten hadde rundt oppfatninga av, bruken og nytteverdien av planen som er interessante i mi drøfting av spora etter planen i Fosnavåg i dag. Det vi vart samde om som kan formalisere desse utsagna tilstrekkeleg til å stå som referansar i eit akademisk arbeide er at eg skriv ned desse utsagna så godt eg hugsar ut frå notatane eg gjorde under samtalen med deg og telefonsamtalen eg hadde med Hallvard Rusten og sender dei til dykk på epost for attestering av at dette har vore sagt. Sidan legg eg denne daterte eposten med attestasjon frå dykk til som vedlegg til oppgåva.
Det tematiske innhaldet eg synest var viktig av det du fortalde om Pedersenplanen som eg kunne tenke meg å få formalisert er om lag som det eg skriv i hermeteikn i eit sitat under. Om du ikkje synes formuleringane mine er treffsikre eller dekkjande så er det ingenting som er betre for meg enn om du sjølv reformulerer og får dei akkurat slik du synes dei skal vere:
Magnus Myklebust:
*«Pedersenplanen var ikkje ein plan vi hadde langt framme i medvitet vårt i vårt daglege arbeid som planleggarar i Herøy. For Fosnavåg sentrum vart det med utgangspunkt i dei utfordringane sentrum stod overfor naturleg å utarbeide nye delplanar tilpassa oppdaterte behov. Dette gjaldt både for det nye foretningsområdet i sentrum og for Bustadfeltutbygginga i Kleivalia. Vi opplevde planen blant anna som unøyaktig når det gjaldt forståinga av landskapet. Planen stemde fleire stader ikkje med terrenget slik det var i røynda. Difor vart også planen revidert ganske få år etter den var ferdig av konsulent firmaet Fjellanger og Widerøe etter at same selskapet hadde laga moderne kart over Fosnavåg med flyfoto som underlag.»*

Eg har tenkt å sende ein slik epost også til Hallvard Rusten vedrørande hans utsagn om planen. Har du epostadressa hans?
Med vennleg helsing Svein Ole Storøy

**Magnus Myklebust** <magmykle@tussa.com> man. 23. sep.

2019,
16:01

til meg

Hei Svein Ole

Det er etter kvart mange år sidan eg hadde noko å gjere med denne saka, Imidlertid meiner eg denne formuleringa som
Du har skrive skal vere godt dekkande. Eg har diverre ikkje Hallvard si mail adresse.
Lykke til med avslutninga.

Beste helsing Magnus.

Då det på slutten av 1950-talet kom på tale om bygging av ny Allmenningskai i Fosnavåg minnes eg at min svigerfar Andreas Tollås gav bort grunn til Hammnevesenet slik at kaia kunne realiserast raskt. Det var også i hans intertesse at denne nye semntrumskaia vart bygd. Det var om lag på same tid at han reiste Tollåsbygget med skipshandel og kontor for Storsildlaget.

28. februar 2020

Aud Tollås

Aud Tollås

**VN** _VESTLANDSNYTT

**SCENEPARKEN:** Herøy Janitsjar hadde ein viktig finger med i speler då arkitektane teikna scena inn i Solparken. – Vi får aldri ein slik sjanse igjen, seier Andreas Kvalsund, som er ein av dei som starta vaksenkorpset i 1992.

● *Herøy Janitsjar har kjempa for scenepark i 30 år*

# – Håper dei tek til fornuft

Ikkje berre vil sceneparken vere økonomisk positiv for lokalt musikkliv. Han vil også gje ringverknadar både til handelsstanden, kulturlivet og kommunen generelt.

Det meiner styret i Herøy Janitsjar, som har jobba for å få til ein scenepark i Fosnavåg sentrum heilt sidan byrjinga av 90-talet. Ja, i Bergshorn også – på 80-talet.

– Men vi fekk ikkje kome vidare sidan det på den tida låg reguleringsplanar for vegar i tunnel og vidare gjennom parken mot Rådhusgata, seier Kvalsund.

Han sit ikkje lenger i styret til Herøy Janitsjar, men har lova å assistere korpset i denne saka.

– Seinare var vi høyringsinstans då arbeidet med Paviljongen skulle starte. Vi meinte at han burde ha vore snudd andre vegen, slik at ein vart verna mot nordavinden. Vi fekk ikkje medhald frå arkitektane, forklarer han.

**– Scena i Solparken var vår idé**

Då saka om etablering av solpark utanfor Valaker kom opp, ringde Kvalsund kommunen og spurde om ein hadde tenkt på å leggje inn ei scene. Han fekk beskjed om å ta direkte kontakt med arkitektane.

– Vi snakka med dei og viste til at plassen er eit veldig godt område å spele i, med mykje god lyd, seier Kvalsund.

Faktisk har korpset mange gongar stått og spela med ryggen til veggen bakom Ringo.

– Arkitektane syntest det kunne vere ein god idé å teikne inn ei scene der, seier Kvalsund.

**Kan koste kommunen 6,13 mill.**

Prosjektet med Solparken vart i første omgang for dyrt (26 millionar kroner) og lagt vekk, men sidan det ikkje vart gjort noko formelt vedtak om omregulering av parkeringsarealet ved Valaker til park- og aktivitetsområde, jobba administrasjonen vidare med saka. No er totalkostnaden blitt redusert betrakteleg, til 18,4 millionar kroner (utan moms). I finansieringsplanen er det lagt opp til at ein tredel av summen skal bli betalt med spelemidlar. I tillegg har fylket sagt ja til å betale ein tredel. Dermed står det 6,13 millionar kroner for kommunen å betale.

**Kamp mellom park og parkering?**

Lokalt er det elles delte meiningar om Solparken. Også Fosnavåg handelsforeining ser ut til å vere splitta i synet på om dette er ein god idé. Eit mindretal meiner parkeringsplassar er viktigare. Det får Kvalsund til å reagere. Han viser mellom anna til det reiselivssjef Hilde Gråberg Bakke sa i eit intervju med Vestlandsnytt nyleg: På Åndalsnes vart det gjort betydelege kutt i talet på parkeringsplassar for seks år sidan, samstundes som dei auka besøkstala betrakteleg.

