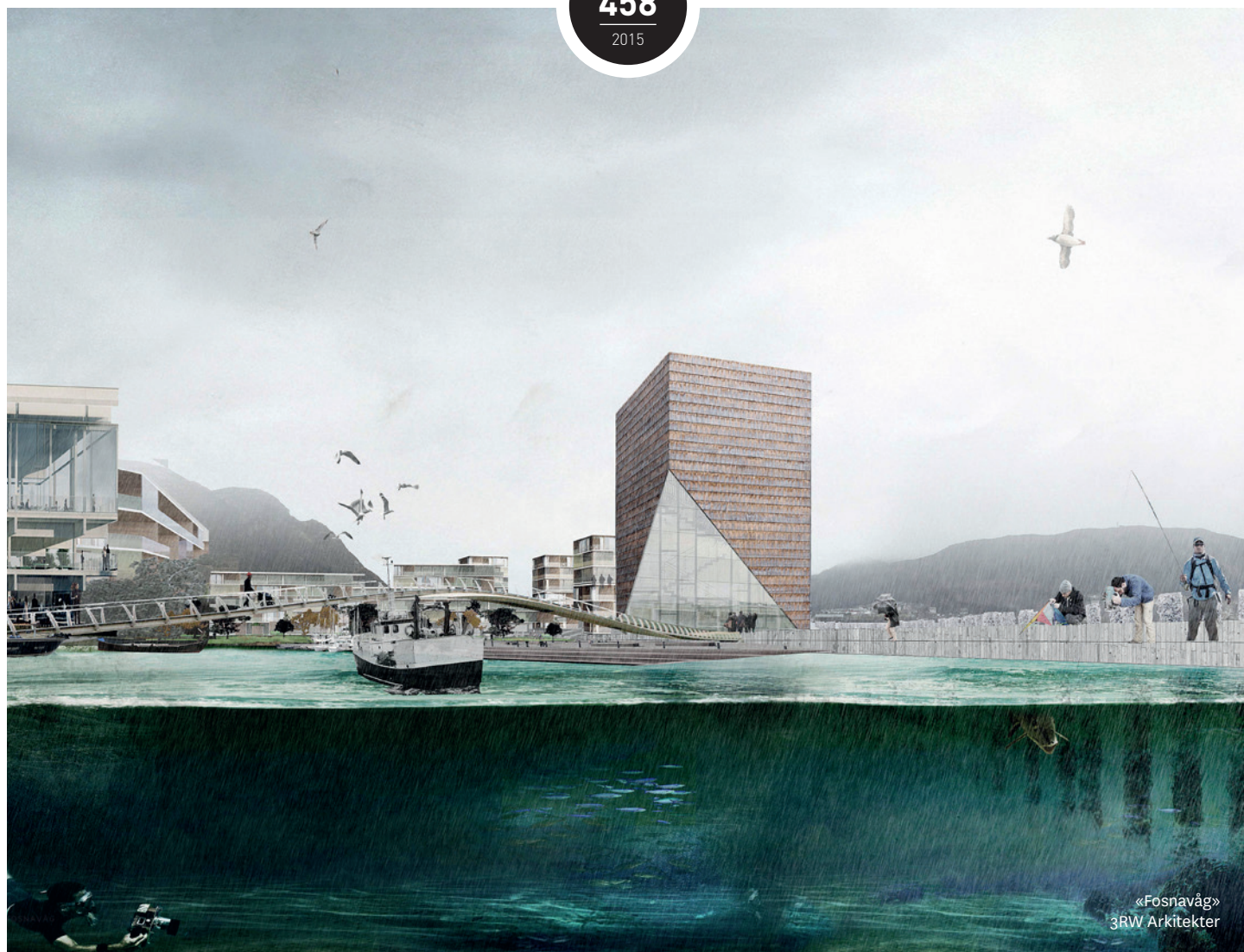


# NORSKE ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Herøy kommune

NR.  
**458**  
2015



Parallelloppdrag

## «BYUTVIKLINGSPROSJEKT FOR FOSNAVÅG»



Norske arkitekters  
landsforbund

PRIS KR 79,-



# FOSNAVÅG I STØYPESKEIA

Gjennom parallelloppdraget har kommunen fått gode innspel til korleis ein kan vidareutvikle Fosnavåg som ein attraktiv og bærekraftig stad. Fosnavåg har, som ein del av ei sterk maritim klyngje, alle føresetnader til å vere det maritime kommunesenteret der bærekraftige og innovative løysingar vert lyfta fram.

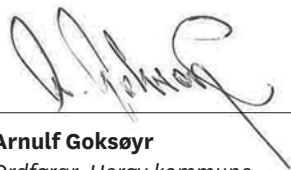
I rapporten presenterer Framtidens bygder og dyktige fagpersonar konklusjonar og anbefalingar som gir rammer for gode og framtidretta vegval framover. Arbeidsgruppa vil rose det lokale næringslivet, grunneigarar, innbyggjarar og andre som har vore med å sett sitt preg på prosjektet. Ein stor takk til Møre og Romsdal fylkeskommune som har støtta prosjektet, og vidare bidreg til at Fosnavåg og lokalsamfunnet legg grunnlaget for vekst og utvikling i eit langsiktig perspektiv.

Parallelloppdraget har gitt kommunen og innbyggjarane i Fosnavåg gode idear og visjonar på korleis ein kan utvikle lokalsamfunnet sitt framover. Dei ulike teama som har vore med har provosert, skapt debatt og på dette grunnlag bidrege til engasjement hjå politikarar og innbyggjarar.

Ein vil trekke fram det gode tverrpolitiske samarbeidet som har vore under parallelloppdraget og rår ei breiast mogleg politisk forankring vidare. Dette vil vere særskilt viktig då ein framover med ulike samarbeidspartnarar skal utarbeide strategiar for berekraftig vekst og utvikling.

Den lokale arbeidsgruppa som har følgd prosjektet støttar dei anbefalingane som er gitt i rapporten, og rår kommunen til at desse vert lagt til grunn i dei vidare strategiane som vert utarbeidde.

Herøy kommunes arbeidsgruppe  
Fosnavåg, 17. juni 2015



**Arnulf Goksøyr**  
Ordfører, Herøy kommune



**Tor Sinde Steinsvik**  
Varaordfører, Herøy kommune



**Camilla S. Hermansen**  
Politisk representant, Herøy kommune



**Olaug Andreassen**  
Politisk representant, Herøy kommune



**Geir Idar Kvalsvik**  
Herøy Næringsforum



**Arne-Dag Gjørde**  
By og tettstadkoordinator,  
Møre- og Romsdal fylkeskommune



**Jarl Martin Møller**  
Utviklingsleiar, Herøy kommune



## BAKGRUNN

Herøy kommune har i samarbeid med Møre- og Romsdal fylkeskommune og Framtidens bygder arrangert et parallelloppdrag for bærekraftig og klimavennlig byutvikling i Fosnavåg.

Målsettingen er at Fosnavåg i fremtiden skal være en spydspiss innen bærekraftig byutvikling. Boligfortetting, god arkitektur, gode vekstvilkår for næringslivet, samt klimavennlige energi- og transportløsninger er blant de sentrale temaene som kommune har ønsket svar på.

På bakgrunn av en åpen, kompetansebasert anbudskonkurranse ble tre tverrfaglige team valgt ut til å delta i parallelloppdraget.

Herøy kommune har høye miljøambisjoner for den videre utviklingen. Fosnavåg er derfor valgt ut som ett av ti forbildeprosjekter i den nasjonale satsingen Framtidens bygder. Framtidens bygder er et samarbeid mellom Norske arkitekters landsforbund, TreFokus og miljøstiftelsen ZERO.

### TEAM

#### UTVALGTE TEAM

##### TEAM 1

Ghilardi+Hellsten Arkitekter AS / Karres  
+ Brands landschapsarchitecten /  
Norsam AS / Hilde Remøy PhD MSc

##### TEAM 2

3RW Arkitekter / Plottaplan AS / økolog  
Christian E. Mong / samfunnsgeograf  
Laima Nomeikaite / hydrogeolog  
Oddmund Soldal

##### TEAM 3

Narud Stokke Wiig AS / Context AS /  
Esbensen AS / Sweco Norge AS / Dekan  
Erling Dokk Holm



Flyfoto av Fosnavåg. Foto: Herøy kommune



KOMITE

## EVALUERINGSKOMITE

De tre forslagene er diskutert og gjennomgått av en evalueringskomite med følgende sammensetning:

### Are Risto Øyasæter

Sivilarkitekt MNAL, byplankontoret  
Trondheim kommune  
Leder for evalueringskomiteen

### Tone Tellnes

Landskapsarkitekt MNLA, Feste  
Grenland AS  
Representant for Norske landskapsarkitekters forening (NLA)

### Tanja Loftsgarden

Sivilingeniør, Vegdirektoratet

### Elin Enlid

Sivilingeniør, Civitas AS

### Paul Woodville

Sivilarkitekt RIBA, Architectopia AS

Sekretær for evalueringskomiteen var  
Alf Waage fra Norske arkitekters  
landsforbund (NAL)

## KORT OM PARALLELLOPPDRAGET

Parallelloppdraget som form skiller seg fra det man vanligvis omtaler som arkitektkonkurranser. Parallelloppdraget er en åpen prosess der flere utvalgte team belyser en oppgavestilling, men der ingen kåres som vinner eller loves noe etterfølgende oppdrag. Materialet som teamene leverer blir grundig vurdert av en evalueringskomite. Deretter gir komiteen sine anbefalinger til oppdragsgiver om hvordan forslagene fra teamene best kan anvendes i det videre arbeidet med prosjektet.

Bakgrunnen for å gjennomføre dette som et parallelloppdrag var at Herøy kommune ønsket en åpen prosess med en bred faglig diskusjon. For kommunen var det viktig å sikre at de utvalgte teamene kunne dele erfaringer underveis og få innspill både fra innbyggere og andre aktører. Videre var det et ønske at prosessen frem mot ferdige forslag kunne påvirkes underveis for å sikre at man til slutt satt igjen med ulike forslag, som samlet kunne utgjøre et bredt og solid beslutningsgrunnlag for det videre arbeidet med utviklingen av Fosnavåg.

I parallelloppdraget deltok tre inviterte team som ble valgt ut av Herøy kommune etter en forutgående åpen anbudskonkurranse med 18 tilbydere. De tre utvalgte teamene har alle blitt likt honorert med NOK 250.000. I perioden fra februar til april 2015 ble det avholdt oppstartseminar, 2-dagers midtveisverksted og avsluttende seminar. Evalueringsrapporten ble offentliggjort juni 2015. Det kåres ingen vinner og kommunen står fritt til å benytte de tre forslagene som innspill i den videre prosessen.

I forkant av parallelloppdraget formulerte kommunen noe målsettinger for Fosnavåg som har stått sentralt i arbeidet de tre teamene har utført.

Fosnavåg by skal:

- Være en attraktiv og bærekraftig by med urbane kvaliteter
- Være en blågrønn by med maritimt preg som tar var på bymiljøet
- Ha bærekraftige og innovative løsninger for transport, materialvalg og energibruk
- Ha sosiale møtesteder, bomiljø og arkitektoniske kvaliteter av høy klasse
- Ha en hverdag uten bil på de korte reisene
- Ha et folkerikt sentrum tilrettelagt for alle
- Utvikle kvalitetene med nærhet til sjø
- Ta hensyn til lokale klimatiske forhold

Parallelloppdraget er gjennomført med bistand fra Norske arkitekters landsforbund.



Norske arkitekters  
landsforbund

FRAMTIDENS  
BYGDER



HERØY KOMMUNE  
HEKØA KOMMUNE

# EVALUERINGSKOMITEENS ANBEFALINGER

Evalueringskomiteen har, på bakgrunn av en grundig vurdering av de tre forslagene samt diskusjoner underveis, kommet frem til noen klare anbefalinger til kommunen. Anbefalingene, sammen med forslagene til veien videre, må ansees som evalueringskomiteens konklusjon.

