



SENTRUMSPANEN

FEDJE

V I VILL URBANISME

www.villurbanisme.no

1



2



3



4



5



6

KILDER: 1. AVISA NORDHORDALAND/ 2. FEDJE KOMMUNE/ 3. MARCUS UIB/
4. MARCUS UIB / 5. KILDE: FEDJE KOMMUNE / 6. MARCUS UIB

INNHold

INTRO	SIDE 4
OPPGAVEN	SIDE 6
OM FEDJE	SIDE 8
ANALYSE	SIDE 10
NÆRINGSUTVIKLING	SIDE 12
SIRKULÆRØKONOMISK SUPERKOMMUNE	SIDE 14
INFRASTRUKTUR OG MILJØ	SIDE 20
MULIGHETSSTUDIEN	SIDE 24

INTRO

Vill Urbanisme har på vegne av Fedje Kommune utført en mulighetsstudie som kan vise vei for en ønsket utvikling av Steinborg. Tettstedet ønskes utviklet som en attraktiv møteplass for øysamfunnet. Dette innebærer særlig:

Å utforme Steinborg til å bli et attraktivt senter å være, bo og drive næring i.

Å legge til rette for et mangfold av tjenester, arbeidsplasser og fritids og kulturtilbud tilpasset Fedjes behov og senterets nivå i senterstrukturen.

Å legge til rette for en effektiv og miljøvennlig transport i, til og fra sentrum og fergeleiet.

Sivilarkitekt Fredrik Barth
Gründer og styremedlem Vill Urbanisme
Daglig leder og partner Vill Arkitektur
Prosjektleder



OPPGAVEN

Tegningen på denne siden viser en oppsummering av de viktigste punktene som ligger til grunn for mulighetstudien.



OM FEDJE

LANDSKAPET

Fedje er Norges vestligste kommune. De 125 øyene som utgjør dagens kommune ligger som en grensepost mot storhavet. Det er langt til fastland og nærmeste naboøyer - Fedjefjorden og Fedjeosen utgjør brede skiller mot Austrheim i øst og Øygarden i sør.

Hav- og jordhevingen gjennom de siste 20.000 årene har skapt et karrig landskap med lune viker. Her er velegnet å søke ly for vær og vind. Kirkevågen og Rognsvågen er begge naturlig gode havner på nordsiden på øyene. Landskapet ovenfor fjøra er ellers flatlendt og småkupert med svaberg og med myr- og lyngkledde heier over det, kun avbrutt av småvatn og tjønn.

DE FØRSTE

Første belegg for bosetning skriver seg fra 1400-tallet, da shetlandske bosettere skal ha hatt eiendommer her. Et nedtegnet manntall fra midten av 1500-tallet var i overkant av 100 beboere på øyene. En 3500 år gammel flintdolk, flintavslag og flere gravhauger avslører imidlertid at øyene har vært besøkt av folk i flere tusen år før dette. Pollenundersøkelser fra myrene bekrefter dette. De karakteristiske lyngheiene, som er resultat av intensiv jordbruksvirksomhet, begynte å prege Fedje for mer enn 4000 år siden og for ca. 2000 år siden lå lyngheien slik vi kjenner den i dag.

NÆRING

«Eg rodde meg ut på seiegrunnen, det var om morgonen tidleg.

Då kom han Ola frå Kåremunnen, og lagde båten for ile.

Då treiv eg til han med fiskestongi, så’n datt i uvitet bak i rongi.

Eg vart så glad, tok til å kvad, eg rådde grunnen åleine!

Suddeli, suddeli, suddeli, dei sann!»

Havet har vært et sikkert matkammer for innbyggerne på Fedje. Her lå fiskebanker ikke langt fra heimegarden og i tillegg var det sesongvise forekomster av sild. Og med silden fulgte sei og torsk. Heimefisket foregikk året rundt og gav grunnlag for den daglige føda. Utover på slutten av 1800- og 1900-tallet utgjorte denne fangsten også et viktig salgsprodukt til Lindås, Masfjorden og etter hvert Bergen. Sild omtales gjerne som «havets sølv» og i periodene

da silden hadde årvisse vandringer forbi Fedje var det økonomisk velstand. Perioden fra ca. 1910 til 1960 omtales gjerne som «det store sildeeventyret» og indikerer en periode med økonomisk velstand i Fedje. I perioder da silden sviktet var det mindre å rutte med. Men folket på øyene var gode på å områ seg – sviktet silda satset man heller på andre fiskeslag, som nabo til havet var det nok å ta av! Både hummer- og hvalfangst, brugde- og makrellstørjefiske har vært av betydning i perioder. Tilværelsen i hverdagen var å grunn av havets foranderlighet preget av vekslingen mellom fiske og jordbruk. En slik fiskarbonde-økonomi er grunnlaget for bosetningen langs hele norskekysten. Familien tok sammen hånd om jordlappen, fiske, naut og sau på fjøsen og utmarksressursene.