**Difor vil dei ha scene**

I ein uttale i høve etablering av sceneparken skriv styret i Herøy Janitsjar:

*– Herøy kommune har mål av seg til å vere ein reiselivskommune. Turistane treng ein slik plass som er lun for nordavinden og solfylt nærast heile året så sant sola er framme, og kanskje til og med få ei oppleving frå scena.*

*– Her er moglegheit for servering både frå faste drivarar i nærområdet og organisasjonar som ynskjer plass for eit arrangement som vil kome alle til del.*

*– Det ligg føre planar for ei scene med storleik for både korps og kor, og ikkje minst kulturskulen som i høve større arrangement ofte ynskjer seg til sentrum, men av og til må trekkje under tak hos imøtekomande butikkar på grunn av regn og vind. Kanskje kan vi få liv i bandkulturen att også?*

**ANDREAS KVALSUND:** Han har vore med og kjempa for ei scene i sentrum sidan 80-talet. ARKIVFOTO

*– Sett frå Herøy Janitsjar si side, så har vi gjennom året nokre få større opplegg med konsert i Konserthuset eller i Grendahus, men i tillegg har vi ofte ynskje om å spele for folk frå ei scene i sentrum utan at vi skal verte våte og kalde. I mange høve må vi avlyse på grunn av været. Dette veit vi er gjeldande for svært mange organisasjonar.*

I samtale med Vestlandsnytt peikar dessutan Kvalsund på at også kulturskulen ivrar veldig etter ein plass i sentrum der elevane kan få prøve seg framfor publikum. Det gjeld både musikk, song og dans.

– Det å prøve seg så ofte som råd på ei scene er den beste opplæring ein elev kan få. Det veit vi som har jobba med dette i 50–60 år, seier han.

**– Ein stor, flott sjanse**

Andreas Kvalsund meiner det er viktig at kommunen slår til medan fylket er villig til å bidra.

– No håper eg politikarane tek til fornuft og tenkjer seg nøye om, for eg trur ikkje dei får fleire så gode moglegheiter med eit så fint opplegg som no, seier han.

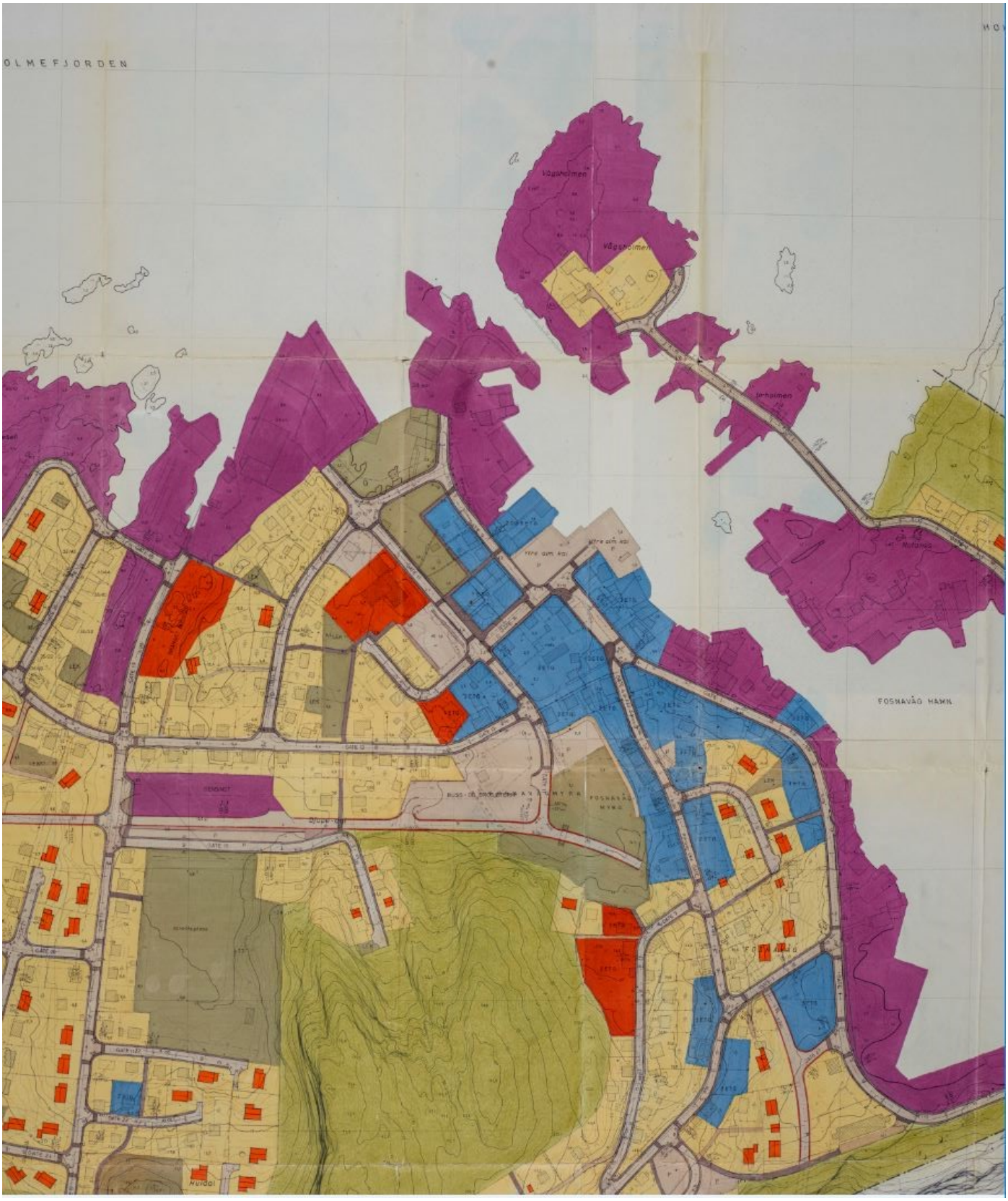
Og det er først etter at planen eventuelt er vedteken, at ein må byrje å snakke om finansiering, seier han.

– Det er sendt søknad til fleire store næringsbedrifter, og der er også fleire andre ulike instansar ein kan søkje støtte frå. Men ein må vite kva som kjem før ein legg opp finansieringa.

JOSEFINE SPIRO
josefine@vestlandsnytt.no

AV _ARKIVVERKET


***AV/01-03*** *er eit Utkast til reguleringsplan for Fosnavåg som vart utarbeidd av konsulentfirmaet Fjellanger &Widerøe på 1970-talet. Eit reguleringsarbeid som i takt med tida søkte å optimaliserte trafikale løysingar med bilen øvst i verdikjeda. Tilkomstvegen er lagt i tunnel til Byparken med bussentral som del av trafikk-konseptet. Bygrammatikken til Pedersen er i denne planen erstatta med presist kurvatur frå handbøkene til Statens Vegvesen.*




*Utkast til reguleringsplan for Fosnavåg utarbeidd av konsulentfirmaet Fjellanger &Wiederøe på 1970-talet*

**AV_01/02**


*Utkast til reguleringsplan for Fosnavåg utarbeidd av konsulentfirmaet Fjellanger &Wiederøe på 1970-talet*

KV _KARTVERKET


35C.9,10, 40A.1,2, Kapt. J.R. Daae, 1866, 1:50000.