- **Lag en klar visjon**
- **Sett tydelige klima- og miljømål**
- **Dyrk vågen som byens hjerte og sterkeste identitet**
- **Gi næringslivet en tydelig plass i byen**
- **Utnytt de naturgitte kvalitetene i lokalisering av boliger og utvikling av bokvalitet**
- **Videre utfylling løser ikke Fosnavågs utfordringer**
- **Velg ut noen viktige byrom og gi dem prioritet**
- **Samle og organisere parkering**
- **Bind sammen sentrum og de omkringliggende områdene**
- **Gi prioritet til gående og syklende**
- **Bevar de gamle naustene og sjøbodene**

# UTDYPING AV EVALUERINGSKOMITEENS ANBEFALINGER

## **LAG EN KLAR VISJON**

Formuler en klar visjon, sett tydelige mål og lag en robust plan for hvordan Fosnavåg kan utvikles til en bærekraftig og unik kystby i et landskap preget av hav, fjell og strandflater med dyrka mark. Skal man lykkes i arbeidet med en bærekraftig, klimavennlig og langsiktig byutvikling er det avgjørende å sikre bred enighet om de overordnede målene. Det videre arbeidet bør derfor være preget av en åpen og inkluderende prosess som involvere alle aktørene. Sett kortsiktige og langsiktige mål, og etabler et enkelt system for å måle resultater og fortelle om hva som er oppnådd underveis.

## **SETT TYDELIGE KLIMA- OG MILJØMÅL**

Bakgrunnen for parallelloppdraget er ønsket om en bærekraftig og klimavennlig byutvikling. I det videre arbeidet er det avgjørende å sette tydelige og målbare klima- og miljømål. Dette gjelder både for energibruk og energiforsyning, bygg- og områdeutvikling og mobilitet. Særlig viktig er det å jobbe med klimatilpassing og havnivåstigning i forhold til bygg og framtidig fortetting i sentrum. Parallelt med at man diskuterer målsettinger må man også diskutere hvilke verktøy som skal brukes til videre oppfølging og måling av resultater.

## **DYRK VÅGEN SOM BYENS HJERTE OG STERKESTE IDENTITET**

Kystbyen Fosnavåg preges av samspillet og kontrasten mellom det åpne storhavet og den tilbaketrukkne havna. Den nye kystbyen må formes rundt vågen, og nye tiltak og aktiviteter må bygge opp rundt vågen som Fosnavågs viktigste og mest sentrale byrom. Vågen bør dyrkes som utgangspunkt for aktiviteter som spenner fra turisme, bolig, opphold, næring og industri. En utbygging av Vågsholmen kan bidra til å befeste vågen som byens sentrum, men er avhengig av en god, attraktiv og effektiv tverrforbindelse, kanskje i form av en hypermoderne kabelferge.

## **GI NÆRINGSLIVET EN TYDELIG PLESS I BYEN**

Fosnavåg har et omstillingsdyktig næringsliv, og flere bedrifter leder allerede an i det grønne skiftet. Det offentlig og næringslivet må jobbe tett sammen og skape gode koblinger som kan bidra til å utvikle framtidens klimavennlige Fosnavåg. Næringslivet må inkluderes i de videre prosessene, og de bør få en framtidsrettet og tydelig plass i bybildet, og samtidig bidra til utviklingen av gode byrom. Nye kontorbygg bør lokaliseres til Vågsplassen og "Nyhavn". Her bør man forsøke å få inn eksisterende og nye virksomheter som jobber med ulike former for grønn teknologi, for eksempel miljøvennlig skipstrafikk og fornybar energiforsyning. Ambisjonsnivået bør være meget høyt og det er viktig at man tidlig statuerer eksempler som blir merkevarebyggende for Fosnavåg. Dette er stedet for å oppføre bygninger som er helt i front hva gjelder miljøvennlige løsninger. Dette gjelder så vel byggemetoder som gir lave klimagassutslipp, som for eksempel bruk av massivtre, og utnyttelse av lokale energikilder som sjøvarme eller sol. Det anbefales at man vurderer om disse bygningene kan være pilotprosjekt og "showcase" som kan bidra til å inspirere og heve både kunnskaps- og ambisjonsnivået til andre aktører i byutviklingen. Vær bevisst på hvilke funksjoner man legger i 1. etasje.

## **UTNYTT DE NATURGITTE KVALITETENE I LOKALISERING AV BOLIGER OG UTVIKLING AV BOKVALITET**

Planlegg for et fortettet og variert boligtilbud i sentrum for å tiltrekke ønsket befolkning til Fosnavåg. Vær bevisst hvilke grupper dere bygger for og legg optimalt til rette for dem. Utnytt stedets naturgitte kvaliteter og la bo- og livskvalitet være drivkraften for at man bosetter seg her. Til boligkvalitet i Fosnavåg hører både landlige og urbane kvaliteter, i tillegg til uterom som er lune, strategisk plassert og dimensjonert for bruken. Den viktigste ressursen og attraksjonen er nærheten til havet, enten som utsikt fra stuevinduet eller ved at man har nærhet og tilgang til sjøen. Det er viktig å være bevisst hvordan man jobber med overgangen mellom land og sjø. Overgangen mellom land og sjø må i enda



større grad dyrkes og utnyttes i det videre arbeidet med å utvikle Fosnavåg som en kystby. Skap variasjon og mangfold slik at Fosnavåg rommer alle nivåer fra urban til naturlig grense, fra kaikanten til fjæra. Sørg for å utvikle en designbevissthet gjennom å jobbe med trapper, kanter, materialer, broer og vann med mer, og legg til rette for varierte opplevelser for publikum langs med sjøen.

#### **VIDERE UTFYLNING LØSER IKKE FOSNAVÅGS UTFORDRINGER**

Alle de tre forslagene har arealbudsjetten som viser at det allerede er god plass for videre vekst i mange år framover. Fosnavågs identitet er i stor grad knyttet til vågens buktinger og de mange ulike overgangene mellom land og sjø. Fremtidig utfylling bør ikke skje uten at man former en bevisst og markant grense mellom land og sjø (se også punktet ovenfor). Hvis ikke står man i fare for å bygge ned stedets identitet og særpreg. Det er verdt å merke seg at samtlige tre team fraråder å fylle igjen området foran dypvannskaia ved Sunnmørsfisk.

#### **VELG UT NOEN VIKTIGE BYROM OG GI DEM PRIORITET**

Vær bevisst byrommenes betydning for stedets karakter og identitet, og deres funksjon som sosiale møtesteder. Velg ut noen viktige byrom og la utviklingen av dem fungere som generator for forandring av hele byen. Allmenningen, Vågsplassen og byrommet ved Rådhuset står frem som tre sentrale steder. Lag en enkel byromstrategi som diskuterer plassering, størrelse, lokalklima, møblering, vegetasjonsbruk, funksjon og opplevelse av stedet. Husk at byens parker og grønne lunger inngår som en del av byrommene. Alle forslagene peker på betydningen av dem som et miljøskapende element i en tett by ute ved havet. Vær bevisst på å skape gode koblinger mellom parkene og turstier og utkikkspunkt på fjellryggene rundt byen. Utvikling av eksisterende og nye byrom kan bidra til rask transformasjon og kjappe resultater. Velg ut noen tiltak som kan iverksettes raskt, og som viser at man har startet opp arbeidet. Start med å legge til rette for

barn og ungdom i sentrum. Samtlige tre team foreslår park i tilknytning til rådhuset. Et av teamene foreslår at dette kan skje ved at man forvandler parkeringsplassen foran rådhuset til et grønt og levende byrom. Dette kan være et fornuftig tiltak med gode forutsetninger til å bli et velfungerende byrom, skjermet for vind og med gode solforhold. Med riktig tilrettelegging kan et slikt tiltak også svare på behovet for leke- og oppholdsarealer for de yngste innbyggerne.

#### **SAMLE OG ORGANISERE PARKERING**

I dag er mye areal i sentrum okkupert av til dels utflytende overflateparkering. Dersom man samlet og organiserte størstedelen av parkeringen i anlegg under eller over bakken vil man frigjøre mye areal. Utarbeid en parkeringsstrategi som sier hvor og hvor mange p-plasser det skal være. Vær særlig oppmerksom på at dersom det bygges for mange parkeringsplasser vil dette være til direkte hinder for målet om å øke andelen gående og syklende. Baser gjerne parkering på at beboere i nye boliger kan leie plass i et sentralt p-hus ved behov. Da slipper man å bygge p-plasser i hvert prosjekt samtidig som at de som ønsker kan få tilgang til p-plass.

#### **BIND SAMMEN SENTRUM OG DE OMKRINGLIGGENDE OMRÅDENE**

Gode koblinger for gående og syklende til de omkringliggende områdene er avgjørende for å skape et levende og attraktivt sentrum. Det klart viktigste området er Myklebust og campusområdet. Her finnes et svært godt utbygd skole- og fritidstilbud. Nærheten til dette området tilsier at sentrum har alle forutsetninger for å bli det foretrukne stedet å bo for en familie. Det vil allikevel kreve at man får på plass en trygg og effektiv forbindelse for gående og syklende. Kommunen bør prioritere tilrettelegging for gående og syklende i Skarabakken, uavhengig av om framtidig innfartsvei blir lagt i tunnel eller ikke.

### GI PRIORITET TIL GÅENDE OG SYKLENDE

Dersom man ønsker at flere av de korte hverdagsreisene skal tas til fots eller på sykkel er det avgjørende at gang- og sykkelnettene er sammenhengende og oppleves som vakkert, raskt, effektivt og trygt. Dette gjelder både inne i sentrum men også for forbindelsene til de andre omkringliggende områdene. Gang og sykkeltraséene mellom bydelene og til/fra sentrum bør være egne traséer med høy kvalitet og standard. I sentrale sentrums- og bygater kan blandet trafikk, eller shared space-løsninger være et alternativ. For at dette skal være en god løsning, er det viktig at det er lite motorisert trafikk, lav fart og at trafikken avvikes på de myke trafikanters premisser. Kommunens uttalte fokus på barn og unge i planleggingen tilsier at man bør jobbe for gode gang- og sykkelløsninger i hele kommunen, og ikke bare i Fosnavåg.

### BEVAR DE GAMLE NAUSTENE OG SJØBODENE

Kommunen bør umiddelbart se på hvilke virkemidler de kan ta i bruk for å stimulere eller sikre bevaring og istandsetting av de gamle naustene og sjøbodene. Gjør det klart at dette er umistelige verdier for Fosnavåg som skal bevares ved å sikre både dem og den konteksten de står i. Alle de tre forslagene peker på tilrettelegging for ny bruk som en fornuftig strategi som også kan være økonomisk bærekraftig. Kulturaktiviteter og kulturprogram kan bidra til en fremtidsrettet bruk av flere av de gamle sjøbodene og andre av de gjenværende kulturhistoriske bygningene. Tillat nye "sjøbodvolumer", gjerne i form av boliger, for eksempel på eksisterende fundament av eldre naust eller sjøboder.



Boliger på Kleivanaset. Illustrasjon: Ghilardi + Hellesten Arkitekter AS

# VIKTIGE FORUTSETNINGER FOR Å LYKKES

Parallelloppdraget har på en god måte belyst både mulighetene og utfordringene som Fosnavåg står over for. Tre ulike team har på hver sine måter vist at byen har et stort handlingsrom og visualisert mange av de mulighetene som finnes. Prosessen så langt har skapt både interesse og engasjement lokalt, og det er viktig at kommunen nå utnytter momentet og kommer raskt i gang med det videre arbeidet. Nedenfor har vi forsøkt å oppsummere det evalueringskomiteen mener er viktige forutsetninger for å lykkes på veien videre.

## STØ KURS MOT ET KLIMAVENNLIG SAMFUNN

Vær tro mot de overordnede målene som ligger til grunn for parallelloppdraget. Framtidens Fosnavåg skal være bærekraftig og klimavennlig, og de valg som tas må bidra til at innbyggerne i byen kan bo og leve på en mer klimavennlig måte enn i dag. Byen må formes slik at det blir lett å ta de klimasmarte valgene. Start omstillingen til et grønnere og smartere samfunn nå, og la dette bli et konkurransefortrinn for Fosnavåg i framtiden. For å sikre videre engasjement og fokus kan et samarbeid med lokalt næringsliv om utvikling av nye pilotprosjekter, og presentasjon av oppnådde resultater gjennom årlige eller toårlige konferanser, være et nyttig virkemiddel.