Torven på myrene, og særlig på Stormyra, var kjent for å ha kulltorv av god kvalitet. Lokalt har nok torv vært benyttet til brensel langt tilbake i tid men i 1875 ble Fedje Torvkompani opprettet og driften kommersialisert. Torvuttaket var særlig stort under 1. verdenskrig, da mangel på koks og ved i Bergen førte til stor etterspørsel etter torv. Det ble reist et lagerbygg ved havna ved Stormark og herfra ble det lagt skinner inn til torvmyrene. Ved torvmyrene stod torvbrikettene som ble stablet i høyder til tørking før de ble transportert med banen til havna og videre utskiping. Etter 2. verdenskrig forsvant torv som brensel men på myrene er det fortsatt mulig å se spor etter feltene som er skåret ut. Utover 1900-tallet oppstod flere industriforetak hovedsakelig knyttet til fiskeforedling men også mekanisk industri. Ingen av disse er virksomme i dag, men lokalene preger fortsatt lokalsamfunnene i Kirkevågen og Rognsvågen.

TEKNOLOGI

I gammel tid var det robåten som var det trygge, pålitelige framkomstmiddelet. Med robåten kom man seg på fiskebankene og til sesongfisket, så lenge fiskeinnsigene ikke var for langt fra heimegarden. Seglet hjalp på, om vinden var riktig. Da motorer ble installert i båtene rundt 1. verdenskrig, gjorde dette transporten mer effektiv – det gikk raskere å komme seg til fangsten og det muliggjorde også fiske i stadig større avstand fra Fedje. Det var mulig å drive et mer intensivt fiskeri og med regelmessige dampskipsanløp til Fedje kunne fiskefangsten distribueres på en mye mer effektiv måte. Bergen ble et viktig marked. Omkring 1910 kom telegraf og telefon til Fedje. Denne teknologien gjorde det mulig å raskt motta og sende informasjon om innsig av for eksempel sild eller om markedsforholdene for fangsten.

SAMKVEM MED OMVERDENEN

Fedje ligger strategisk til i forhold til farleia inn til Bergen. Skipsanløp har kommet fra fjern og nær –bosettere i båt fra Shetland, engelske og nederlandske hummerskip, sildefiske- og hvalfangerbåter fra norskekysten og all ferdsel nordfra til Bergen. Fedje har lange tradisjoner med losvirksomhet og har fortsatt et ansvar for sikkerhet på sjøvegen. I dag er sjøtrafikksentralen for Vestlandet plassert på Fedje og viderefører en lang, ansvarsfull og stolt tradisjon med sikker losing av skip. Her ytterst i havgapet var det behov for fyrtårn. Hellisøy fyr lengst sørvest på Fedje ble reist i 1853, før dette var det ingen kystfyr mellom Utsira i Rogaland og Rundøy på Møre. Langt nord i kommunen ligger Holmengrå fyr fra 1892. På begge disse levde fyrvoktere med familiene sine – langt fra nærmeste naboer. I dag er begge fraflyttet. Hellisøy er fredet men brukes også til turisme, både for dagsbesøk og overnatting.

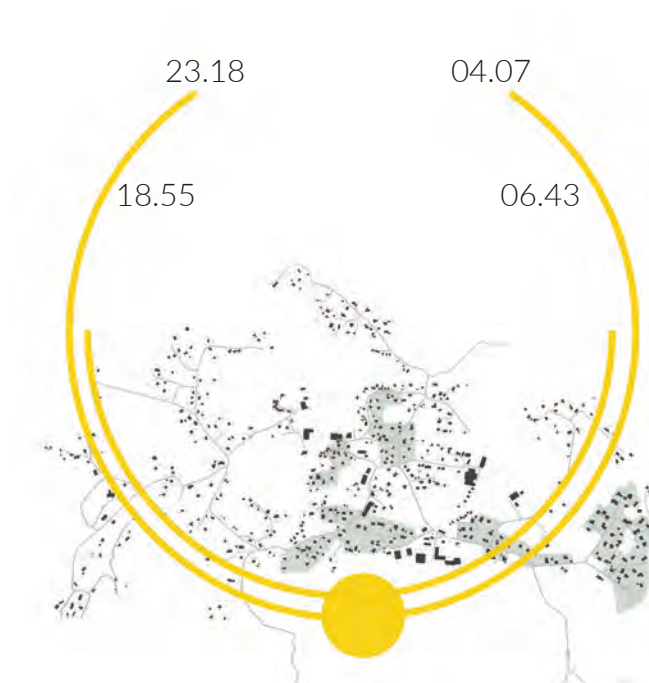
I riktig gamle dager rodde man eller heiste seglet for å komme til fastlandet og ut i verden. Dampskipene erstattet etter hvert robåten og gjorde det mulig med hyppigere turer. I dag er ferjen livsviktig for øysamfunnet. Med den kommer både unge og gamle, gående og kjørende seg til og fra Fedje.