**Rektangelkart, 1866**

**KV/01**


REM – Ö
Remökam
Sævikhat
777
Vike
Remö
Ören
Stien
Sævik
Strøhl
Östgrund
Sildegarnshl.
Lynghl.
Voldsund
Voldsundhl.
Teigenæs
Vaarhuden
Troldhl.
Grönhl.
Teigetuen
SHORNET 847
Teigenæsskj.
Holme Fjord
Voldnæs
Voldsund
Serde
LEINEKIVEN
1170
D S Ö
Teige
Leinesund
Kvalsund
Igesundshl.
Vaagshl.
Hornsætten
345
642
Leine
Flugesund
Strömnæs
Igesund-Vand
Barhovde
Forsnevaag
114
Igesund
Reite
Berghaug
Berg
Næsvoen
695
BERGS Ö
Igesundhat
Bergnæs
Ruhl.
Taarø
Hjælmesæt
Kvöken
Kirkhl.
Myklebostad
Porsø
Röise
Vikene
Gjertnæs
Eggebö
Espesæt
Einmændingen
Grönhl.
Vaagen
Gjerdet
Storaue
223
Eggebösten
Vikeskj.
Grönhl.
Vaagsnæs
Sandö
Kua
Kjitu
Fladhl.
Brandenæs
Herökunden
Steglehl.
Fudlehl.

KV/02

Karl Otto Ellefsen

Professor Emeritus AHO, Visiting professor CAFA, Beijing.

Berre+Ellefsen, Curating Architecture and Urbanism, Partner.

**BY OG LAND – I GÅR OG I DAG**

**Foredrag på konferanse for planavdelingene i Asplan Viak,**

**Hamar 17.9.2019.**

sn

Karl Otto Ellefsen
Professor Emeritus AHO, Visiting professor CAFA, Beijing.
Berre+Ellefsen, Curating Architecture and Urbanism, Partner.

**BY OG LAND – I GÅR OG I DAG**

**Foredrag på konferanse for planavdelingene i Asplan Viak,**

**Hamar 17.9.2019.**

By og land, i går og i dag, er den foreslåtte tittelen som jeg har tilsluttet meg, og relativt lojalt skal følge opp. Jeg tror invitasjonen kom til etter at seminarledelsen hadde lett en stund og kom over artikkelen « What is new and what is not new in urban systems» publisert i Byggekust i 1998.[1] De sjekket vel på AHO og fikk verifisert at jeg fortsatt var i live, men nå arbeidet mest i utlandet. At jeg har bakgrunn på Hedemarken og ofte har en fler-disiplinær

[1] https://www.arkitektur-n.no/artikler/what-is-new-and-what-is-not-new-in-urban-systems.

tilnærming til det jeg sier og skriver, var kanskje også et argument. Og slik står jeg nå her etter å ha tatt meg fra Oslo S 06.37 og med toget fulgt jernbaneskinnene til Hamar.

I artikkelen om hva som ikke er nytt og hva som er nytt i vår forståelse av byen, ønsket jeg å presisere at integrerte regionale bysystemer nå var et faktum også i Norge, spesielt i Hovedstadsregionen. Man hadde lenge, inspirert av Professor Tor Fredrik Rasmussen, kunnet forstå landet som pendlingsregioner, men nå hadde økt mobilitet ført til langt større grad av integrasjon (bolig, arbeid og service fra primær til kvintærnæringer)[2]. Muligens så man også tegn til at systemet var i ferd med å bli rhizomatisk – altså uten sentra og retning slik tilfellet er med rotsystemet til sopp – sjøl om Oslo sentrum fortsatt dominerte regionen.
Vår oppfatning av byen og av by og omland burde altså endres radikalt, men samtidig utvikler demografiske endringer seg saktere enn mange skulle tro. Byen, slik tilfellet er med arkitekturen, demonstrerer stor grad av stabilitet. Mye er ikke nytt, men etablert. Eksempler på dette kan være gentrifiseringsprosessene i Oslo, som i motsetning til tendensen i mange vestlige byer, går sakte og til nå ikke har fjernet de fattige fra deler av Østkanten. Digitaliseringen har i mindre grad enn mange spådde så langt endret det romlige forholdet mellom bolig og arbeid. Og integrasjonen i det regionale systemet går relativt tregt, muligens i påvente av hastighetene i dobbeltsporet inter-city transport. Skal en nærme seg en drøfting av forholdet mellom bymessige og landlige områder i Norge, må en både ha endringsfarten og stabiliteten for øye.

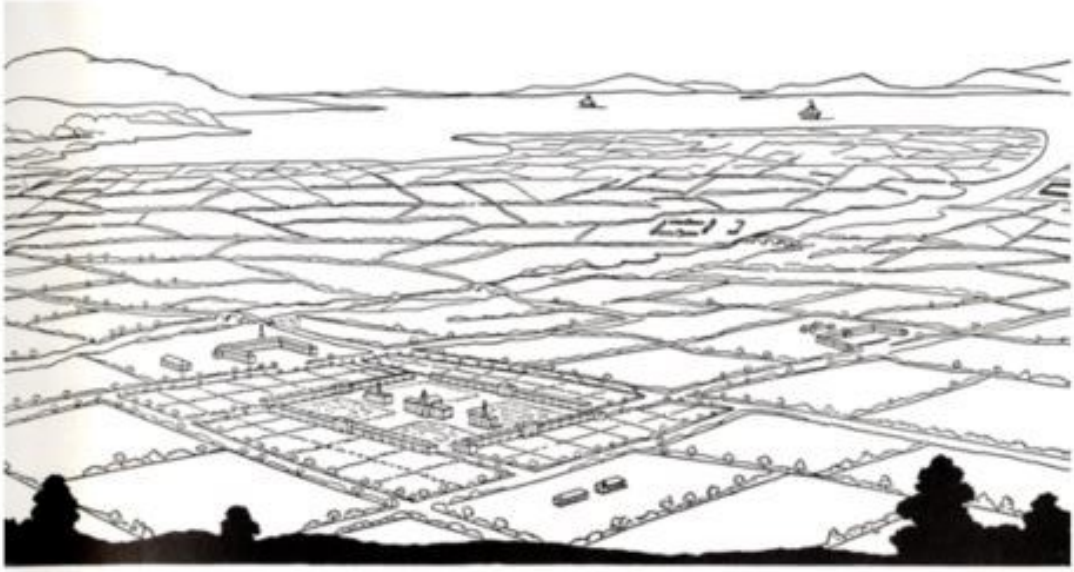
**Begrepet utopi**

Valg av retning, er kjernen i det jeg skal snakke om. Jeg kommer til Hamar og Hedemarken, men først må jeg ta noen omveger og krongle det til litt.