## GODE STRATEGIER

I det videre arbeidet vil det være viktig med langsiktige og gode strategier på de mest sentrale områdene. En god strategi vil også fungere som et styringsverktøy, slik at det blir lettere å ta de riktige valgene underveis i prosessen. Gjennom arbeidet med parallelloppdraget har følgende temaer utpekt seg som sentrale:

- *Konkrete mål for reduserte klimagassutslipp, og valg av målingsverktøy*  
Sett konkrete mål for reduserte klimagassutslipp og andre miljøforhold både på bygg- og områdenivå. Valg av målingsverktøy, og riktig bruk av disse, er viktig for at både utbyggere og kommunen skal kunne ta de riktige valgene i det videre arbeidet.
- *Strategi for framtidig klimavennlig energiforsyning*  
Når planer for en utbyggingsstruktur er klar bør det la ges en energistrategi for utbyggingsområdene. Denne bør vurdere flere ulike energiforsyningsløsninger, og konsekvenser i form av blant annet lønnsomhet og klimagassutslipp.
- *Strategi for klimatilpassing og framtidig havnivåstigning*  
I Fosnavåg kan man forvente en havnivåstigning på mellom 52 og 107 cm i år 2100. Sårbarheten for stormflo og springflo kan forventes å øke som følge av dette, særlig i kombinasjon med store bølgehøyder. De fleste bygninger for personopphold skal i henhold til forskriftskrav tåle flomnivåer med 200-års gjentakelsesintervall, som for Fosnavåg tilsvarer i ovekant av tre meter over NN 1954. Deler av sentrums området hvor man nå ønsker å fortette ligger lavere enn dette. Det bør derfor lages en strategi for hvordan sentrumsutvikling og fortetting kan gjøres på en god og sikker måte med hensyn til både bygninger og infrastruktur i flomutsatte områder. Strategier og tiltak bør utvikles på bakgrunn av en risiko- og sårbarhetsanalyse for området.
- *Strategi for byrom*  
Lag en enkel byromstrategi som diskuterer plassering, størrelse, lokalklima, møblering, vegetasjonsbruk, funksjon og opplevelse av stedet. En formingsrettleder som sikrer kvalitet i belegg, møbler og overganger kan også vurderes.
- *Strategi for mobilitet*  
Arbeidet med parallelloppdraget har belyst en rekke utfordringer knyttet til blant annet trafikkavvikling, parkering, og manglende tilrettelegging for gående og syklende. I det videre arbeidet anbefales det at man jobber mest mulig samlet med emnet. Særlig viktig er dette dersom man ønsker en dreining i retning



av mer klimavennlige løsninger. Evalueringskomiteen anbefaler derfor at det utarbeides en samlet strategi for mobilitet som ser på infrastruktur og løsninger både for bil, parkering, sykkel, gange og kollektivt. Se gjerne på den ferske veilederen for ”grønn mobilitet i byområder”, utarbeidet av Spacescape på oppdrag fra FutureBuilt, Framtidens bygg og Norske arkitekters landsforbund.

Utflytende overflateparkering som okkuperer verdifullt areal er en av de sentrale utfordringene som kommunen må ta tak i. En mobilitetsstrategi må si noe om hvor framtidige parkering skal lokaliseres og hvor mange parkeringsplasser det skal være. I forkant bør man skaffe seg bedre oversikt og tall for dagens bruk av eksisterende parkeringsplasser. Man bør ta utgangspunkt i at man i hovedsak samler og organiserer parkeringen i anlegg under eller over bakken. Bedre infrastruktur for gående og syklende vil også være avgjørende dersom man i fremtiden skal få flere til å velge gange eller sykkel som et alternativ til bil på de korte hverdagsreisene. En god og sammenhengende infrastruktur både innad i sentrum og ut til de omkringliggende områdene må prioriteres. Det er særlig viktig med tanke på barn og unge som ofte vil ha gange eller sykkel som eneste alternativ til å bli skyssset av foreldre.

Evalueringskomiteen påpeker at kommunen bør vurdere en utbedring av Skarabakken med tanke på gang- og sykkelnett. En trygg og effektiv gang- og sykkel forbindelse mellom Fosnavåg og Myklebust sees som avgjørende for et framtidig velfungerende sentrum. En slik utbedring kan sees uavhengig av eventuell framtidig løsning med innfartsvei i tunnel. Det er også et viktig moment at trafikken på fylkesvegen ned Skarabakken i hovedsak er lokale reiser som skal inn til sentrum, og ikke videre. Dersom man ønsker at noen av disse skal sette fra seg bilen og heller gå eller sykle, må både gang- og sykkelinfrastruktur legges til rette for dette. Det må oppleves som mer effektivt og attraktivt å sykle eller gå fremfor å ta bilen.

#### **VILJE TIL Å PRIORITERE FOSNAVÅG**

Man må bestrebe seg på å utvikle et variert og innholdsrikt program for arealbruk og arkitektur i Fosnavåg de nærmeste

te årene. Det er viktig at man forsøker å lokalisere alt som kan genere byliv til sentrum. Dette gjelder både temporære ting som konserter, utstillinger, markeder og lignende, så vel som permanente tiltak som barnehage, bibliotek og ikke minst boliger. Dersom man skal lykkes med å øke andelen boliger i Fosnavåg kan dette innebære at man må være restriktiv med å tillate nye boligfelt andre steder i kommunen. Det kan med fordel lages en målsetting for hvor stor del av kommunens årlige boligvekst som skal lokaliseres til Fosnavåg. Denne målsettingen bør forankres politisk, gjerne i boligpolitisk handlingsplan.

#### **PILOTPROSJEKTER SOM INSPIRERER OG VISER VEI**

De senere årene har flere nasjonale satsinger som Framtidens bygg, FutureBuilt og Framtidens bygder (Fosnavåg er selv en pilot i Framtidens bygder) hatt god erfaring, og kan vise til stor effekt, med bruken av pilotprosjekter. De nevnte satsingene har alle fokus på å utvikle klimavennlige bygg og byområder. Effekten ser man blant annet gjennom økt kompetanse og framtidig konkurransefortrinn hos alle involverte parter, økt fokus og bevissthet i bransjen både lokalt, regionalt og nasjonalt, i tillegg til at statusen som pilotprosjekt gir økt oppmerksomhet og stolthet. Evalueringskomiteen mener at bruken av pilotprosjekter kan være en god strategi i det videre arbeidet. I samråd med Framtidens bygder/Norske arkitekters landsforbund bør kommunen se på hvilke bygg/områder som kan være aktuelle, og hvordan man kan legge til rette for at disse utvalgte prosjektene får tilgang på nødvendig rådgivning og spisskompetanse i det videre arbeidet. Det anbefales bruk av arkitektkonkurranser for viktige bygg og landskapsprosjekter.

#### **JOBB VIDERE MED VÅGSPLASSEN**

Det anbefales at kommunen jobber videre med muligheten for å lokalisere ett eller flere kontor/næringsbygg til Vågsplassen. Kommunen eier grunnen og er i posisjon til å stille høye krav til utbygger med tanke på arkitektur, klima og miljø. Et framtidig bygg på denne plassen må ligge helt i tet hva gjelder klimasmarte løsninger og arkitektur. En mulige referanse kan være kontorbygget Powerhouse i Sandvika, like utenfor Oslo. Man bør vurdere om man kan lokalisere offentlige eller andre utadrettede funksjoner til 1. etasje. Dersom kommunen også er leietaker står man enda sterkere i forhold til å kunne stille krav både som grunneier og framtidig leietaker. Evalueringskomiteen vil samtidig påpe-

ke at Vågsplassen er et område som svært mange har et forhold til, og derfor også et eierskap til. Prosessen i forkant, så vel som endelig utforming av bygg og uteområder, må ta hensyn til dette. Vågsplassen er byens storstue, her skal alle føle seg velkommen. Det anbefales at man utlyser en arkitektkonkurranse for utforming av bygg og uteområder.

### KONKURRANSE OM KABELFERJE

Hvordan ser framtidens hypermoderne, klimavennlige kabelferge ut? Hvordan skal innbyggere og besøkende i Fosnavåg krysse Vågen i fremtiden? Fosnavåg kommune sammen med sine ledende bedrifter innen maritim skipsfart har alle forutsetninger til å skape en fremtidsrettet, attraktiv og klimavennlig måte å krysse Vågen på. Evalueringskomiteen anbefaler at det utlyses en nasjonal eller internasjonal konkurranse for å få bud på hvordan man skal krysse Vågen på en smart måte.

### TILTAK PÅ KORT SIKT

Det er viktig å vise innbyggere og næringsliv at dere er i gang med å forme framtidens Fosnavåg. Dette tar tid, og derfor er det ekstra viktig å komme kjapt i gang med synlige resultater. I første omgang kan det være snakk om helt enkle tiltak. Noe som er synlig og som mange vil sette pris på. Prioriter gjerne barn, unge og familier og legg til rette for opphold, lek, aktiviteter og sosiale møteplasser. Nedenfor har Tone Tellnes i evalueringskomiteen, laget en smørbrødsliste. Flere av tiltakene er såpass enkle at de kan være på plass allerede sommeren 2015.

- *Byromstunt (sommeren 2015)*

Bruk utstillingen av forslagene fra parallelloppdraget til å lage en møteplass, diskusjonsarena, "speakers corner", veggavis eller lignende. Vis at "ting er på gang". Finn et egnet sted som folk har et forhold til og som allerede i dag fungerer som et møtested. Alternativt kan dere finne et "kult" uventet sted som folk kan "oppdage" og se med nye øyne (for eksempel under taket på det vesle rare bygget ytterst ved Vågsplassen eller i "Den nye parken" ved Rådhuset). Når dere har funnet plassen lager dere et sted eller rom her. Bruk for eksempel utstillingsvegger (stillas, byggegjerder, eksisterende vegger på bygg og lignende), benker, sykkelstativer, sjablongmaling på asfalten eller kanskje fiskekasser. Ta gjerne symbolsk i bruk noen parkeringsplasser til lek og aktivitet.

Asfalmaling kommer i alle farger. Pass på at det ikke blir for mye pynting, la det heller være litt rått. Tenk ut fra Fosnavåg sin identitet med hav, natur, fisk, vær og vind.

- *Byopplevelser*

Med enkel tilrettelegging kan folk i Fosnavåg få oppdage og se eget sted med nye øyne. Kanskje man kan videreutvikle det flotte kartet som team 3RW utarbeidet om "Aktiviteter i byen". Ta utgangspunkt i hva som kan oppleves av fine, rare, uventede ting i dagens Fosnavåg, kanskje med noen pek inn i framtidens Fosnavåg. Kall det for eksempel "Opplevelser i Fosnavåg". Det kan lages noen spor eller markører (sjablongmaling på asfalten, veggmaling, skilt) som kan ta folk med rundt i byen og fortelle om steder, hendelser, bygninger, natur, folk med mer. La turen gå fra fjæra til kaia, innimellom ulik type bebyggelse, gjerne over Vågen med robåter utplassert på hver side, inn i noen av de gamle nausta, opp på fjellryggene rundt byen, ned i parkene, ta folk med gjennom områder som er pekt på som potensielle nye boligområder eller utviklingsområder. Mulighetene er mange.

Få til et samarbeid mellom planavdelingen og kulturavdelingen om å lage et sommer/høst/vinter-program for byen der opplevelser og fortellinger står i fokus. Det kan være ved å ta i bruk ulike steder/bygninger/plasser til konserter, teater, byvandring og lignende. Tema kan spenne bredt fra naturmangfold, byens historie, en tur langs Fosnavågs kystlinje eller lignende. Fellesnevneren er at det er aktiviteter og opplevelser som gjør at folk ser byen sin med nye øyne og oppdager nye steder.

Inviter skoleklasser med for å oppdage byens muligheter; hvor er det fint å leke, hva vokser og lever her av planter og dyr, eller andre ting som bør undersøkes.

- *Workshop med studenter*

Inviter gjerne arkitekt-/landskap-/kunst-/designstudenter eller kunstnergrupper til å bidra i arbeidet med å bygge den nye byen. Ta byens parker og byrom i bruk gjennom å legge til noen enkle fine

installasjoner eller byggverk. Dette kan være en måte å teste ut ny bruk og legge til rette for nye brukergrupper. Test ut hva skjer med stedene når man legger til noe nytt. Dette kan være fine prosesser å få presse på og for å skape oppmerksomhet omkring at man er i gang med byutviklingsprosjekter og utvikling av byen i et lengre perspektiv. Byggverkene kan være både midlertidige og permanente. Ørland kommune sitt samarbeid med arkitektstudenter fra NTNU om å skape en ny bypark for barn og unge på Brekstad kan være en fin referanse. Byggverkene og resultatene fra studentworkshopen TreStykker 2014 bidro til å revitalisere en forsømt perle i byen. Umiddelbart tok barn og ungdom i bruk de nye byggene og installasjonene.

- *Byromsfestival*

Lag en byromsfestival der kunstnere/musikere/arkitekter/designere blir inviterte til å iscenesette hver sine byrom, gjerne med fokus på, og i samarbeid med, barn og ungdom. Det finnes mange referanser til lignende prosjekter.