BOSETNING OG BYGGESKIKK

Fram til slutten av 1800-talet var bosetningen på Fedje basert på et væreeiersystem, der byborgere eide grunn og bygde hus. Hus og jordlapp ble så leid ut til leilendinger. Utskiftningene som foregikk omkring 1900 var et makeskifte av eiendom som gav hver familie sitt eget tun omgitt innmark og utmark. Dette medførte at i tiårene framover ble bygninger revet og nye reist . Dette utgjorde selvsagt en stor endring i bosetningsstrukturen. Den eldste bosetningen finner vi i Kirkevågen og Rognsvågen. På mange måter bar særlig Kirkevågen preg av å være en landsby med hus tett i tett og med funksjoner som kai, skole, handel og gjestgiveri. Krambua og kaien var «torget» i lokalsamfunnet - her samlet folk seg og fikk med seg siste nytt. Stenborg ble etablert som hovedsenter for handelen på Fedje fra siste ti-år av 1800-tallet fram til 1950-årene. I tillegg ble det opprettet handelsted på Kremmerholmen. Stormark (bosetning i sør) ble først bosatt mot slutten av 1800-tallet, men vokste raskt fram til en bygd.

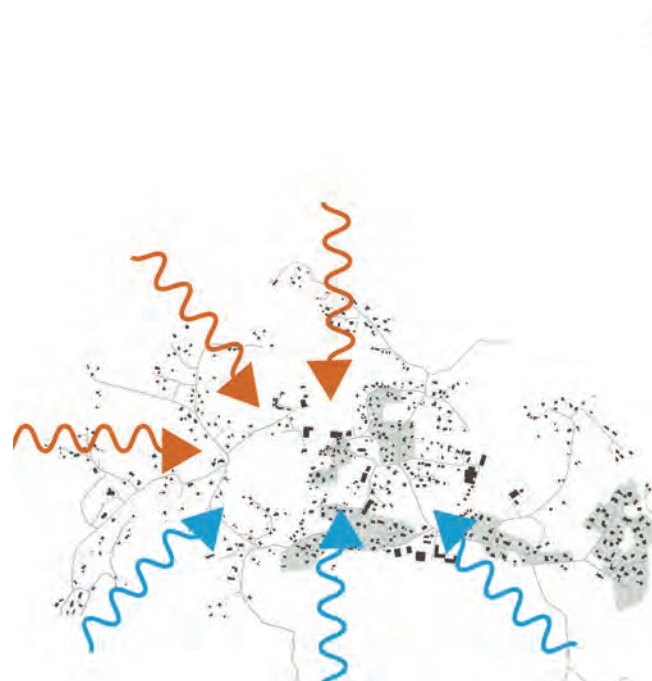
ANALYSE

Sol



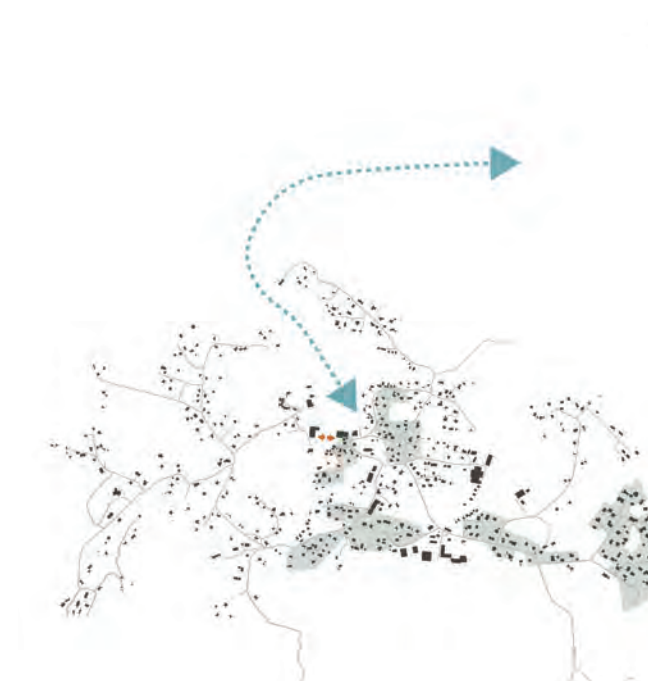
23.06 står solen opp 04.07 og går ned 23.18.
20.03 står solen opp 06.43 og går ned 18.55. Sentrum ligger godt i forhold til sol, og de viktigste stedsrommene som. f.eks. plassen utenfor dagligvarehandelen ligger vendt mot sør.

Vind



Dominerende vindretning på sommeren er fra nord og vest, mens det om vinteren hovedsaklig blåser fra sektoren sørøst til sørvest. Plassen ved fergekaien er noe utsatt på sommeren, mens terrenget ved kirken sannsynligvis har en dempende effekt på vinteren. Plassen ved dagligvarehandelen ligger i le store deler av året grunnet tett bygningsmasse i nord, øst, og sør.

Transport



Dagens transporttilbud består hovedsaklig av fergen til fastlandet på Sævrøy og den privateide elektriske kabelfergen over sundet. Utover dette er det gange(uten fortau), sykkel(uten sykkelsti) og bil som står for forflytningen rundt om på øyen. Såvidt vi vet finnes det to taxier på Fedje, men ingen busstilbud.

NÆRINGSUTVIKLING

GENERELT

Som en del av oppdraget har Fedje kommune et ønske om innspill til potensiell næringsutvikling.