På 1980-tallet, i den postmoderne perioden, i Norge på 1980-tallet ble det hevdet at den store historien var erstattet av mange små og at utopien var død. Begrepet utopi kommer fra det greske *ou-topos*, eller ikke-sted, også i meningen godt sted. Med utopi menes et idealsamfunn, en beskrivelse av et godt samfunn, eller den form for samfunn et individ eller en gruppe lengter etter, og forsøker å virkeliggjøre. I dagligtale og politisk retorikk har «utopi» og «utopisk» nå lenge blitt brukt negativt for å karakterisere – og utdefinere – visse ideer og idealer som urealistiske eller urealiserbare. Ofte for å distansere seg fra sosialistiske

[2] Tor Fredrik Rasmussen, *Storbyutvikling og arbeidsreiser*, (Oslo: SSB 1966).

utopier, men også innenfor våre fag for å distansere seg fra sosialøkonomisk planøkonomi, troen på helhetlig planlegging og begrepet «samfunnsplanlegging». Nå er vi globalt sett i en situasjon der det er etablert en ny stor historie som langt de fleste slutter seg til. Klimakrisen tvinger samfunnet inn i nye virkelighetsforståelser, og da blir spørsmålene om utopien, igjen relevant.



*A village of harmony and co-operation; drawing made for Owen's report of 1817*

Faksimile fra Benevolo, *The origins of modern town-planning*, 1971

Historisk sett har "utopien" som oftest vært framstilt som landlig, i naturen, slik tilfellet allerede var med utopisten Robert Owens "New Harmony" fra 1817. Mesteparten av interessen innen urbanisme i de siste tiårene har derimot dreid seg byenes vekst og transformasjon. Forestillingen er at vi alle vil ende opp der, og at vi i storbyen muligens kan finne en bærekraftig framtid. Etter å ha strevd med å innføre begrepet *urbanitet* og *urbanisme* i norsk samfunnsdebatt på 1980-tallet, er suksessen nesten skremmende. Urbanitet er nå ved siden av bærekraft det mest brukte mantra i diskusjonen av norsk bosettingsmønster og framtidas livsformer.

**En rural vending?**

Jorda huser, nå, i september 2019, ifølge «World Population Clock» 7,7 milliarder innbyggere. Og i følge World Cities statistikken til UN Habitat bor nå 60% av verdens befolkning i byer. Dette er helt reelle tatt, sjøl om definisjonene av det urbane og det rurale er

uensartede verden over, og masse folk bor i peri-urbane områder. Prosent-tallet for urbanisering er nok høyere og vil stige, særlig i Afrika der befolkningsøkningen fortsatt vil bli stor de neste tiårene, dersom ikke klimaendringer til de grader dreper og driver folk på flukt. Byer som Oagadougou (Burkina Faso), Addis Abeba, Lagos, Juba i Sør Sudan og Phnom Pen er de som for tida vokser mest, tidvis helt opp til 4 - 5% in året

De siste 5-10 åra har fagene innenfor planlegging igjen fått øynene opp for hva som skjer i verden rurale områder, på det vi pleide å kalle landsbygda. For tallene kan jo vris på andre og mindre homosentriske måter, 95 % av matproduksjonen foregår i rurale områder, og prosenttallet for råstoffproduksjon er omtrent det samme, biomangfoldet finns nettopp der og rekreasjonsområdene, og dessuten 40% av verdens befolkning, per september 2019 mellom 3 og 3,5 milliarder mennesker, er fortsatt bosatt på landsbygda.

Infrastrukturutbygging på den kinesiske landsbygda sett fra togvinduet. Foto, koe

Transformasjonen og utfordringene på landsbygda er jo i seg sjøl like stor som i byene. Utfordringen er oftest knytta til utnytting av ressurser og landskap, eller infrastruktur-prosjekter av voldsomme dimensjoner, som for eksempel de som er finansiert av det kinesiske Belt and Road initiativet. Nye bygde lag legges over landsbygda i jakten på nye energiformer, i Norge vindmøller, i Kina solcellepaneler som dekker hele landskap. Og transformasjonen fører til en form for industrialisering som ikke skaper byer men heller midlertidige arbeidsleire. Logistikk-sentra og de ressurs-intensive næringene trenger store rom og tenderer til å ende opp utenfor byene, i det som tidligere ble kalt natur.

Mange av disse utfordringene i det rurale er knyttet til hvordan matproduksjon skjer. Landbruket blir mer og mer industrialisert, og eierskap faller på færre og færre hender. I Europa, i Afrika og i statene kjøper eiere med finansiell styrke opp landbruksland og endrer landsbygda til effektive matproduserende monokulturer, som i framtida potensielt kan bli drevet av satellitt-overvåkning og roboter. Her i landet er fortsatt bosettinga langs den nord-norske kysten i stor grad bestemt av fiskeriene. Men framtida er avhengig av at folk beholder rettighetene til ressursene, at de er i stand til å dra fordeler av ny digital teknologi og at de støttes av en optimistisk regionalpolitikk.[3]

Spørsmålene som reises av denne typen romlige endringer dreier seg om sted. Den rurale verden er tett av steder med et spørsmålstegn bak seg. Kina har for eksempel 1,5 til 2,5 millioner landsbyer (avhengig av landsbydefinisjonen), og en av de viktigste innenrikspolitiske spørsmålene i Kina dreier seg om hvordan man får til både større effektivitet i jordbruket og mer velferd for folk på landsbygda. Behovet for endringer i jordbruksproduksjonen er relative akutt. China forsørger i dag 19% av verden befolkning på 7% av jordas dyrkbare areal.