#### **FORANKRING I PLANVERKET**

Videre arbeid må forankres i planverket. Det anbefales generelt å satse på god områdeutvikling, der enkelttiltak og prosjekter bidrar til å skape sammenhenger og samtidig tydeliggjør visjonen som er valgt. Dette kan sikre at ambisjonene vedvarer å være høye slik at byutviklingen blir oppfattet som en foredling av stedet. Plan- og bygningsloven bør i en slik prosess oppfattes som "verktøy" for konkretisering av visjonen. I første omgang må kommunen ta noen grunnleggende beslutninger knyttet til lokalisering av deponi samt mulig tilrettelegging for gange og sykkel i Skarabakken. Deretter anbefales det at man jobber med de ulike strategiene som nevnes ovenfor. Når strategier for ulike formål er utredet, kan man være mer konkret på hva som fordres av kvalitet og deretter vurdere hvilke planverktøy som er mest egnet.

Evalueringskomiteen  
Oslo, 17. juni 2015



**Are Risto Øyasæter**  
Sivilarkitekt MNAL, byplankontoret  
Trondheim kommune  
Leder for evalueringskomiteen



**Tone Tellnes**  
Landskapsarkitekt MNLA, Feste  
Grenland AS  
Representant for Norske landskapsarkitekters forening (NLA)



**Tanja Loftsgården**  
Sivilingeniør, Vegdirektoratet



**Elin Enlid**  
Sivilingeniør, Civitas AS



**Paul Woodville**  
Sivilarkitekt RIBA, Architectopia AS



**Alf Waage**  
Sekretær for evalueringskomiteen,  
Norske arkitekters landsforbund  
(NAL)





Møre og Romsdal fylkeskommune, evalueringskomiteen. Foto: NAL

## EVALUERINGSKOMITEENS GENERELLE VURDERING AV FORSLAGENE

Til sammen representerer teamenes innspill i parallelloppdraget et godt grunnlag for å meisle ut en visjon for Fosnavågs videre utvikling som en framtidsrettet og karakterfull kystby. De tre forslagene har ulike fokus på naturgitte forutsetninger og bruken av disse for å utvikle attraktivitet og identitet. Samlet utgjør de et verdifullt materiale som belyser stedets potensial.

Parallelloppdraget har vist at fortetting av Fosnavåg er fullt mulig og ønskelig i videreutvikling av byen, og at fortetting med kvalitet kan bidra til å heve kystbyens attraktivitet og bidra til økt byliv. Alle de tre teamene er også enige om at Vågen er det viktigste og mest sentrale byrommet i Fosnavåg. Alle anbefaler å ta vare på de gamle sjøbodene og naustene langs Vågen. Verdiene som finnes i de eksisterende trebygningene er vektlagt og belyst. Det foreslås å etablere nye byrom og oppruste eksisterende byrom i tilknytning til rådhuset, Vågen og havet. Det er også gjennomgående at teamene foreslår en grøntstruktur som binder sammen dagens grønne lunger og legger til rette for gang- og sykkelforbindelser. Det foreslås ulike måter å bygge ut

på Vågsholmen, og samlet belyser forslagene godt en diskusjon om byens vekst på Vågsholmen. Slik gir også de tre teamene ulike innspill om hvor det bør bygges boliger, forslag til ulike boligtypologier og innspill til hva boligkvalitet kan være i Fosnavåg. Næringsbygg og signalbygg illustreres i stor grad på Fosnavågs ytre tomter mot havet rundt Vågsplassen/"Nyhamn"/Vågsholmen. Klimatiske hensyn er integrert i alle de tre forslagene. Samtidig viser forslagene ulike tilnærminger til arkitektur og forskjellige svar på hvordan disse klimatiske utfordringene kan møtes.



## «Fremtidens Fosnavåg»

### TEAM

## GHILARDI+HELLSTEN ARKITEKTER AS

OSLO

MOTTO: «Fremtidens Fosnavåg»

#### ØVRIG TEAM:

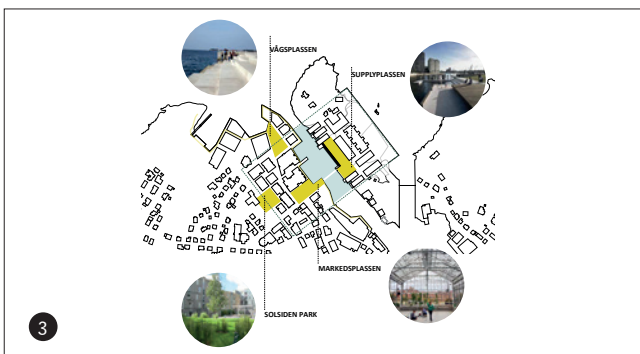
- Karres + Brands landschapsarchitecten
- Norsam AS
- Hilde Remøy PhD MSc

### GENERELT

Forslaget bygger på en helhetlig tilnærming til begrepet bærekraftig byutvikling. Det forslås flere verktøy og forslag til prosesser for å optimalisere og kanalisere kreftene i byutvikling i en ny og fokusert retning. Forslaget har karakter av å være åpent og strategisk. Fasert utvikling, prosessregler for samarbeid, åpne forhandlingsprosesser og balansering av økonomisk verditenkning forslås for kommunens videre prosess med utvikling av kystbyen Fosnavåg. Det mest iøynefallende ved forslaget er at det holder fast ved dets tro på vågen som sentrum i Fosnavåg, både geografisk og identitetsmessig. Nærhet til næringscluster og strategisk viktige byrom bygger opp om dette grepet, og forholdsmessig flere boliger plasseres på områder ut mot havet og med gode solforhold.

Forslaget trekker opp og drøfter strategier for videre byutvikling. Tilnærmingen er ryddig og analytisk. Vågen er pekt på som det sentrale byrommet, og med hoveddelen av sentrumsutbyggingen lagt inn på utfylte masser på Vågsholmen. Det er arbeidet godt med bygningstypologier der ulike boligmiljø og boformer er synliggjort. Fosnavåg sine mulige nye byrom er vist med ulike kvaliteter og funksjoner; utformet med egne identiteter som tydeliggjør dem i forhold til hverandre. Strategi for næringsutvikling gjennom sentralt plasserte næringsbygg i «Reriparken», synliggjør noe av Fosnavåg sin identitet med grøn-





1. Vågsplassen
2. Situasjonsplan
3. Byens plasser

dere og sterke næringsaktører. Gjort på denne måten vil næringsbebyggelsen kunne bli en attraksjon for byen, samtidig som man her legger til rette for at næringsaktører kan etablere seg i sentrum med spektakulært utsyn til Runde og storhavet. Prosjektforslaget inneholder et nytt anløp til fiskerihavna som en av strategiene for framtidig og langsiktig utvikling.

### AREALBRUK

Forslaget deler Fosnavåg prinsipielt i tre deler: Kleivaneset foreslås brukt til boliger, byens sentrum utvikles rundt "Vågen kanal", og eksisterende havn beholdes innerst i Vågen, med mulighet for ny framtidig lei fra nordvest.

Forslaget er svært tydelig på å utvikle vågen som det sentrale tyngdepunkt i Fosnavåg: Å konsekvent samle byens sentrum rundt vågen gjennom en markant utvidelse, programmering og utvikling av Vågsholmen. Vannrommet framheves som en scene for båtlivet, et karakterfullt og intimt byrom.

Det foreslås at overskuddsmasse fra mudring av havnen brukes som fundament for nytt offentlig byrom på Vågsholmen og utvidelse av eksisterende havn i sør. Forslaget tar sterk avstand fra igjenfylling av Igesund dypvannskai.

Forslaget har en strategi om å opparbeide noen viktige byrom; Solsiden park, Markedsplassen, Vågsplassen og Supplyplassen. Disse byrommene dimensjoneres, formes, og møbleres med ulik kvalitet og identitet for å underbygge byliv. Evalueringskomiteen vil framheve dette som en viktig og overkommelig strategi, som bør utredes nærmere.

I tillegg til utviklingen av et tydelig tyngdepunkt i byen foreslås det å utvikle et sammenhengende landskap med ulike attraksjoner i og rundt Fosnavåg. Dette skal bestå av et nettverk av lesbare fotgjenger- og sykkelforbindelser gjennom ulike natur- og kulturlandskap.



## TRANSPORT OG MOBILITET

I forslaget er all framtidig bebyggelse foreslått innenfor relativt kort avstand fra dagens sentrum, noe som gir et godt utgangspunkt for bruk av bærekraftig transport som gange, sykkel og buss. Det er også lagt opp en strategi for infrastruktur som binder sammen ytre og indre deler av Fosnavåg med sentrum, samt gode forbindelse for gående og syklende innad i sentrum. Gang- og sykkeltraseene er direktelinjer og effektive akser, og er slik en fornuftig prioritering av de målgruppene man ønsker å tilrettelegge for.

En indre ringveg for bil i sentrum binder sammen dagens sentrum med Vågsholmen. Utover denne ringen er sentrum i hovedsak bilfri, og i hovedsak prioriteres de myke trafikantene, noe som samsvarer godt med intensjonene til kommunen om å legge til rette for bærekraftig mobilitet/transportbruk.

En parkeringsstrategi legger opp til en samling av parkeringen i sentrum for å hindre at man parkerer overalt slik tilfelle er i dag. Det er foreslått noe kantsteinsparkering i gatene, der dis-

se skal tidsbegrenses slik at man unngår at bilen står parkert på gateplan hele dagen. Dette er et godt grep som både kan fungere for næringslivet og befolkningen som må bruke bil, men som også hindrer at de som ikke behøver å parkere rett ved butikken blir stående der hele dagen. Det er usikkert om all parkering i sentrum skal etableres under bakken eller ikke. Der det er mulig (særlig i forhold til grunnforhold), bør parkeringen legges under bakken, slik at arealene i sentrum kan tas i bruk til andre formål. I forslaget er det også foreslått å etablere møteplasser, park eller offentlige rom på tidligere parkeringsplasser. Dette er gode forslag, som kan være relativt enkelt å gjennomføre.

I stedet for en tunneløsning som ny innfartsveg til Fosnavåg, foreslås en forbedring av Skarabakken, samt en ny vegløsning som gir en mulighet for å flytte trafikken utenfor indre sentrum. Dette synes å være en god løsning og et godt alternativ til en mer kostbar tunnel, uten at dette i forslaget er undersøkt nærmere i forhold til grunnforholdene (topografi, skjæring med mer). En ny vegløsning gir gode forhold for de som sykler til Fosnavåg, som slik får en egen trase inn til sentrum.



4. Infrastruktur
5. Boliger Kleivaneset
6. Boliger Igesund

Basert på overnevnte vurderinger synes det å være flere gode poenger fra dette forslaget som kommunen bør vurdere å undersøke nærmere. Utformingen av gang- og sykkelvegnettet er rasjonelt og binder sammen de ulike delene av Fosnavåg, og kan være et godt utgangspunkt for et framtidig nett. Parkeringsstrategien som det legges opp til er også interessant å se nærmere på. For å sikre at minst mulig areal brukes til parkering, vil det være hensiktsmessig å samle og sentrere parkeringen i noen større anlegg (parkeringshus, helst under bakken). Dette vil frigjøre areal som kan benyttes til mer nyttige formål som f.eks. infrastruktur for gående og syklende, møteplasser, uterom med mer. I tillegg er det verdt å vurdere om en omlegging av fylkesvegen inn mot sentrum kan være mulig å gjennomføre. Dette vil være et godt (og rimeligere) alternativ til tunnel, og vil kunne gi gode forhold for de myke trafikantene, samt hindre at all biltrafikken må føres helt inn til sentrum som i dag.

#### KLIMAVENNLIG ARKITEKTUR OG ATTRAKTIVITET

Dette forslaget plasserer mange boliger vest i byen, på attraktive tomter med mye sol, og nærhet til sjø og utsikt til havet. I tillegg illustreres tett boligbebyggelse på Vågsholmen.

Boligene er forsøkt formet og utviklet for å optimalisere boligkvalitet basert på naturgitte kvaliteter som utsikt, nærhet til sjø og lokalklimatiske forutsetninger. Forslaget viser derfor flere boligtypologier: Tunhus, rekkehus, boliger i transformert industribebyggelse, kjedede eneboliger, terrasserte boliger. Det er

viktig å illustrere nye måter å bo i Fosnavåg som kan appellere til ulike alderssegment og familiekonstellasjoner. Forslaget drøfter tema som værbeskyttede uterom, vegetasjon for bedret mikroklima, båtparkering, nærhet til sentrum og bilkollektivløsninger som aspekter ved boligkvalitet i Fosnavåg. Dette er viktige aspekter for å gjøre Fosnavåg attraktiv for nye innbyggere, og håper at disse innspill ivaretas i videre prosesser.