Utover de muligheter som er beskrevet på plansjen om energi, miljø og mobilitet, bør kommunen lete etter muligheter innenfor lokale, fornybare ressurser. Inspirasjon kan hentes fra andre øysamfunn i Norge, Norden og verden for øvrig. Det som alltid er viktig, er å finne produkter basert på råstoffer som er unike – og det burde det være muligheter for i havgapet. Dette kan være matproduksjon eller naturbaserte råvarer inkludert foredling.

Uten å kjenne Fedje og naturressursene inngående, har vi satt sammen en liste med potensielle veier å forfølge. Det viktigste er at kommunen selv initierer prosjekter og setter sammen de personene som trengs for å lykkes. Dette betyr at om kommunen ønsker å komme i gang med tangproduksjon må kommunen selv finne de riktige kommersielle aktørene, foreslå konseptet, og gå inn med delt eierskap som kommunalt eid foretak. Eier kommunen 51% forplikter det også kommunen til oppfølging av selskapet, men det kan være vanskelig å finne aktører som går med på dette som premiss.

ARBEIDSPLASSE

Vi har utført en regneøvelse for å se hvor mange arbeidsplasser forslagene hypotetisk sett kan utløse. Dette vil altså være kommunale investeringer; totalt sett 9 nye arbeidsplasser.



Kunst / gastronomi - koordinator

1



Sukkertarebonde

2



Torvspa

2



Puteproduksjon av ærfugldun

1



Enøkrådgiver

1

FORMIDLING



I kunst og kulturverdenen har formidling og lansering av nye produkter lenge vært under revisjon. Streaming har ført til en drastisk reduksjon i antall fysiske og digitale platesalg. Tilgang til all verdens musikk er nå tilgjengelig for 99 kroner i måneden. En strategi som blir mer og mer vanlig er at lanseringen i seg selv består av fremvisning av prosessen frem til plateslipp. Dette betyr at man lager bakomfilmer fra studio hvor man kan følge artisten i den kreative prosessen. I en verden der alt digitaliseres og blir mer upersonlig, er man i markedsføringen blitt enda mer oppmerksom på å vise frem lokal identitet.

Når Fedje nå skal bli ny, bør man vurdere å lansere en dedikert hjemmeside som blir kommunens felles plattform for å formidle livet på Fedje. Kanskje en burde startet med å dokumentere hverdagen til den jevne fedjebu enten ved hjelp av et filmteam, eller ved å gi ut kamera (go-pro) til en utvalgt del av befolkningen. Markedsføringsmessig ligger dette i samme gate som "minutt for minutt" satsingen, og programmet "der ingen skulle tru at nokon kunne bu". Dette er i tiden, og kan føre til en veldig interessant føljetong.

En annen form for bevisstgjøringsstrategi kan være at kommunen rigger idretts- eller kulturarrangementer. Nordsjørittet, Coastman Norway og havsvømmingskonkurranser har de siste årene trukket store mengder besøkende til kystkommunene. Her får deltagere og tilskuere oppleve vakkert og vilt vestlandsk kystlandskap. Fedjetriathlon og matfestival bør lanseres!

KUNST/KULTUR



Flere mindre kommuner i Norge har med stor suksess satset på kunst som en attraktor for besøkende. Dale i Sunnfjord har i mange år bygget opp Nordisk Kunstsenter, Fjaler har teaterfestival, og Henningsvær har Trevarfest. I Sunnfjord har man kunstnerboliger hvor billedkunstnere og skulptører kan periodevis bo gratis mot at de deltar på verksteder og presentasjoner.

Vi tror man bør sette av plass på toppen av det nye rådhuset til én eller to kunstnerboliger med atelier Eventuelt gjesteleiligheter i forbindelse med innspilling av musikk. Musikkmiljøet er i økende grad på søken etter alternative studio, der man kan bo, jobbe og få inspirasjon. Kan man se for seg et platestudio eller en skrivestue som lånes ut mot gratiskonsert i retur? Bergen har i mange år hatt noen av landets ledende produsenter og låtskrivere. Både kunstnere og musikere ville elsket Fedje.

Det skandinaviske kjøkken har også vært i vinden de siste årene og flere av verdens beste kokker kommer fra Norge. En trend er at de søker hjem. Vi har fått en av verdens beste restauranter i Austevoll. Cornelius på holmen høster internasjonal oppmerksomhet. Fedje kan tilby et eksklusivt lokale for pop-up restauranter om sommeren. Restauratører fra regionen kan komme med sin besetning og kundekrets og drive restaurant i to uker i juli. Et eksempel kan være Lysverket, som kunne kommet til Fedje og servert mat med tang.

Felles for alle forslagene over er at de isolert sett kun medfører kostnader og ingen inntekter for kommunen. Likevel vil det være sannsynlig at ringvirkningen og bevisstgjøringen i seg selv er verdt den økonomiske innsatsen.