Globalt sett, er nedsidene i utviklingen på landsbygda, avfolking og fattigdom. Det globale markedet tilbyr en utømmelig kilde av billig arbeidskraft, et *prekariat* som mangler de rettighetene som arbeiderklassen har kjempet til seg i Europa. Norsk landsbygd skiller seg statistisk ut ved at både utdanningsnivå og inntekt faktisk er høyere på landsbygda enn i byene. Men disse tallene skjuler hele prekariatet, eller den midlertidige, sesongbaserte

[3] Karl Otto Ellefsen, Tarald Lundevall, "Rural Dilemmas", e-flux, https://www.eflux.com/architecture/overgrowth/282652/rural-dilemmas/

sysselsettinga. Nesten alle landbruksarbeidere i Norge er nå på midlertidige kontrakter og kommer fra lavkostland (de polske jordbærplukkerne var de første). De arbeidene vi har gjort i Nord-Norge i det siste indikerer at kanskje så mye som 70% av de ansatte i fiskemottak og fiskeriforedling hører til det internasjonale prekariatet.[4]

Sjølsagt er det mulig å tilegne seg et teknologi-positivt syn på framtida. Gen-teknologi og økovitenskap kan gi større innhøsting, monokulturer kan bli omdannet til et mylder av økosystem-tjenester, villmark kan bli reetablert på mindre produktivt land, produksjonen kan bli gjenoppfunnet med digitalisering og robotikk til å bli ikke-forurensende og billig.
Man kan også mene at alt dette bare er mulig dersom finanskapitalen og nye koster slipper til. Troen på at markedet er den viktigste positive generatoren i «grønn omstrukturering» av landsbygd og samfunn er utbredt. I denne utopien skal menneskeheten leve livet sitt lik frie borgere i antikkens byer. En viktig forskjell vil være at den kjedelige arbeidskraftkrevende aktiviteten på landsbygda ikke vil bli utført av menneske-slaver, men av roboter.

**I Innlandet**

La oss, fra disse svimlende høydene, falle ned på Hamar, Hedemarken og Hedmark, det siste nå, fornuftig nok slått sammen med Oppland til å bli Innlandet, kjernen innerst i Norge, det motsatte av Utlandet, men likevel til de grader en del av store globale økosystemer som strekker seg over territoriene.

*«For ved Ånestadkrysset i Løten»*, rett her oppe i vegen mot Elverum, *«begynner Taigaen. (Visste du det?) Det euro-asiatiske barskogbeltet, jordklodens grønne skjerf rundt halsen. Som ikke ender før Stillehavets bølger, ved Vladivostok»*
*«Tenk over det, neste gang du ser elgskiltene, at nå er det treskygge, skogsfugl og maur halve jordkloden rundt»*, skriver Rolf Jacobsen i (som i store deler av liver arbeidet i bokhandel på Østre torg her i Hamar) i diktet *«Tanker ved Ånestadkrysset»*.

Og mens Stillehavet avslutter den østre enden av taigaen. lyser Mjøsa opp i den vestre.
*«Mørkegrønt og gult og gyllen silke. Ingen steder i landet ses det så mektig som her, rundt innlandshavet med det store lyset.»*

[4] Karl Otto Ellefsen, Tarald Lundevall, *North Atlantic Coast*, (Oslo; Pax Forlag 2019)

Hamar. Faksimile fra *Norge sett fra lufta*, Foto, Fjellanger Widerøe.

Taigaen ble aldri tett befolka, Mjøsa er den ene grunnen til at Hedemarken tidlig ble bosatt, den andre grunnen er jordsmonnet som ga grunnlag for den største samlingen av digre garder i hele landet. Kaupangen og Domkirka og det hele, brent ned av svenskene som snek seg gjennom taigaen sin, slik dere sikkert ble fortalt av biskopen i går.

Landbruket var jo lenge et sjølforsyningsanliggende der en sørget for familien og husfolket og målte rikdommen i dekar og antall skinker på stabburet. Bondesamfunnet hadde behov for markeder, men i liten grad bruk for tettsteder og byer. Det var langt mellom elver som var kraftige nok til å drive sagbruk og møller på Hedemarken og derfor ble steder som Gjøvik, Lillehammer og Brumunddal viktige kanskje allerede i Middelalderen. Men reell urbanisering skjedde først på 1800-tallet. Norge hadde jo ikke hatt byer i innlandet. De eneste var gruvebyene Røros og Kongsberg, alt det andre lå langs kysten. Først med det spesialiserte skreifiske og salg av tørrfisk som vare som trolig urbaniserte deler av den nord-norske kysten alt fra 1100-tallet. Innlandet var langt mer utilgjengelig og hadde i mindre grad ressurser som utlandet etterspurte.

Urbaniseringa skjedde derfor her inne etter stortingsvedtak. Lillehammer fikk kjøpstadsrettigheter i 1827 og bystyre i 1842. og Hamar omsider i 1849 (de hadde jo vært rasende på stortingsvedtaket om Lillehammer. Hamar hadde tross alt vært kaupang siden 1100-tallet). Gjøvik fikk bystatus i 1861. Disse vedtakene reflekterer at Norge var blitt mer sjølstendig etter at territoriet hadde blitt en del av Sverige i 1814, og at industrialiseringa hadde skapt både byvekst og behov for matvarer og samtidig et sjikt av industrialister og liberalister som lette etter investeringsobjekter.

Bygging av jernbanen til Mjøsa og senere Dovrebanen, dreier seg om infrastruktur som skulle utløse dette potensialet. De første byplanene var laget da kjøpstedene ble opprettet. De neste av jernbaneingeniørene til Norges Statsbaner som nesten var like optimistiske når det gjaldt vekst og muligheter som Bane-Nor de siste fem åra har vært med utredninger om byvekst og stasjonsplasseringer.

Og industrialisering fulgte, jernbanetilknyttet industri som Ham-Jern her på Hamar, men først og fremst landbrukstilknytta industri, som på midt hjemsted Brumunddal: En stor trevarefabrikk (Langmoen), to sagbruk, en konservesfabrikk (Nora) for brus, grønnsaker og frukt, veverier, brennerier, meieri, potetmelfabrikk, tre fabrikker som produserte landbruksmaskiner, GLOBUS etter hvert en del av Kverneland og produsent av en av verdens mest solgte såmaskiner, var en av dem.