#### Boligtypologier

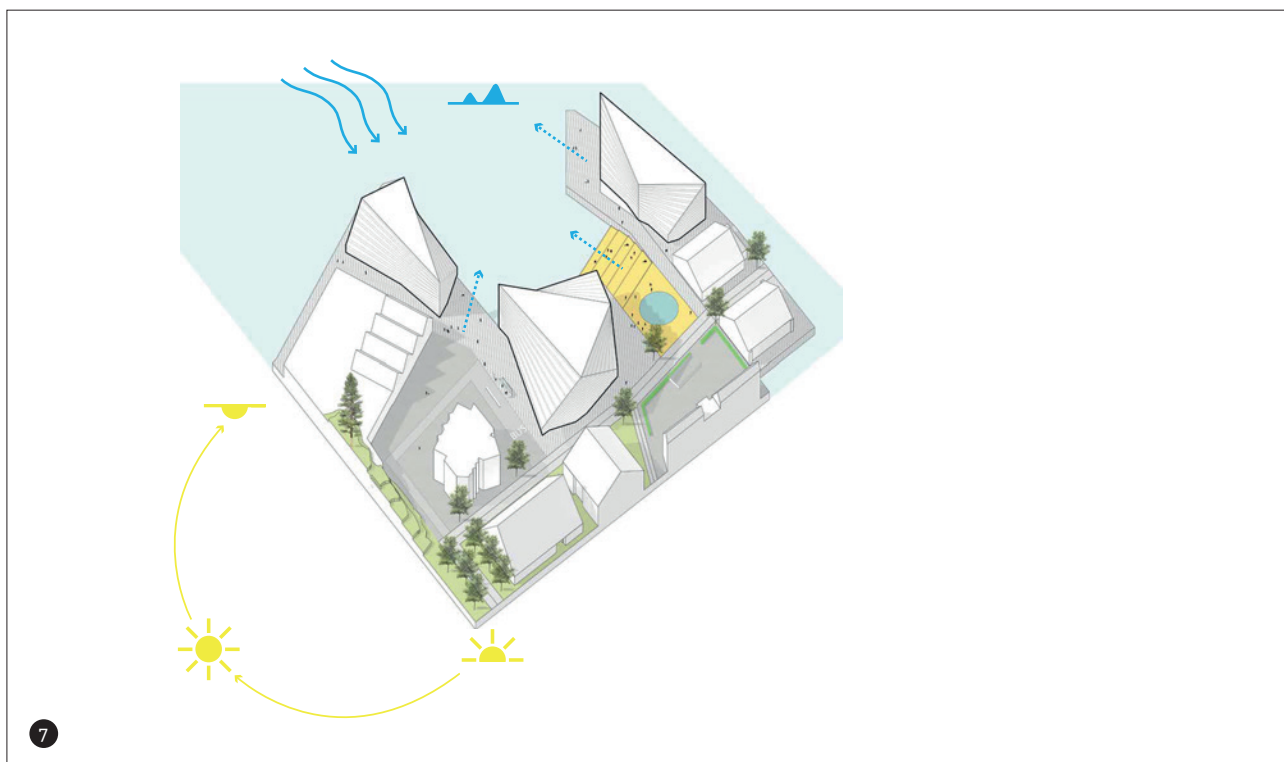
Forslaget viser en veldig godt tilnærming til bygningstypologier mht. til skala, form og program, tilpasset spesifikke tomter, lokaliseringer og foreslåtte funksjoner.

Gradering av tetthet og boligtyper fra Fosnavåg sentrum og utover anses som godt balansert mht. evt. boligtilbud og lokalisering. Hovedvekten av utbyggingen foreslås plassert på nordsiden av planområdet. Dette betyr at dagens havnefunksjoner og relaterte funksjoner kan beholdes og evt. videreutvikles, samtidig som fremtidig boligutbygging er gitt plass på de tomtene som har de beste solforholdene for boliger.

Kleivaneset: Her foreslås det 'tett lav' familieboliger som plasseres i tun. Form og orientering fungerer som skjerming mot vind og regn, og skaper et godt bomiljø for småbarnsfamilier, men med kort avstand til sentrum.

Igesund: Her foreslås det en mer kompakt struktur. Dette fungerer som en god overgang mellom Kleivaneset og sentrum mht.





skala og tetthet, samt evt. boligtilbud.

Vågsholmen: Bygningene som foreslås «trapper» opp mot nordøst. Dette sikrer både sol og utsikt, og fungerer som en bioklimatisk skjerm mot havet. (Vær oppmerksom på at dersom bygningene blir for høye, og veggen mot nordøst blir for lukket, kan det oppstå såkalt værlagsvind som gjør at vindes dras opp langs veggen og ned på andre siden.) Til sammen danner bygningene et stort vestvendt offentlig rom, Supplyplassen, som ligger veldig fint til mht. sol og vind. Forhold mot nordøst/åpenhet må vurderes mht. til siktlinjer og evt. plassering av havnefunksjoner (potensiell kai).

### Transformasjon av dagens fiskemottak

Forslag til transformasjon av dagens fiskemottak til boliger viser en veldig kreativ holdning til gjenbruk og evt. aktivt vern av industribygninger av denne typen og alder. Anleggets eksisterende fasader mot nordvest, nord og nordøst beholdes som en skjerm mot vinden og danner en ny tunstruktur for boligbebyggelse på innsiden.

## ENERGI

### Energieffektivitet

Teamet foreslår en blanding av større og mindre bygningsvolumer. Volumene som foreslås ved "Rederparken" er relativt dype. Dette gir lite varmetap, men det vil bli vanskelig å få tilfredsstillende dagslysforhold for arbeidsplasser innover i lokalet. Ved en eventuell videre bearbeiding av dette forslaget må denne problematikken utforskes nærmere, og det kan være hensiktsmessig å dele opp volumene i noe slankere bygningskropper.

Erfaring tilsier at bruk av atrier for å kompensere for dype bygningsvolumer fremdeles vil gi problemer med å sikre tilfredsstillende dagslys nedover i etasjene.

Fornybar energiforsyning og innovative energiløsninger  
Teamet kommer ikke med forslag til energiforsyningsløsninger. Foreslår "energinøytrale bygninger" på Vågsplassen, men konkretiserer ikke hvordan et slikt mål skal kunne nås.

De skisserte bygningsvolumene i løsningsforslaget viser at det er tilgjengelige solflater dersom det er ønskelig å gå videre med sol som energikilde. Det kunne spesielt vært interessant å se på muligheten for solenergi på de store, sammenhengende flatene som er foreslått ved "Rederparken"

## MILJØ FOR NÆRINGSUTVIKLING

Tre nye frittstående næringsbygg foreslås plassert i sentrum mot havet. Disse bygningene har et fremtidsrettet og markant formspråk. Plasseringen er prominent, samtidig som viktige siktlinjer fra sentrum beholdes. Skrående overflater og fasader muliggjør bruk av solceller. Disse bygningene kan ha en veldig god symboleffekt (både fra land og sjø) mht. ønsket om økt fokus på Fosnavåg sentrum som senter for næring fremover.

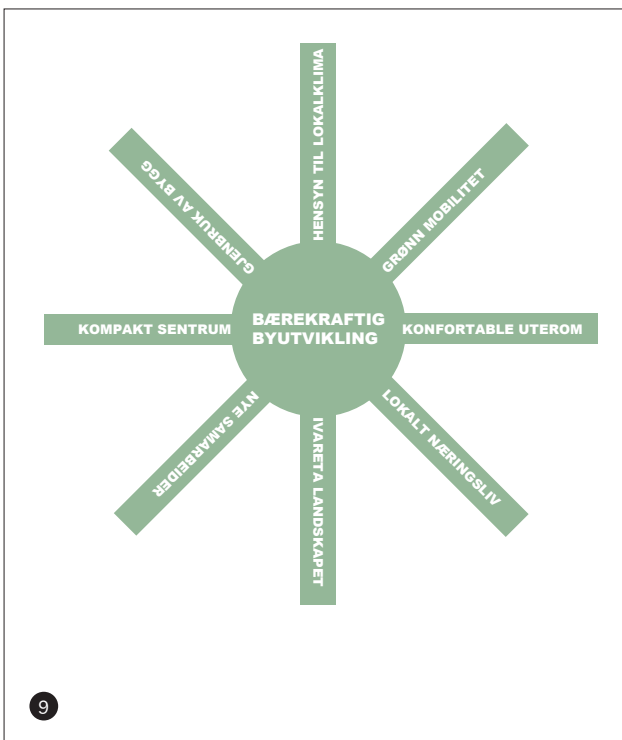
Vågsplassen beholder sin sentrale posisjon i byen med utsyn til havet og Runde, men ny bygningsmasse og mindre byrom mellom bygningene transformerer i stor grad dagens Vågs





8

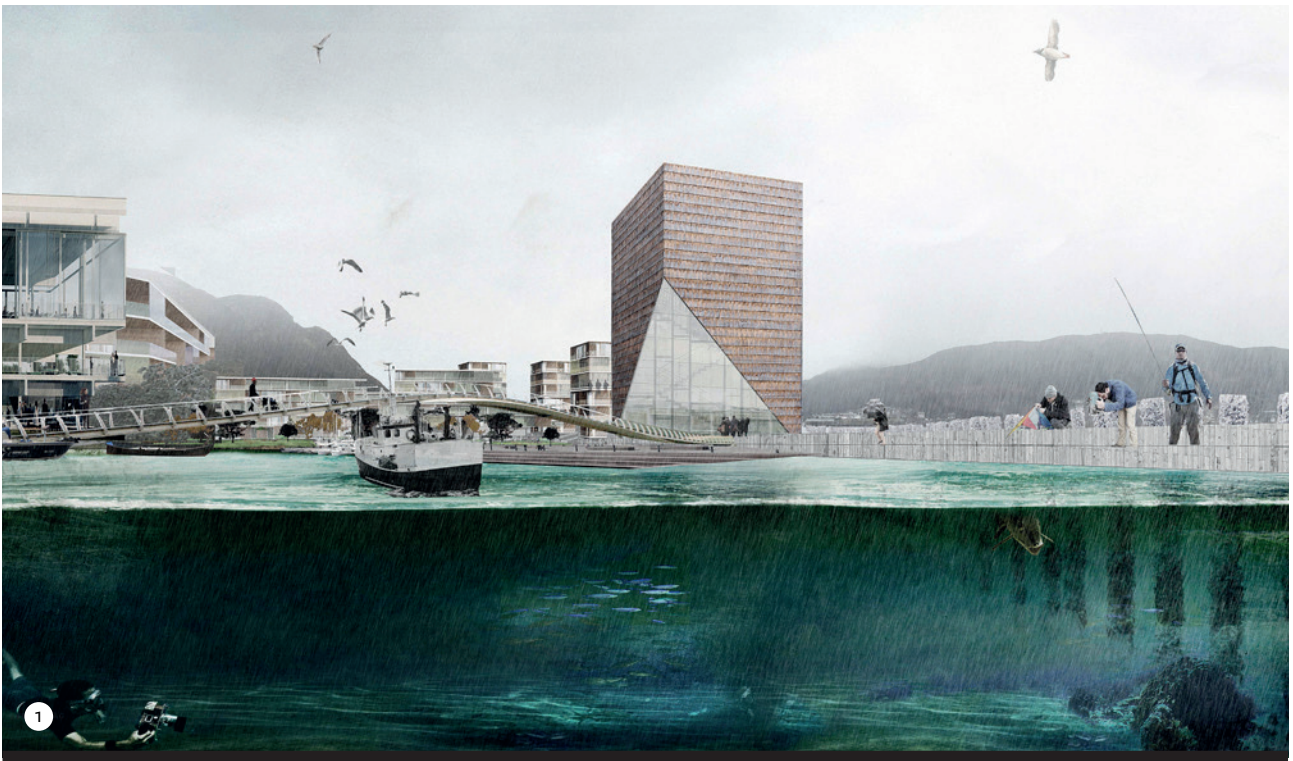
7. Rederiparken
8. Byutvikling rundt Vågen
9. Prinsipper for bærekraftig utvikling som teamet har jobbet ut fra



9

plass på en god måte. Utadrettede 1.etasjer og mindre, intime uterom binder næringsplassen til sentrums byvev. Det foreslås en strategi for nye bygg her som må være like ambisiøs som det som for næringene som huses her.