Buss/taxisjåfør

1



Formidlingsrådgiver

1

PRODUKSJON



For virkelig å skape arbeidsplasser burde man se på alternative produkter som kan produseres. Vi vet at øl og whisky av forskjellige årsaker ikke fungerte, men det er likevel nok av lokale ressurser som burde kunne ha potensiale. Under er en liste over potensielle idéer som kan videreutvikles:

Tang & tare

Sukkertare kan ha stor gevinst av å ligge i nærhet til fiskeoppdrett. Vekstraten går opp, og taren "spiser" deler av avfallsstoffene som f.eks. fosfor fra merdene. I Danmark finnes et firma som driver med industriell produksjon av isolasjonsplater til bygg av tare som et mer miljøvennlig alternativ til de konvensjonelle isolasjonsproduktene i markedet. Innen 2050 kan Norge produsere 20 millioner tonn tang og tare til en verdi av 40 milliarder kroner. Det er en av konklusjonene i en Sintef-rapport om verdiskaping i havet fra 2012.

Ærfugl

I Vega på Helgelandskysten driver man med produksjon av eksklusive dyner og puter fra ærfugldun. Dunet håndplukkes når fuglene forlater reirene sine og blir deretter rensket. Dette krever riktignok store mengder ærfugl. Én dyne tilsvarer dun fra 60 fugler.

Matproduksjon

Osteproduksjon
Kje- eller lammekjøtt, røyket, speket, bearbeidet eller rett og slett ferskt – fra Havgapet!
Oppdrett? Skjell, tang, fisk, Trenger tørkehus

Helse

Torvspa. I Tyskland finnes det flere spa som baserer seg på behandling med torv. Dette er behandlingssteder for folk med ryggplager, revmatiske sykdommer osv. Man kunne sett for seg et fantastisk kursted ute i torvmyren i sør hvor man med utsikt til havgapet kan gjennomføre smertelindrende torvbader.

Miljø

Etablering av lokal, fornybar energiproduksjon i egen regi eller i samarbeid med andre

Enøkrådgivning og gjennomføring av energiltak (se nærmere beskrivelse neste plansje)

Grønn mobilitet eksempelvis delingsordninger for bil og sykkel for befolkningen og turister, inkl. utvikling av app'er

SIRKULÆRØKONOMISK SUPERKOMMUNE

BYGGEBRANSJE

Ved innføringen av teknisk forskrift til Plan- og bygningsloven i 2007 (TEK07), startet en utvikling mot mer miljøvennlige bygg. På de 11 år som har gått, har vi fått både passivhus, plusshus, klimanøytrale bygg (ZEB) og miljøsertifiserte bygg gjennom BREEAM Nor.

Det har vært energireduksjon og energiproduksjon som har fått størst oppmerksomhet disse årene, men gjennom BREEAM-Nor og ZEB (Zero Emission Building) har mer miljøvennlig materialbruk også blitt et tema. Klimagassutslippene til et nybygg er nå større enn utslippene til energi til drift av byggene sett over 60 år. Og utslippene til materialbruk skjer i år null, dvs ved bygging.

Alle er enige om at utslippene av klimagasser fra byggsektoren må reduseres. Utslipp som skjer i nå-tid er de viktigste å redusere. Fokuset på klimavurdering av bygg dreier seg derfor fra en noe ensidig energifokus, til å omhandle klimagassfotavtrykk inkludert materialer og transport. Ombruk av materialer er i dette bildet et svært viktig virkemiddel.

En annen utfordring med energifokuset i bygg er at byggene har blitt dyrere. Teknisk infrastruktur står for over 30% av byggekostnadene. Når kravene til energiproduksjon, isolasjon og energireduksjon blir større, går prisen på det man bygger ytterligere opp.

Studerer man de nye byggedirektivene fra EU, vet man hvilken vei de nye tekniske forskriftene går i Norge også. Når man i 2020-2025 er nødt til å kompensere for materialbruk som bygget bruker, og transport for dem som bor der vil byggene vi skal bygge bli dramatisk dyrere, dersom man fortsetter å bygge innenfor dagens konvensjonelle byggeri.

I dette bildet vil reduksjon av persontrafikk og miljøvennlig materialbruk med ett tvinge seg frem som avgjørende for byggebransjen. I dette perspektivet er eksisterende byggemasse på en gitt tomt en ressurs, ikke en utgift. Man sparer også utgifter på å slippe å kaste byggematerialet man er ansvarlig for.

En videre konsekvens av dette er at materialer fra andre byggeplasser også har en potensiell verdi for et hvilket som helst byggeprosjekt. Dette bunner ut i at et brukt byggemateriale har 0 i klimagassfotavtrykk (litt avhengig av hvordan materialet må bearbeides før ny bruk). Å ha materialer med null i klimagassfotavtrykk er en fordel når prosjektets klimagassfotavtrykk skal beregnes - og gjennom dette identifisering av prosjektets nødvendige utslipsskompensasjon - eksempelvis solceller, geobrønner mm.

Denne måten å se prosjekter på er allerede tilstede i norsk utvikling. Nær sagt alle forbildeprosjektene innen miljø tenker på denne måten, eksempelvis ZEB COM. Altså en Zero Emission Building COMPLETE som både tar hensyn til: Building materials – construction – operation

and demolition/recycling. Fremtidens bygg tar hensyn til materialenes klimagassfotavtrykk og må kompensere for dårlig materialbruk. Det er i dette bildet upcycling/gjenbruk virkelig har livets rett.