Sverre Pedersen, den mest betydningsfulle av alle norske byplanleggere, var innom det meste av norske byer og tettsteder. Enten ga han råd etter at ordføreren hadde sendt han et brev, (råd som i dag kan finnes i kommunearkivene), han ble bedt til møter og uttalte seg. eller laget «byplanen» slik Hamars berømte *Sommerfuglplan* er et eksempel på. De ingeniørmessige første byplanene hadde jo stort sett dreid seg om pragmatikk, mens Pedersen intensjon var å skape vakre byer (ved å legge et representativt forskjønnende lag over), men også å lage levelige byer og tettsteder. Kanskje vi kan se Pedersens planer som det forrige forsøket på bevisst urbanisering gjennom tradisjonell urban morfologi. Det er bemerkelsesverdig å se hvordan Pedersens planer ligner enkelte av de som publiseres av *New Urbanism* bevegelsen i USA; småbyens lykke, urban småskala-morfologi og forskjønnende lett monumentale strukturer lagt over.

Det finnes mye god litteratur som beskriver forholdet mellom by og land i perioden før og rett etter andre verdenskrig. På Hedemarken er det jo naturlig å trekke fram Alf Prøysen fra Ringsaker, som av bondekvinnelagene er opphøyet til å bli landsbygdas dikter. Men i det meste av det Prøysen skrev, ligger jo et ønske i å komme seg vekk fra landsbygda, vekk fra undertrykking, eiendomsløshet, og dårlige arbeidsforhold, inn til byen. Klassehatet ulmer underfundig; *«Å nå skal visa slutte og ailt er væl og bra og aille folk er like og griskokken er gla, for vi skal villig glømme du er en grishusknøl, men det på en betigels': du ska kåmmå hau det sjøl».*[5] Slik var det jo for mange. Bak flyttestrømmene i etterkrigstida ligger ikke bare leting etter trygghet og fast inntekt, men som i urbanisering alle steder på jorda, også et begjær etter å komme vekk, for å komme seg ut og nå noe bedre. Først inn til byens larm for deretter – slik tilfellet var med Alf Prøysen – og fullføre familielivet i randsonen i Nittedal.

På 1970-tallet endret byveksten karakter og dette tiåret ble tida for urbanisering av den norske landsbygda gjennom bedre privatøkonomi og handelsvekst, velferdsvekst, bygging av offentlige (kommunale) institusjoner og befolkningsvekst og boligbygging i boligområder. All arealbruk og utbygging ble intendert styrt av helobligatorisk planlegging etter Bygningsloven av 1965 og fulgte gitte metoder og fysiske idealer som firma som Asplan Viak bygde seg opp på. 1970-tallet i Norge er bygdebyene og småbyenes tiår. «Bo i glade grender» het det. Husbanken publisert systemer for arkitekt-tegnete eneboliger i tre egnet for gruppe. Ferdighusindustrien ekspanderte og kommunene fant ut at boligfeltet var den enkleste, best markedstilpassede og billigste måten for å produsere nye omgivelser. «Risøridealet» i byplanlegging - smått, lavt, tett og enhetlig – ble etablert av blant annet Professor Gullik Kollandsrud på AHO i boka *Trebyen, kan den gjenskapes.*[6] Ved enden av 1970-tallet hadde norsk bosettingsmønster blitt komplettert med et nett av tettsteder på kommunalt nivå. De ble kalt kommunesentra, bygdebyer eller omtalt som *Det norske tettstedet*, fordi de bygde på norske byplan- og arkitekturidealer og i europeisk sammenheng representerte noe relativt særegent, kanskje hverdagslig, men også merkelig, mellom by og land.[7]

Tiårene etterpå dreide seg rikspolitisk sett mye om å spre byveksten. Strategien for styrking av en ring av tettsteder rundt Oslo for å stanse flyttelassene, ble talende nok kalt

---

[5] Fra Alf Prøysen, *Griskokktrøsta*
[6] Gullik Kollandsrud, *Trebyen, kan den gjenskapes?* (Oslo, 1978)
[7] Karl Otto Ellefsen «I det grønne», Byggekunst 1991.5.

*Østlandsvollen.* Jeg tror også at det avgjørende argumentet for endelig å legge storflyplassen på Gardermoen, ikke var tåka på Hurum, men hensynet til Innlandet. I regionplanlegginga på Hedmarken begynte planleggerne å bruke begrepet *Mjøsbyen* som et mål om å binde sammen alle byene ved Mjøsa til en sterk byregion. Thor Selstad, geografiprofessor på Lillehammer, utdypet begrepet Mjøsbyen. [8] Regionaliseringa satte spørsmålstegn ved skillet mellom by/og land, og skapte ulike forutsetninger for områder som ligger innenfor byregionene og de som ligger utenfor. De utenfor må næringsmessig klare seg sjøl, men de innenfor kan beite på det metropole området både når det gjelder arbeidsplasser, service og boligmarked. Å definere og gi navn til Mjøsbyen var en del av arbeidet med å skape en sterk region som kunne romme både by og land. I dag er jo noe av ideene realisert, med fylkessammenslutning, sammenslutningen Høgskolen i Innlandet (Applied University) og det framtidige nye sentralsykehuset i Moelven som fortsatt ivrig blir debattert. Vegutbygginga sikrer området som en pendlingsregion.



[8] Thor Selstad, *Mjøsbyen – Morgendagens storby ved Mjøsa?* (Fagbokforlaget/Mjøsinformasjon, 1983).

**Idealer**

Store veldrevne landbruks- og skoleområder. Sentrumsområder som meget sakte begynner å skikke seg gjennom fornuftige tiltak som for eksempel investeringene i Mjøsfronten i Hamar og Torget i Brumunddal. Store boligområder på impedimenter nær sagt over alt. Enorm infrastrukturutbygging i veg og en jernbane som kommer. Lenge før vegen er kjøreferdig legges vegtilknyttede salgs- og lagerarealer klare for utbygging. Vegen gjennom Hedemarken og opp til Lillehammer synes å bli en utbyggingskorridor.

Slik tilfellet er med mye av den myndighetsstyrte og markedspositive by-, bosettings- og regionalpolitikken i Norge for tida, overlapper ulike politikker og strategier hverandre. Kanskje vi kan se dagens byutvikling langs hovedvegene i Innlandet som virkeliggjøring av Mjøsbyen? Der infrastrukturen ikke bare bringer folk, varer og tjenester fort mellom byene, men også konstituerer ny lokalisering, tilsynelatende der man finner det for godt. Og der de mange spredte boligområdene fra 1970-tallet og framover ses på som likeverdige lokaliseringer som bør ha en egen framtid? Inter-city strategien har et noe annet mål, nemlig å knytte hele det utvidete hovedstadstriangelet sammen, fra Skien/Porsgrund, til Hamar/Lillehammer og Fredrikstad/Halden, med Oslo S (og Gardermoen) som de fremste reisemål. De lokale bystrategiene er derimot mer opptatt av å styrke den lokale byveksten gjennom fortetting og urbanitet, veksten bør konsentreres i byene og ikke spres langs vegene. Færrest mulig bør pendle. Vi er på Hamar, ikke i Mjøsbyen og slett ikke i Hovedstadsregionen.