Teamet har i parallelloppdraget opplevd usikkerhet og motstridende tilbakemeldinger om Fosnavåg havn. Derfor holdes muligheten for et framtidig nytt havneløp for å kunne utvikle havna for framtidig utvikling med større båter åpen. Mulig utvikling inkluderer også diskusjon om fasiliteter for kystkultur, fiskerirettet turisme etc. Denne diskusjonen bør fortsette. Både med tanke på utvikling av havn og utvikling av Vågsholmen. Å anerkjenne vågen som sentrum i kystbyen Fosnavåg betyr at mange forhold i framtiden bør avveies kontinuerlig: Dersom nytt anløp til havna etableres - eller ikke etableres - får det stor betydning for omfang og karakter av utbygging på Vågsholmen, for forbindelsene mellom sentrum og Vågsholmen, og for utvikling av selve havna.



## «Fosnavåg»

### TEAM

## 3RW ARKITEKTER

BERGEN

MOTTO: «Fosnavåg»

#### ØVRIG TEAM:

- Plottplan AS
- Christian Mong, økolog
- Laima Nomeikaite, samfunnsgeograf
- Oddmund Soldal, hydrogeolog

### GENERELT

Forslaget bygger på en grundig analyse av hva Fosnavåg består av i dag, definisjon av utfordringene, og utkrystallisering av særlige muligheter og tema for utvikling: Arkitektur og attraktivitet, differensiering av trafikk og offentlige rom, markedsgrunnlag for service, sentrum også som hjemsted. Besvarelsen har grundige analyser og registreringer av tema som utgangspunkt for en urban "regenerasjon." Videreutvikling av lokalt næringsliv, potensial i lokale naturgitte og kulturelle ressurser og sanselig opplevelse trekkes fram som viktig for videre stedsutvikling.

Som utgangspunkt for forslaget er det nevnt tre sentrale forhold som er viktige å arbeide bevisst med når det gjelder byutvikling i Fosnavåg: uttrykket i bymiljø og bygninger, byrommene og trafikksituasjonen og Vågen som landskapsrom. Landskapet, naturtypene og det rike fugle- og dyrelivet er vektlagt som viktig ramme om bylivet og som attraksjon for turister og tilreisende. Det er gjort en kartlegging av naturlig og kulturpåvirket kystlinje. Alt dette er fine elementer å jobbe med for å styrke og synliggjøre Fosnavåg sin identitet. Forslagstillerne viser her at de har god innsikt i, og forståelse for, kvalitetene på stedet.





1. Nyhamna - signalbygg og gangbro til fisketorget
2. Situasjonsplan

## AREALBRUK

Forslaget inndeler Fosnavåg i ulike aktive soner for å styrke grønt bomiljø i sentrum, styrke sentrum rundt kvadraturen, og styrke attraksjonene mellom Myklebust og sentrum. Soneinndeling skal hindre utflyting av det kommersielle handelssenter, tydeliggjøre bykjernen på tvers av Vågen, framheve vågen som byrom, og bydelene struktureres etter karakter i bydelene Grønn by, Nyhavna, Sentrum, Kulturhavna og Industrihavna. Det er vist arealregnskap og programmeringsforslag for de ulike bydelene. Grønn by er en sone som i all hovedsak viser ren boligfortetting og industrihavna programmeres stort sett med industri og forskning. Både sentrum, Sentrum Vågsholmen og Nyhavna programmeres i større grad med funksjonsblanding.

Forslaget tar avstand fra planlagt sjødeponi i Igesund dypvannskai. Det argumenteres for lagring av forurenset masse innerst i vågen, og viser forslag til hvordan dette kan løses teknisk. Her skaper lagringen nytt land for nye kaifronter og en blågrønn almenning mot Vågsbotn. Heving av kainivå øker kapasiteten for deponering. Deponering av masse i indre havn synes realistisk og bør utredes videre.

”Kulturhavna” er et grep som setter fokus på stedets historie der vågen er på det smaleste. Å videreutvikle dette solrike området med flere bygningsvolum og offentlige programmer kan

være et viktig signal og en generator for et karakterskifte i Fosnavåg. Det er fine tanker omkring at gamle og nye bygninger speiler hverandre på hver sin side av Vågen, og tilsvarende at aktivitetene kobles opp mot lokal ungdom og tilreisende hotellgjester – offisielt versus uformelt.

Forslaget illustrerer et fortettet kommersielt sentrum med bebyggelse som volummessig samsvarer med eksisterende bebyggelse. Grepet videreføres i en viss grad på Vågsholmen for å framheve vågen som det viktigste byrommet i sentrum. Ålesund blir framhevet som referanse. Det forslås en rekke nye byrom. Disse opparbeides med nytt bygulv, baldakiner, vegetasjon og møblering for å øke attraktiviteten.

Med bydelen Nyhavna ”strekkes” byen helt ut mot havet. Planlagt utbyggingsvolum strukturerer store nye havnerom ved eksisterende dypvannskai og i forlengelsen av Vågsplassen. Det etableres store rektangulære havnearealer for fiskemottak, gjestehavn og hurtigbåtanløp. En gangbro deler havnerommet i to. Ideen om å anlegge store byrom og store bygningskomplekser, funksjonsblanding med næring, boliger og parkeringshus her ute er et klart og noe overraskende grep. Grepet tilfører Fosnavåg nye store byrom, boliger, park, mange båtplasser, og havnefasiliteter ut mot havet. Størrelsen på byrommene er en kontrast til Fosnavågs topografi og vågens mer intime vannrom. Grepet kan gi nye byrom med kraft og identitet. Overgangene



til eksisterende byev synes noe uavklart, slik at Nyhavn står i fare for å oppleves noe isolert fra resterende by.

### TRANSPORT OG MOBILITET

Forslaget har fokus på å binde sammen ytre bydeler med sentrum, og ser på sentrum som en sammenhengende akse fra lgesund i vest til Myklebust i øst (videregående skole, kulturhus, idrettsanlegg m.m.) Utvikling av boliger, sentrumsfunksjoner og andre aktiviteter skjer langs denne aksene. Grepene er ment å styrke og bygge opp under sentrum i Fosnavåg, og skape sammenhengende og effektive linjer for gående og syklende langs denne aksene.

Forslaget legger opp til et knutepunkt på Nyhamna som gir mulighet for omstigning til en eventuell hurtigbåt/ferje. Her anlegges terminal for buss og taxi, samt parkering for bil i et anlegg på hamna. Forslaget samler de ulike transportløsningene i sentrum. Det foreslås flere parkeringsanlegg (i hovedsak på bakkeplan) i sentrum (totalt 5 stk). Anleggene er strategisk plassert og betjener slik hele byen (både dagens sentrum samt framtidig utvikling på Vågsholmen). Det stilles imidlertid spørsmål til om disse bør være over bakken og om det er behov for så mange plasser og etasjer (opp til 5 etasjer). Såpass mange parkeringsplasser vil gjøre det mer attraktivt å kjøre bil, og er slik ikke i tråd med målsettingene i prosjektet.

Teamet foreslår også å transformere parkeringsplasser (ved rådhus) til offentlig park. Tiltaket øke sentrums attraktivitet, og kan gjennomføres med relativt enkle grep. Dette er et tiltak som kan gjennomføres relativt raskt, og kan være et første trinn i en videre utvikling av sentrum.







3. Fra parkering til offentlig park foran Rådhuset
4. Mobilitet
5. Turistsenter og hotell

I forslaget er det valgt å oppgradere dagens fylkesveg istedenfor å etablere en tunell. I denne oppgraderingen er det foreslått å samle biltrafikken på noen strekninger og innføre envegskjørt veg langs fv. 654 fra krysset ved Nørvågvegen. Inn til sentrum foreslår teamet at man kjører ned Vågsgata, mens trafikk ut fra sentrum skal gå langs deler av Igesundsvegen over Gerhard Voldsnes' veg og videre langs Nørvågvegen. En slik envegskjøring vil frigjøre areal til myke trafikanter, og kan være interessant å se nærmere på. Tiltaket vil imidlertid føre til mer trafikk langs kaiområdet, noe som kan være en uønsket situasjon. I tillegg vil det være viktig å se nærmere på hvordan man kan etablere en god adkomst for tungtrafikk som skal ned Nørvågvegen til kaiområdet.

Basert på disse vurderingene synes det å være noen momenter kommunen bør vurdere å se nærmere på i videre planlegging. Særlig kan det være interessant å se nærmere på en mulig park på dagens parkeringsplass ved rådhuset. Vegløsningen som foreslås med envegskjørt veg til og fra sentrum bør også undersøkes nærmere. Her vil det være viktig å se på hvilke konsekvenser en slik omlegging vil gi på trafikken, utvikling av kaiområdet osv. I tillegg vil det være viktig å se nærmere på en god adkomst for tungtrafikk som skal ned Nørvågvegen til kaiområdet.

### KLIMAVENNLIG ARKITEKTUR OG ATTRAKTIVITET

Forslaget vektlegger potensialet som ligger i moderne klimavennlig trearkitektur. Det satses på å la seg inspirere av tradisjon for å kunne oppnå attraktive arkitektoniske bindeledd i Fosnavåg gjennom materialitet og dimensjoner, og utvikling av eksisterende sjøhus.

Forslaget går langt i å peke på mulighetene for fortetting med mange boliger i eksisterende bystruktur. Det er positivt at det ses på ulike miks av boliger og andre funksjoner. Videre illustrerer forslaget et stort fortettingspotensial i den etablerte boligstrukturen med tilgang på grønne lunger og bedret mikroklima, og har en klar holdning til betydningen av grønnstruktur, biologisk mangfold og parker som en integrert del av bokvalitet og byattraktivitet.

### Lokal identitet

Team 3RW foreslår et fokus på trearkitektur som et klart og tydelig identitetsskapende element i den fremtidige utbyggingen av Fosnavåg sentrum. Holdningen til arkitektur (og byens identitet) bygger på regional identitet, uten å være nostalgisk.

Det foreslås enkelte ikonbygninger med et dynamisk og skulpturelt formspråk. Formspråket for boligbebyggelsen er mer nøkternt. Boligbebyggelsen fungerer dermed som en form for bakteppe for de mer ikoniske offentlige bygningene og nærings-





byggene. Balansen her synes realistisk mht. boligmarkedet og økonomisk gjennomførbarhet. Den er også balansert og logisk i et urban design-perspektiv.

Innfallsvinkelen der naturtyper og dyreliv pekes på som viktig ramme om stedet; både ved at dette må tas hensyn til og bevares i forhold til utbygging, og ved at dette i seg selv er attraksjoner som kan danne grunnlag for tilrettelegging av stedets opplevelser, er en viktig kvalitet ved forslaget. Opplevelser i den naturlige strandlinja/fjøra; flora og fauna som attraksjon.

#### **Boligtypologier**

Forslaget viser god variasjon i boligtypologier. Leiligheter plasseres hovedsakelig i sentrum og mot havneområdene. Familieboliger plasseres syd og syd-vest for, men tett opp til, sentrum. Dette anses som logisk og realistisk mht. typologier og markedet.

Foreslått struktur styrker området gatestruktur, samtidig







6. Fortetting av boligområder i sentrum
7. Nye boliger med utsikt mot Vågen
8. Oversiktsillustrasjon

som de fleste enhetene har private bakhager eller skjermede utearealer. Typologien fungerer som en god overgang fra sentrumsleiligheter til mer spredt eneboligbebyggelse i byen for øvrig. Dette vurderes som en god måte å binde disse sammen som en del av en mer helhetlig struktur for byen.

I forbindelse med oppgradering av Skarabakken rives en del hus, samtidig som det bygges mange nye. Nærhet til park i Pettervågen vil være en ressurs her, men ellers settes det spørsmål om dette er riktig sted å bygge nye boliger med litt dårlige solforhold.

### Ikonbygg

Team 3RW foreslår en ikonisk kontorbygg som plasseres rett ved 'inngangen til Fosnavåg' fra sjøsiden, som en markant og identitetsskapende element i Fosnavågs fremtidige bybilde. Plasseringen er kanskje den mest værutsatt i hele byen, men dette kan være et godt argument for å plassere andre funksjoner en boliger/offentlig bygg på denne tomten.

### ENERGI

#### Energieffektivitet

Det er foreslått en blanding av større og mindre bygningsvolum. Noen av volumene som er foreslått på Vågsholmen fremstår som relativt kompakte. I en evt. Videreføring av løsningen vil det måtte jobbes videre med å sikre gode dagslysforhold.