Dersom man flytter fokus fra energi, til klimagass, bør man i det hele etterstrebe løsninger som reduserer ressursbruk i bygg. Å bøte på problemer med ytterligere tekniske installasjoner (eks solceller), øker prosjektenes omfang og kostnad og er i utgangspunktet ikke bærekraftig. Det finnes metoder som reduserer tekniske anlegg, reduserer materialbruk og reduserer installasjoner. Dette er god miljøpolitikk, og er god business! Det er billigere å bygge på denne måten.

GJENBRUK

Det er tre hovedformer for gjenbruk av byggematerialer:

- 1:1 Gjenbruk
- Upcycling
- Downcycling

I tillegg har man andre retninger som handler mer om interiørdesign mm som er lite relevant i denne sammenheng.

1:1 Gjenbruk

Man kan bruke material eller et produkt, som et vindu, fra et prosjekt i et nytt prosjekt. Produktet forandrer hverken form eller nytteverdi og gjør samme "jobben" på det nye stedet man setter det. Dette kan gjøres for konstruksjonssystemer, og byggdeler - og er meget vanlig i form av interiør (mødbler, ovner etc etc).

Dersom man skal kunne arbeide med dette i større skala trenger man som oftest et sted å mellomlagre produkter, slik at man kan bruke det i prosjekter.

Upcycling

Man tar et material eller et produkt og bearbeider det, slik at man gjennom prosessen gir produktet en høyere verdi. Vanlig er å se på avfallsprodukter som man bearbeider og gjør om til et byggemateriale. Det er flere upcycle produkter som lages, og en enkel tilnærming er produkter i tre. treflis kan limes sammen og brukes som gulv eller plater.

Downcycling

Hvis man har et produkt eller et material med en gitt verdi, og man ødelegger dette og skaper et produkt med lavere verdi, kalles det downcycling. Et eksempel på dette er forsøk på å gjenbruke betong. Det er vanskelig 1:1, det er for energikrevende å upcycle, så man knuser betong konstruksjoner og bruker det som råmateriale i ny betong, eller som fyllmasser i landskapsdesign.

Alle disse tre retningene vil gi produkter med lavt klimagassfotavtrykk. Upcycling er riktignok den best ansette modellen, nettopp fordi man gir mer verdi og liv til noe som hadde og kunne vært kastet.

Ser vi globalt har materialuttaket mer enn doblet seg siden 1980 - og det øker hvert år. Tidlig i august meldte alle nyhetskanaler at verdens ressurser for 2018 var brukt opp. I Norge brukte vi sannsynligvis opp vår andel av dette uttaket tidlig på vårparten. Kun 9% av de materialene vi utvinner, gjenvinnes i naturlige kretsløp. Gjenbruk vil bli et overgripende tema for de fleste bransjer i tiden som kommer. Sirkulær materialbruk i byggebransjen er ett av svarene også her.

PÅ FEDJE

Det mest miljøvennlige bygget man kan bygge, er å ikke bygge noe bygg i det hele tatt. Dette er sant generelt, og på Fedje spesielt. For Fedje er gjenbruk dobbelt viktig.

Det er i dag flere tomme lokaler på Steinborg. Den gamle og tomme industrihistorien står som vitner på en tid med aktivitet, velstand og folk. Nye bedrifter som har prøvd seg, har kastet inn håndkleet til slutt, og bidratt til inntrykket av at det ikke går. Å se tomme lokaler i det daglige gjør noe med stedsfølelsen.

Nytt liv i tomme bygg bør være en nøkkeloppgave for Fedje kommune i tiden som kommer. Vi tror kommunen bør bruke egne programmer som aktører for å skape dette livet.

Videre foreslår vi å lansere et kommunalt gjenbruk og upcycling-prosjekt, for hele kommunen. Som del av en ny og tydelig miljøsatsing bør kommunen identifisere:

- alle avfallsprodukter
- alle råvarebehov
- alle tomme bygg
- alle funksjoner både offentlige og private som trenger mer plass
- nye programmer som ønskes til Fedje

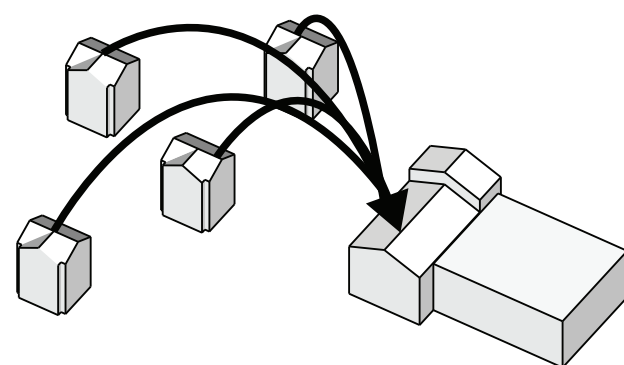
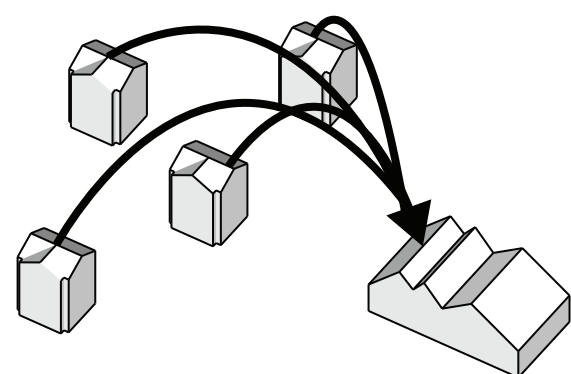
Videre bør kommunen tenke nytt og sirkulærøkonomisk. La Fedje kommune bli den første sirkulærøkonomiske kommunen i Norge. Amsterdam er første byen i Europa. Det er en celeber klubb.