Hvordan skal vi som fagfolk; planleggere, urbanister, arkitekter, ingeniør, samfunnsgeografer, økonomer, kommunikasjonsfolk eller jurister, eller hva vi nå er, forholde oss til dette? Dersom vi hever blikket og drister oss til å bevege oss ut over pragmatikken og flørte med utopien. Slik jernbaneingeniørene gjorde, slik Pedersen gjorde, slik de som planla bygdebyene gjorde og kanskje også slik Thor Selstad gjorde da han lanserte ideen om Mjøsbyen.

Betraktningsmåtene og alternativene er faktisk mange, og disse byene og tettstedene er interessante fordi de bærer mange av de kvalitetene som etterspørres i byplanlegging i dag. Stedene relaterer til et stort arbeidsmarked, tilbyr god sosial infrastruktur og velutviklede offentlige tjenester, spesielt for barn og eldre. Sjøl om tilbudene, for de unge som begjærer urbanitetens mangfold og for hvem byens kaos er uimotståelig, kan føles fattige og kjedelige.

I disse kontekstene er det viktig å erkjenne at attraktiviteten bygger på at stedene kan tilby en noe annen livsform som er knyttet opp til boform, og en suburban om ikke landlig bygningstypologi. Og et prisnivå som sammenlignet med Oslo er overkommelig. Verden er stort sett bygd. Stedene har et omland som *allerede er bygget ut,* skolekretser og nabolag og det hele. Skal Lismarka, Nybygda, Eina og Kapp gradvis avfolkes eller vedlikeholdes og opprettholdes?

**Et nytt plansystem.**

De generelle intensjonene og føringene for planlegging er stort sett de samme i de norske større byregionene og følger dokumentet Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 (vedtatt med kongelig resolusjon 14.05.2019). Man kan se dette som et konkluderende dokument etter års med eksperimentering med nyliberale planleggingsmodeller. Alle byregionene følger retningslinjene og planlegger stort sett på samme måte.[9]

I årene siden 2013 har derfor den fysiske lokale og regionale planleggingen skiftet karakter i byer og bynære områder. Bak disse endringene ligger en ideologibasert intensjon om å drive målstyring gjennom et hierarkisk oppbygd avtaleverk, i motsetning til tradisjonelle planstrategier. En massiv økning i samferdselsinvesteringer knyttes til avtaleverket og skal finansieres både statlig og lokalt. Et hovedmål er å redusere biltrafikken (nullvekstmålet), overføre mobilitet til kollektivtransport, og stimulere til at nærtrafikk skjer ved sykkel og gange. Målet knyttes til klimapolitikken, sjøl om sammenhengen mellom de nye planleggingsprinsippene og nullutslipps-samfunn på grunn av bl.a. utvikling av el-basert mobilitet, og robotikk i persontransport ikke lenger er udiskutabel. Bompengesystemet framstår tydeligere som et skattesystem og finansieringssystem for infrastruktur enn som et klimatiltak.

I arealpolitikken konkretiseres avtaleverket i strategier for fortetting. Politikken begrunnes med mål om redusert utslipp, ønsker om bymessighet og de positive sidene dette kan føre med seg og i ønske om å øke kvaliteten i omgivelsene i byer og tettsteder. Avbyråkratisering er et

[9] Jeg har nærlest disse planene både som konsulent innenfor regionplanlegging og i regi av forskningsprosjekter.

ideologisk begrunnet mål og en ønsker å utvikle strategier og planverktøy som kan gi større transparent og effektivitet i offentlig saksbehandling.

Når disse intensjonene konkretiseres som uteroms- eller byromspolitikk er de som oftest relativt uproblematiske, fordi retningslinjene tar utgangspunkt i primære menneskelige behov knytta til lys, luft, frihet for støy og kontroll av temperatur for å bruke begreper som en av foreleserne på Oslo Urban Arena før helga forenklet det til. Vi kan legge til behov for allsidige økosystemtjenester og rekreasjon.

Tetthetskravene er vanskeligere, fordi de bygger på mer uklare og sammensatte begrunnelser:
- En bærekraftbegrunnelse, som sier at høy urban tetthet er helt nødvendig for å motarbeide klimatrusselen og skape et bærekraftig samfunn.
- En oppfatning om at byveksten er så omfattende at høy utnytting av arealer er den eneste måten å takle den på.
- Man ser befolkningskonsentrasjon (masse) i seg sjøl som underlag for positiv urbanitet.
- Man ser en urban livsform som etterstrebelsesverdig i seg sjøl.
- En økonomisk basert begrunnelse sier at høy tetthet er nødvendig for at noen skal være villig til å investere og for at leilighetspriser skal være overkommelige.

Disse modellene er utviklet i tette byområder og overføres nå relativt ukritisk til småbyer og småsteder, dels med midler som minner om tvang, innsigelser på grunn av at tettheten er for lav, er ikke uvanlig. Minimum 6-7 etasjer og 120 – 150% BRA i Mysen, på Ås og på Årnes. Dette er utopien som tilbys og som det meste av det norske konsulentmiljøet synes relativt ukritisk å følge. Et politikk som siden vi er på Hamar kan sette opp mot Røyne Kyllingstads synspunkt. Bygdeentusiast, beboer av sjølforsynt enebolig på stor tomt i Furnesåsen, mangeårig regionplanlegger på Hedemarken og professor på AHO. Hans påstand var at: *«Eneboligen er klart den mest bærekraftige livsform, dersom en høll seg heme».*

**Samling på sletta**

Representerer de statlige retningslinjene en god og operasjonell politikk for det rurbane Hedemarken? Noe er vi nok alle enige om: Det å gjøre norske småbyer og tettsteder bedre å bo i, ved å styre investeringene dit, og ved i positiv forstand å skape større bymessighet er fornuftig politikk.

Men noen forutsetninger for politikken er trolig tvilsomme:
Befolkningsvekst, byvekst og boligbehov har vært betydelig overdrevet fordi prognosene har bygd på de årene da østeuropeisk innvandrere migrerte til Norge i størst antall. I dag er ut- og innvandring nær lik 0, flyttinga mellom norske byregioner har jevnet seg ut og byvekst er lik fødselsoverskudd.