### Fornybar energiforsyning og innovative energiløsninger

Foreslår en energiforsyning som er en kombinasjon av varmegenerende, solfangere til oppvarming av vann og solceller. Illustrasjonen av mulig bygningsvolum ser ut til å ha tilgjengelige takflater og fasader mot sørøst og sørvest som evt. kan benyttes til å høste av solenergi. Hvis man velger å gå videre med utnyttelse av solenergi bør det jobbes mer med optimalisering av bygningsutforming i videre planlegging og prosjektering.

### MILJØ FOR NÆRINGSUTVIKLING

Forslaget beholder den særegne plasseringen av industrihavn innerst i vågen. Mudring brukes til modernisering og utbedring av kaianlegg og det foreslås at forskningsaktivitet legges hit. Forslaget er ellers karakterisert av en klar soneinndeling for å legge til rette for rett virksomhet på rett sted. Det foreslås utstrakt bruk av mixed use med næring, handel, service og boliger, noe som er et naturlig og interessant grep i bærekraftig byutvikling. For eksempel er Nyhavn tenkt som ikon for en moderne framtidrettet næringsutvikling i Fosnavåg, Her blandes næring med boliger samtidig som fiskerimottaket beholdes. Dette kan representere viktige innspill om identitet, næringsutvikling og boligkvalitet i Fosnavåg.



## «Fosnavåg +»

### TEAM

# NARUD STOKKE WIIG AS

OSLO

MOTTO: «Fosnavåg +»

#### ØVRIG TEAM:

- Context AS
- Esbensen AS
- Sweco Norge AS
- Dekan Erling Dokk Holm

### GENERELT

Forslaget bygger i stor grad videre på Fosnavågs struktur som småby rundt Vågen ved å anerkjenne vågen som Fosnavågs viktigste byrom. Videreutvikling av kystbyen illustrerer fortetting i de ulike bydelene uten at byens hovedstruktur endres vesentlig, og uten utfylling av nytt land. Det mest markante grepet er anlegning av en molo med bølgekraftverk mot det åpne havet. På innsiden av moloen skapes nye skjermede havnemuligheter.

Tilnærmingen med inndeling i bydeler som har fått navn er fin. Forslaget fokuserer på bygningsvern og gjenbruk av de gamle naustene og sjøbodene og har gjort en kartlegging av disse. Kultur som katalysator for byutvikling blir lagt til grunn for å gi nytt liv til gammel bygningsmasse. Energi og klima har en tydelig plass i løsningsforslaget gjennom bølgekraftverket og moloen. Dette er koblet sammen med næringspark, havbruk på kunstig rev og akvarium i den ytre delen av sentrum. Dette kan være interessante elementer å gå videre med for slik å spille på det stedege og de naturlige forutsetningene på stedet. Det er lagt inn anløp for både hurtigbåt og cruiseskip i forslaget. Noe som vil være positivt for Fosnavåg om det lar seg gjennomføre.





1. Djupedalen boligpark
2. Situasjonsplan

## AREALBRUK

Arealregnskap viser at betydelig befolkningsøkning er mulig uten utfylling av nytt land, og forslaget er det alternativet som i størst grad viser fortetting som underordner seg eksisterende bebyggelsesstrukturer, strandlinjer og topografi. Utbygging på Vågsholmen og ny molo, havn og næringspark mot vest fortsetter i stor grad vågens ”buktninger”, slik vi kjenner den i dag.

Ny bebyggelse virker forholdsvis godt integrert i den eksisterende, og forslaget er antakelig robust i forhold til vekslende utbyggingstakt. I forslaget inndeles Fosnavåg i bydeler og disse utvikles i henhold til topografi og lokalklimatiske forhold som vind, sol, nærhet til vegetasjon eller sjø.

Fortetting tenkes som ny bebyggelse, erstatning av noe bebyggelse, og ved tettere og høyere utnyttelse, gjennom analyser og studier lokalt i bydelene:

Sentrum fortettes og er tenkt videreutviklet med et mangfold av tilbud. Utgangspunktet er at en levende by har aktivitet hele døgnet og året, og forsøkes programmert deretter.

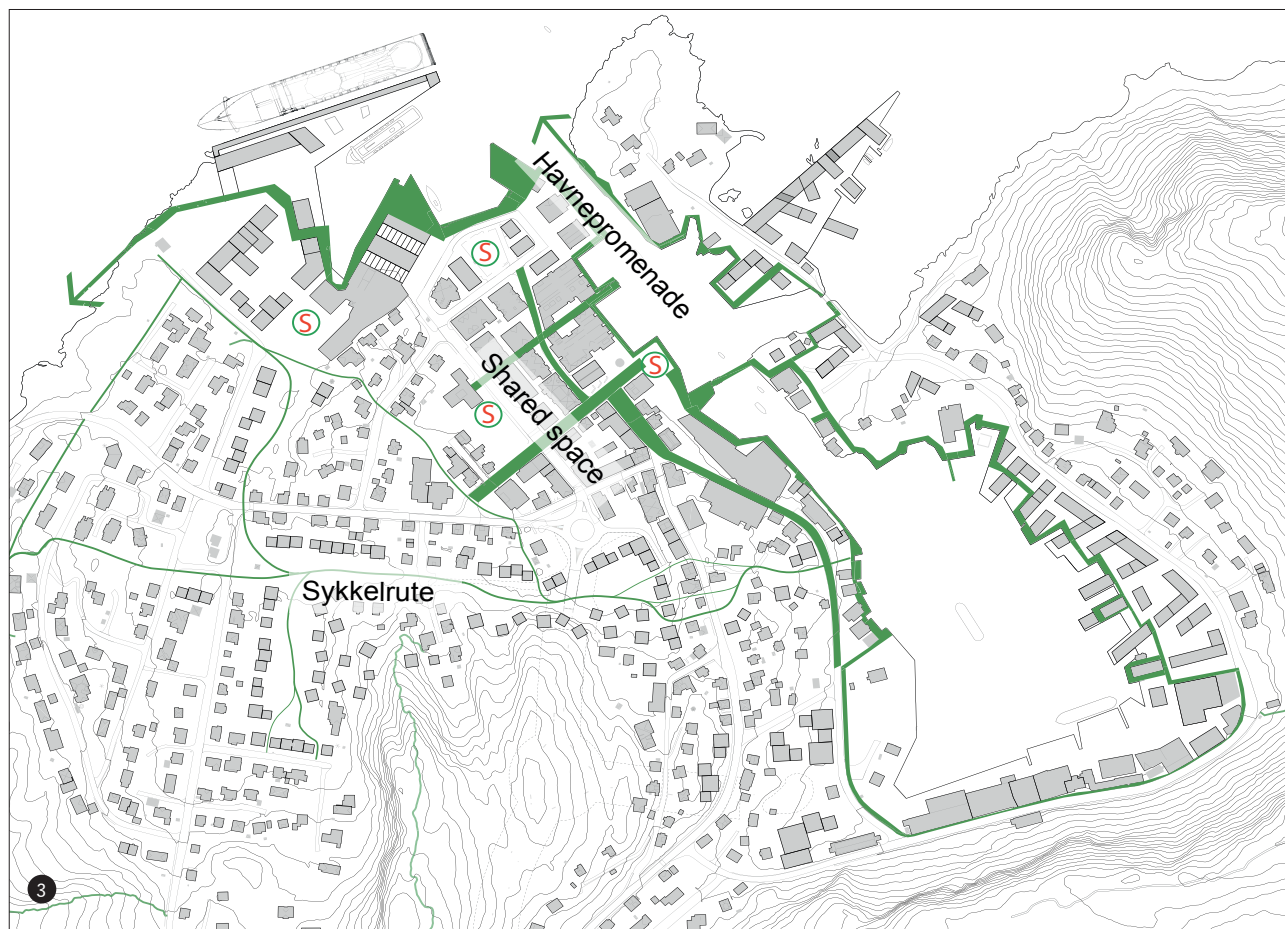
Rådhusområdet transformeres til en stor park, mens plassen foran dagens bakeri gjenbygges. Det kan diskuteres om dette er det beste grepet, eller om flere og mindre byrom vil fungere enda bedre. Innlevert materiale er svakest nettopp på å illustrere sentrum.

”Det kulturelle triangel” beskriver området på begge sider av vågen der den er på det smaleste. Her finnes en bygningsarv som må repareres og tas i bruk. Blant annet restitueres det eksisterende bryggemiljøet. Programmering med kultur næringer til eksisterende bygninger er tenkt å være en generator for andre næringer og mer byggeaktivitet. Evalueringskomiteen er enig i at restituering av dette bygningsmiljøet er en viktig brikke i videre utvikling av Fosnavåg.

En ny stor og lang molo etableres for å etablere større og bedre havn helt vest i byen – i Nyhavn. Moloen er tenkt som bølgekraftverk og som havbruks senter for oppdrett av blåskjell. Denne nye bebyggelsen er ment å styrke etableringer av inkubasjonsvirksomheter knyttet til energiforskning og havbruk, skape havnefasiliteter i le, og legge til rette for offentlig tilgjengelighet langs kai gjennom området. Pettervågen legges ut som arealreserve for framtidig næringsutvikling.

## TRANSPORT OG MOBILITET

Mobilitet og transport synes ikke å ha vært et viktig tema i dette forslaget. Selv om arkitektteamet skriver at de har lagt til rette for gange og sykkel inn til sentrum, er gang- og sykkelnettet ikke sammenhengende og derav lite effektivt. Langs de største (og direkte) vegene inn til sentrum, er det ikke lagt opp til



sykkel eller gange, kun bil. Dette gjelder både mellom de enkelte bydelene samt innad i sentrum. Flere av områdene som foreslås å utvikles mangler en tilknytning til et gang- og sykkelvegnett, og nettet knytter heller ikke områdene sammen.

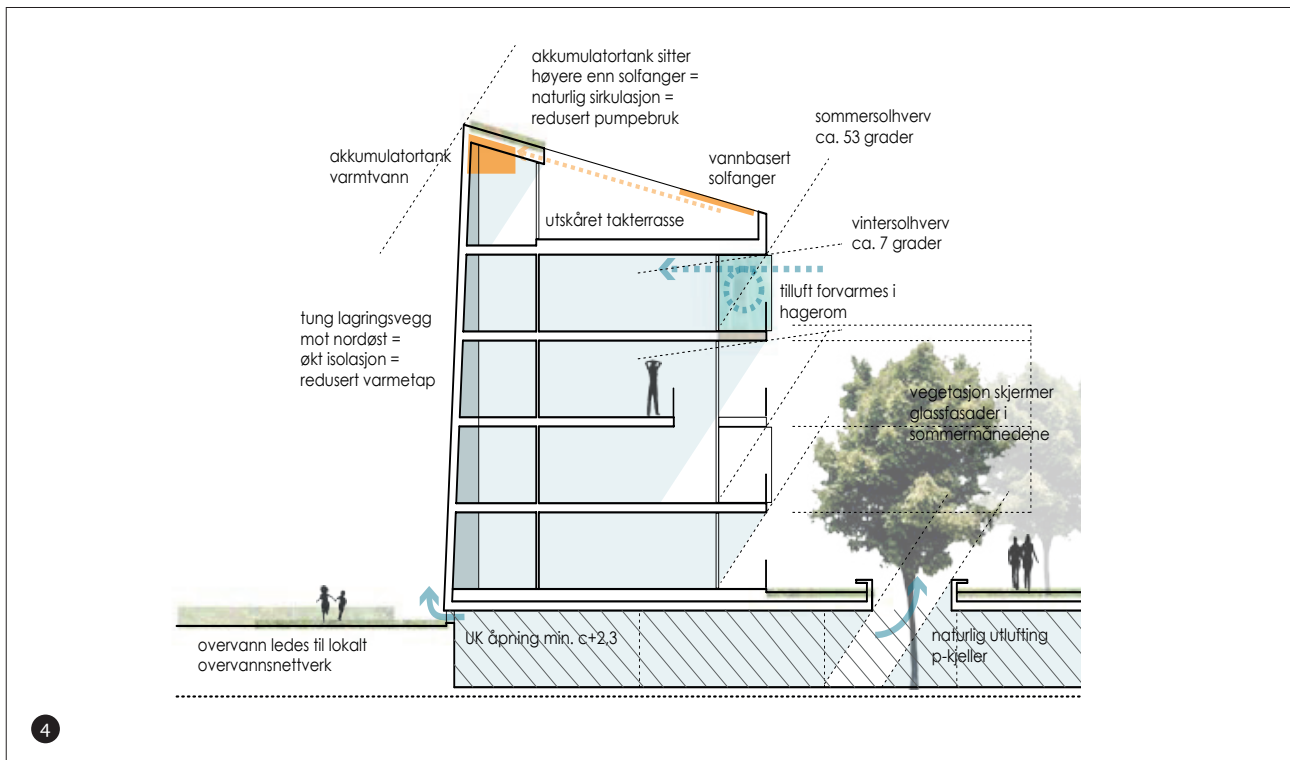
For å få befolkningen til å gå eller sykle mest mulig på sine daglige reiser, er det avgjørende at gang- og sykkelnettet oppleves som mest mulig raskt og effektivt, med direktelinjer og ikke omveger. I denne planskissen skiller man ikke mellom gang- og sykkelveger og promenader, noe som tilser at formålet med nettet er å legge til rette for tur og rekreasjon, ikke som transportaksler. Det er også tegnet inn mye grønne streker inne i sentrum. Dette er trolig gågater med blandet trafikk (shared space), ikke egne adkomstveger for myke trafikanter. Disse gatene opphører ut fra sentrum, og knyttes ikke til videre linjer mot de ulike bydelene. En slik manglende sammenheng vil være en dårlig løsning for myke trafikanter i Fosnavåg.