Dette løser flere ting på en gang, og nye interessante prosjekter kan oppstå. Gråvann fra boliger kan omgjøres til gjødsel for matproduksjon. Gjenvinning av fosfor fra kloakk fra campingturister kan gi nytt liv i landbruket. En bedrifts avfall kan brukes som råvare i en annen bedrift. Avfall fra fiskeoppdrett kan brukes som gjødsel for tangproduksjon. Er man flink kan man identifisere nye bedrifter og nye muligheter innen den sirkulærøkonmiske tankegangen.

Grepet er miljøvennlig og vil skape internasjonal oppmerksomhet.

Grepet har stort markedsføringspotensial. Sirkulærøkonomi og gjenbruk er de heteste trendene innen byggebransjen.

Men først og fremst løser det utfordringen med tomme bygg i sentrum. Tomme bygg får nytt liv. Nytt liv danner ny identitet. Transformasjon av identitetsbygg skaper ny stolthet og ny giv. Og kommunal aktivitet øker mulighetene for urbane aktører å lykkes.



RÅDHUS 1.0

Det første prosjektet innen den nye sirkulærøkonomiske kommunen er koblet til kommunen selv. Det skal bygges nytt kommunehus. Kommunale funksjoner er i dag lokalisert flere steder på øyen, og selve kommunehuset er i et gammelt trehus et gdt stykke inne på land. Kommunen ønsker en samlokalisering mer sentralt.

Vi må tenke nytt! Midlene avsatt til nybygg, må i stedet brukes til å ruste opp og ta i bruk den gamle fabrikk på kaien i Steinborg. Effekten av flyttingen blir enda større. Kommunen bruker sine midler for å håndtere en av de største utfordringene, samtidig skaper kommunen liv på det stedet i kommunen det er viktigst å skape liv på. Dette er en vinn-vinn situasjon for alle parter.

Vi har vist en visjon for nytt kommunehus på Fedje. Det består av en transformert fabrikkropp, med et lite påbygg. Vi har tenkt prosjektet bygget i upcyclet materialer. Vi har også vist en nytolkning av "klokketårnet" som settes på et volum som kan romme atelier eller musikerbolig, og som er bygget som et gammelt noheng.

Prosjektet kobler historisk lesbarhet og identitet, sammen med et faktisk behov for areal, og det ypperste og siste innen miljø fra byggebransjen.



112180 Parti fra Fedje

RÅDHUS 1.0



INFRASTRUKTUR & MILJØ

MILJØPLAN

Siden privatbilen ble allemannseie, har tettsteder og byer i Norge, Europa og i verden for øvrig blitt planlagt med bilen som en viktig premiss. Bilen gir fleksibilitet og komfort med ly for vær og vind. Med klimatrusselen hengende over oss, må byene og tettstedene planlegges for betydelig mer effektiv transport da transportsektoren er den sektoren som står for de største utslippene, nær etterfulgt av olje- og gassindustrien.

Transport vs mobilitet

Byene og tettstedene må planlegges på en måte der transportbehovet reduseres og hvor varer og personer sikres en bærekraftig mobilitet. Vi kan tenke oss 4 trinn i en slik planlegging

Trinn 1: redusere behovet for motorisert transport

Trinn 2: fremme gang- og sykkeltransport og redusert varetransport

Trinn 3: fremme nye løsninger som bil- og sykkeldeling, behovsstyrt offentlig transport

Trinn 4: Etablere infrastruktur for lading, deletjenester og effektive kommunale tjenester

Det er ikke gitt at vi har beskrevet alle mulige tiltak, men det kan være en start for å øke sikkerheten langs veien, starte en prosess med mer klimavennlig transport og mobilitet, en utvikling som også bidrar til at folk møtes oftere enn at hver mann eller kvinne sitter i hver sin bil. Noen av tiltakene kan også bidra til nærignsutvikling.

TRINN 1

For et tettsted som Steinborg kan trinn 1 bety at:

- Nye funksjoner som nytt administrasjonsbygg lokaliseres så sentralt som mulig
- Nye bygninger utformes for å sikre gode og lune uterom
- Halvklimateiske soner vurderes der sykkelten tillates som et fremkomstmiddel
- Gang- og sykkeltraseer planlegges langs de viktigste veiene.

TRINN 2

- Det etableres romslige skjermede sykkelparkeringer og gang- og sykkeltraseer med vindskjermer på vind- og værutsatte steder
- Det etableres nærbuss som henter folk der de bor og frakter dem til/fra Steinborg og fergekaia evt andre populære steder
- Varetransporten fra kaien organiseres og kollektiviseres slik at ikke alle må hente og bringe sine varer selv
- Avfallshåndteringen kan effektiviseres med fellesløsninger for flere hus med nedgravde avfallsdunker som hentes når de er fulle – dvs ved behov
- Kommunen kan via informasjonskampanjer og sykkelaksjon søke å få folk til å parkere bilen oftere og bruke sykkelten eller gå.