Dette er en av grunnen til at arealpolitikken har vært altfor ekspansiv. Det mest urovekkende optimistiske eksemplet er muligens Bane-Nors planer for transformasjon nær stasjonsområder som samlet langt overgår utbyggingsinteresser og utbyggingsbehov. Telling av arealplanene i Jær-regionen viser at det er avsatt flere hundre prosent mer areal enn de mest optimistiske prognosene for boligbygging kan fylle opp.

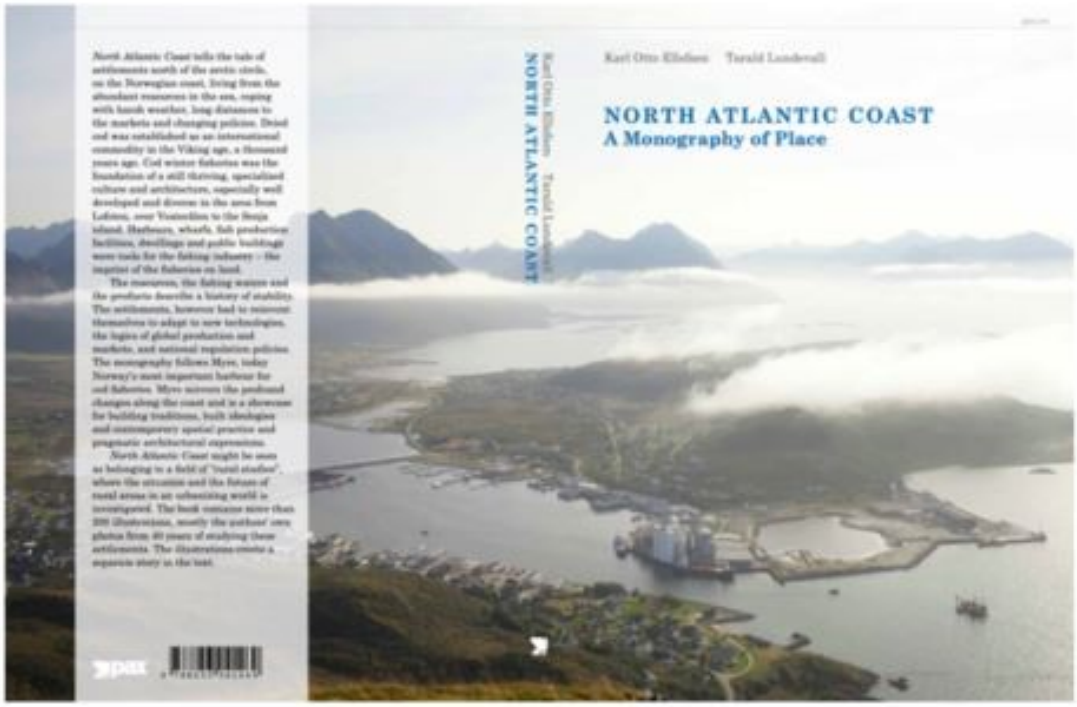
Når det gjelder økologisk fotavtrykk er det statistisk sett stort sett bare en ting som gjelder, det mer du tjener og det større formue du har, dess større er fotavtrykket ditt.

Ekstrem tetthet i småbyer og tettsteder er på ingen måte nødvendig for at Norge skal nå sine klimamål. Det vil avhenge av helt andre ting; måten vi organiserer varetransporten på, oljepolitikken vår, det private forbruket vårt, måten vi ordner livet vårt på. Og ikke minst måter vi tar i mot det som er kalt den femte industrialiseringsbølgen der produksjonen – av mange grunner – vender tilbake til Europa. Og den digitale teknologien vil være revolusjonerende innenfor mikromobilitetssektoren, der hele feltet av sykler, elsykler, elektriske rullestoler, mopeder, motorsykler, elbiler, skateboards og sparkesykler er i ferd med å hybridiseres. Den elektriske digitale sparken tilpasset ikke-strødde vinterveger i Hedemarkens småsteder er rett om hjørnet.

Planlegging er i denne sammenhengen uhyre interessant. Sjøl om landet allerede er bygd, må vi omorganisere det meste. Men vi må ikke forenkle planlegging til nærmest til å bli noe vulgært og enkelt kvantifiserbar, som for eksempel å definere avstand til stasjonen som det eneste kriteriet for ny lokalisering av utbygging. Sett en passer i stasjonsbygningen og dra en sirkel på 500 meter, innenfor der skal det ligge, uten tanke på hvor mange som skal til stasjonen hver dag, uten tanke på lokale kvaliteter. Det minner om modernismens fundamentalistiske bruk av soldiagrammer og telling av husmorens antall skritt i husstellet som grunnlag for planlegging av leiligheter.

Problemet er ikke fortetting i seg sjøl, men det gamle gode. Det dreier seg nå som før om å lage gode steder der folk trives og kan skaffe seg et utkomme. Da må vi differensiere og ikke tro at typologien i Fjordbyen i Oslo kan brukes som en generell og anvendbar modell. De mange to-bilbaserte boligfeltene var opplagt en feil, og småstedene trenger opprustning, men på en reflektert måte. Siloer av småleiligheter bygd ved jernbanestasjonen og befolket av pensjonister som ikke skal ta toget, tjener bare eiendomsutvikleren.

Norge og Kina har ikke mye til felles. Men begge er (en sammenligning som må ta folketallet i betraktning) sterke stater, ikke minst økonomisk. Potensialet for handling er i teorien stort. En side av den maktkonsentrasjonen som nå foregår i Kina er at en sentralt i større grad tar ansvar for arealpolitikken, for å unngå tap av matjord, utbygging som ikke er godkjent, lokal suboptimalisering og korrupsjon. Også den norske regjeringa har tatt tak, men innført et system der *«tellekantbasert kvantifisering har tatt over, og det ukvantifiserbare – og de skjønn dette krever – i stor grad er tatt vekk».*[10]




[10] Erik Reinert i Klassekampen 11.9.2019.

Jeg har i de siste åra brukt mye tid, i sammen med Tarald Lundevall, på å oppsummere et livslangt studie av nord-norske fiskevær som har resultert i bok både på norsk og engelsk og den kinesiske utgaven kommer forhåpentligvis til våren.[11] Vi finner i våre studier levedyktig norsk landsbygd også i dag. Skal folk i disse, mange av dem velfungerende fiskeværene, flyttes til byen? Skal stedene bli industriruiner som brukes til rekreasjon? Robotifiserte produksjonsbaser med tilsig av sesongbasert arbeidskraft? Eller kan vi her finne embryoet til en rural, bærekraftig utopi?

[11] Se fotnote 4.