Dette teamet fikk på Midtveisverkstedet i oppdrag å se nærmere på en ny innfartsveg til Fosnavåg med en tunneløsning. Tunnelen er inntegnet i planskissen, men er ikke ytterligere vurdert i forhold til det resterende vegnettet, hvordan dette påvirker myke trafikanter, forholdet til havna, osv. Forslaget legger opp til et boligområde i Djupedal som skal være et attraktivt haagebyområde med tilknytning til et sammenhengende grøntdrag. Hvordan dette skal fungere sammen med et tunnelutløp, er ikke beskrevet i forslaget. På spørsmål om dette ved presentasjon,

ble det nevnt at man ser for seg å bygge en kulvert for å skjerme boligområdet fra biltrafikken. En kulvert vil til dels kunne gi en moderat skjerming fra biltrafikken. På grunn av lang avstand fra tunnelutløp til påkobling på fv. 20 Igesundsvegen, vil imidlertid kulverten bli både lang og ganske ruvende. Kulverten står i fare for å bli en fysisk barriere for gående og syklende, samt en estetisk barriere for opplevelsen av grøntdraget man ønsker å ivareta. Å etablere et stort boligområde i forbindelse med planlagt tunell synes å være et dårlig alternativ.

#### KLIMAVENNLIIG ARKITEKTUR OG ATTRAKTIVITET

Forslaget slår fast at fortetting med boliger er essensielt for utvikling av bylivet i Fosnavåg. Bydelenes helt lokale kvaliteter er utgangspunkt for ulike løsninger som kan skape boligkvalitet. Et snitt på langs i vågens illustrerer et videreutviklet Fosnavåg med godt skalert bebyggelse gjennom ulike "bydeler". Forslaget viser flere nye lune og solrike byrom, og framhever disse som mulige motorer for utvikling. Evalueringskomiteen tror det helt lokale utgangspunkt i hver "bydel" er et interessant utgangspunkt for å studere bærekraftig boligbebyggelse, og nettopp gjennom den lokale forankring finne ekstra boligkvalitet knyttet til sted og mikroklima.



4



5

3. Gang- og sykkelveier
4. Teknisk snitt
5. Nye boliger med utsikt mot Djupedalen

### Boligtilbud og variasjon i typologier:

Boligtilbud og variasjon i typologier som helhet anses som veldig realistisk mht. skala, typologier og markedet/lokal demografisk miks.

**Vågen Brygge:** Dette tenkes bygget med leilighetsbygg med sør- og vestvendte boliger i 1-4 etasjer helt inne mot havnen, der vågen er på det bredeste. Tilgang til sjø, sol og lune uterom.

**Urboligene:** En langstrakt fylling åpner for boliger med en unik beliggenhet med utsikt til Runde og åpent hav, lune og solfylte uterom og havn for fritidsbåter.

**Havparken:** utvikles til park, en pynt der man opplever sjø og vind. Mulig bebyggelse her er offentlig og underordnet parklandskapet.

Djupedalen 'Boligpark': Team NSWs forslag til familieboliger i Djupedalen anses som en veldig interessant og arealeffektiv løsning for sentrumsnære eneboliger/familieboliger. Familieboligene foreslåes plassert i et åpent offentlig parklandskap. På denne måten får disse den 'åpenheten' som etterspørres i dette markedssegmentet, samtidig som området kan brukes som en offentlig park for alle byens innbyggere.

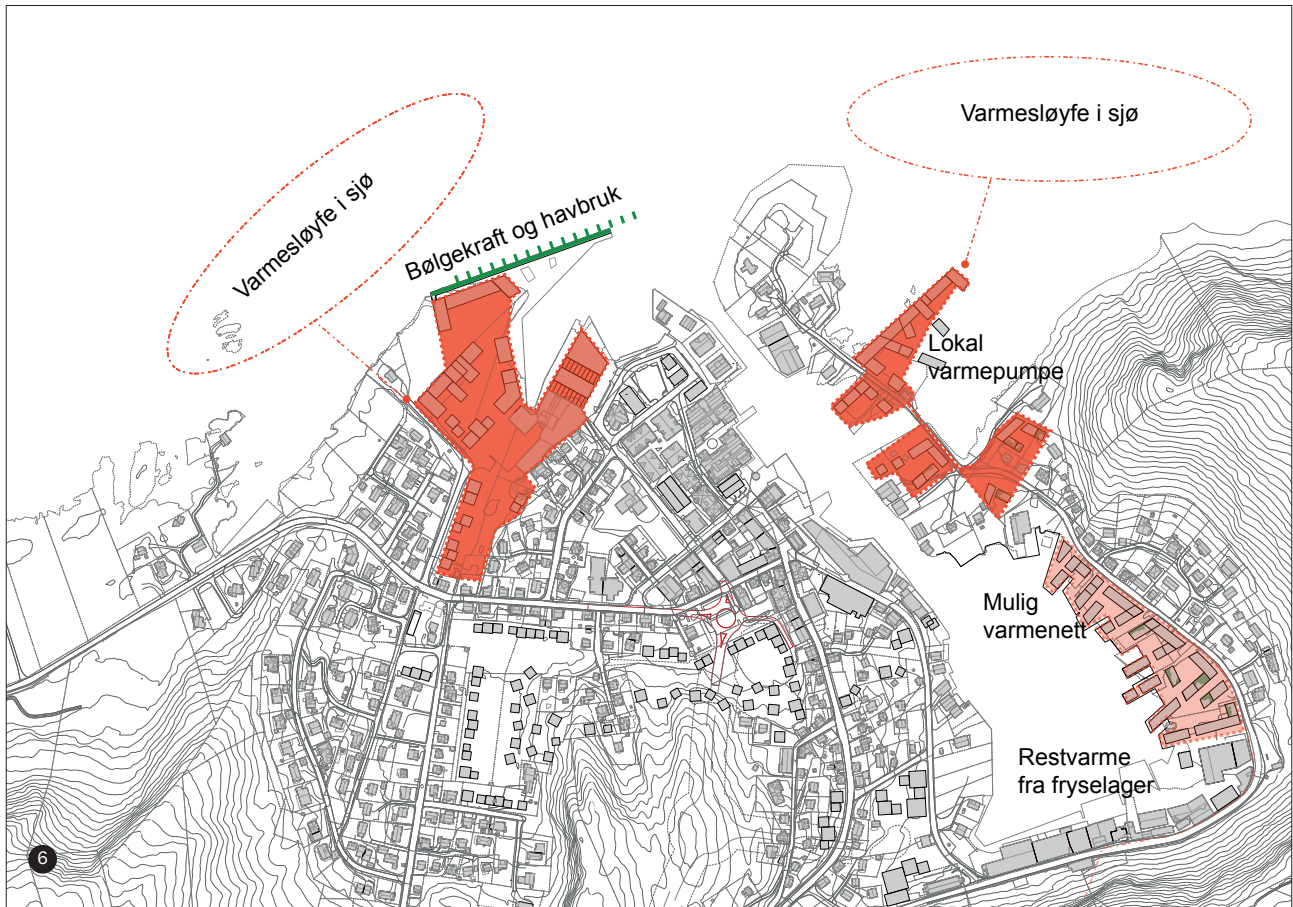
### Rehabilitering:

Team NSW har hatt fokus på vern og gjenbruk av eksisterende bygninger. Det foreslåes nye bruksformål for å motivere eiere. Teamet refererer også til andre byer (f.eks. Halden). Teamet viser kollasjer som illustrerer hvordan noen av disse bygninger kan transformeres til andre bruksformål. Her kunne man kanskje ha utdypet de økonomiske og organisatoriske aspekter av den videre prosessen noe mer.

### Teknisk snitt:

Forslaget til Team NSW er det som går mest i detalj når det gjelder tekniske strategier på bygningsnivå, blant annet i form av et detaljert teknisk snitt. Bygningsstrukturene som vises i prosjektet som helhet viser gode muligheter for integrasjon av solceller, i tillegg til solfangere for varmtvanns produksjon, samt gjennomtenkt passiv- og aktive design strategier mht. orientering og form.





6. Fornybar energi og sjøvarme

## ENERGI

### Energieffektivitet

Teamet har angitt et teknisk snitt med angivelse av prinsipper som kan anvendes for å oppnå solflater og energieffektive bygg. Dette er en god idebank å se til når bygninger skal utformes videre, men en energirådgiver må på et senere stadium sjekke at riktig tiltakspakke velges for de enkelte bygg for å oppnå både lavt energibehov og godt innelima. Teamet foreslår blant annet bruk av passiv solvarme, der bygningsutpring skjermes for høy sol om sommeren. Moderne passivhus trenger svært lite varme, og tilrettelegging for bruk av passiv solvarme kan føre til problemer med overoppheting inne. Samtidig vil bygningsutpring redusere dagslystilgangen noe.

### Fornybar energiforsyning og innovative energiløsninger

Dette teamet leverer det mest gjennomarbeidede forslaget til energiforsyning. Sjøvannsbasert varmepumpe foreslås som grunnlag for lokalt lavtemperert varmenett. Det foreslås to lokale varmenett basert på sjøvannsvarmepumpe. Disse forsyner relativt konsentrert ny bebyggelse som kan få vannbåren varme.

Dette gir mulighet for lønnsomhet i et lokalt varmenett selv om nye bygg vil oppføres med lavt varmebehov (passivhusstandard). Det foreslås også å vurdere et mulig varmenett inne i Vågen, med overskuddsmateriale fra fryseler som energikilde. Potensialet for solenergi illustreres. Solenergi kan benyttes både til solvarme og elproduksjon. Videre foreslås et anlegg for bølgekraft integrert i molo. Teamet understreker at bølgekraft fremdeles er på forsøksstadiet, og at det er et emne som trenger grundigere analyse dersom man skal gå videre med det.

## MILJØ FOR NÆRINGSUTVIKLING

En ny stor og lang molo etableres for å skape en større og bedre havn helt vest i byen (Nyhavn). Moloen er tenkt som bølgekraftverk og havbrukssenter for oppdrett av blåskjell. Den nye bebyggelsen i tilknytning til moloen er ment å styrke etableringer av inkubasjonsvirksomheter knyttet til energiforskning og havbruk. Forslaget anbefaler Fosnavåg å sette seg svært ambisiøse mål om framtidsrettet, klimavennlig energiforsyning.







«Fremtidens Fosnavåg»  
Ghilardi+Hellsten Arkitekter AS

## Norske arkitekters landsforbund (NAL)

Norske arkitekters landsforbund (NAL) er en fagideell medlemsorganisasjon for over 4300 arkitekter i Norge. Vi arbeider for å fremme god arkitektur og stedsutvikling, og utvikler forbildeprosjekter innen miljø og bærekraft med våre samarbeidspartnere. Vårt mål er å øke miljøkompetansen og tverrfagligheten blant arkitekter, planleggere og øvrige aktører i byggesektoren.

[arkitektur.no](http://arkitektur.no)

## Norske Arkitektkonkurranser (NAK)

Norske Arkitektkonkurranser (NAK) er den eneste publikasjon i sitt slag, der arkitektkonkurransene dokumenteres på en systematisk og profesjonell måte. Her presenteres både vinnerprosjektet og de øvrige premierte, innkjøpte og hedrede utkastene, samt de sentrale deler av juryens kritikk. NAK oppleves av oppdragsgiver som et nyttig redskap i det videre arbeide med gjennomføring av byggesaken, samt at det gir god «markedsføring» for oppdragsgiveren og for prosjektet som skal realiseres.