TRINN 3

- Alle kommunale kjøretøyer elektrifiseres
- Kommunen etablere tjenester selv eller i samarbeid med private for bildelingstjenester, bysykkelordning og båtdelingstjenester med elektriske motorer. Det finnes sykkeltyper som har vind- og værskydd.
- Finne gode kollektivløsninger som buss etter behov, elektriske bil-, sykkel- og båtdelingstjenester

TRINN 4

- Kommunen må ta initiativ for å få etablert ladeinfrastruktur for biler, sykler, busser og ferger
- Det etableres bil- og sykkeldelingsordninger i kommunal regi eventuelt i offentlig/privat samarbeid
- Disse nye tjenestene styres via app'er hvor beboere og turister kan reservere og betale bruken av bilen, sykkelten eller båten via smarttelefonen. Dette er løsninger som finnes på markedet. Kommunen må ta initiativet til å få disse til Fedje.

ENERGIFORSYNING

En utvikling av Steinborg vil naturlig nok føre til at energibehovet øker som følge av nye bygg og elektrifisering av bilpark, ferger, mm. Vi har ikke undersøkt kapasiteten på el.kablene til Fedje, men det antas at, som for mange steder i distrikt-Norge, har en stor del av bygningsmassen direkte el. oppvarming via panelovner. Privathusene har med stor sannsynlighet en vedovn og mange har installert luft-luft varmepumper. Næringsbygg og industri har el. tariffen der de betaler for effekt (kW) i tillegg til energi (kWh). Mens privatkunder betaler kun for energi (kWh) fra strømleverandør og netteier. Med innføring av AMS, elektroniske målere, har nettselskapene instrumentet til å måle effektuttaket til alle forbrukere. Derfor kan det være mulig at private forbrukere i fremtiden også kan bli fakturert for effekt. Prisutviklingen de siste 3-4 år har vist en dobling av effektprisene og en reduksjon i elprisene, ref. www.hafslund.no . Dette er en utvikling som sannsynligvis kan fortsette; der effektkostnadene øker og kostnadene for energiledet reduseres.

Trinn 1: reduser energibehovet

Trinn 2: styr effektuttaket og energibehovet

Trinn 3: vurder et felles varmedistribusjonssystem for hele eller deler av Steinborg

Trinn 4: utnytt fornybare energikilder inkl energi- og effektlagring

Det anbefales at Fedje kommune utarbeider en egen energi- og klimahandlingsplan om det ennå ikke foreligger (Lovpålgt).

For Fedje kommune kan en trinnsvis utvikling på energiområdet bety følgende (listen er ikke uttømmende):

TRINN 1

- Iverksett kartlegging og gjennomføring av enøktiltak i kommunale bygg. Enova har støtteprogram som kan akselerere gjennomføringen, se www.enova.no
- Engasjer eller ansett egen enøk-rådgiver tilgjengelig for private og næringsliv. Denne funksjonen kan dels finansieres via støtteprogrammer fra Enova hvis energirådgiveren driver eget selskap eller er ansatt hos et selskap.
- Vurder felles innkjøp som etterisolering av loft, etterisolering av vegger, utskifting av vinduer, installasjon av varmepumper, utskifting av gamle vedovner til rentbrennende ovner, solceller på offentlige og private tak, osv

TRINN 2

- Vurder om styringssystemer er en del av en felles innkjøpsordning – se trinn 1
- Samarbeid med BKK om å styre effektuttaket på store el.installasjoner

TRINN 3

- Vurder hvilke bygg som kan knytte seg sammen i et felles nærvarmeanlegg
- Termisk energiforsyning: konverter kommunale bygg til vannbåren varme for å kunne utnytte forny bar energi

TRINN 4

- Effekt- og energilagring må sees på i sammenheng med energiproduksjon
- Vurder lokal fornybar energi som overskuddsvarme fra kjø- og fryseanlegg fra fiskeindustri, sjøvannsbaserte varmepumper, kombinert vind-/diesel-/solenergianlegg, biogassanlegg med kraft-/varmeproduksjon basert på kloakk, fiskeavfall, matavfall

MOBILITET

Kartet til høyre viser et eksempel på hvordan et alternativt transportsystem kunne fungert på Fedje. Deler av persontransporten kan flyttes over til sjøveien. Dette er måten transporten på vestlandet har fungert i århundrer, og fortsatt gjør på store deler av Sørlandet. Man kan se for seg at det organiseres et system der man kjøper inn 10 båter som utplasseres på strategiske punkter på øyen; i første omgang i den indre skjærgården. Disse punktene har en dobbel funksjon som transittpunkt mellom el-sykkel/sykkel og båt. Denne typen knutepunkt genererer liv. Både fastboende, turister og dersom dette gjennomføres, også studenter som ser på urban mobilitet vil flokke til disse transittpunktene der en bytter fra landbasert til sjøbasert transport. Det er i disse punktene en har mulighet for å skape urbant liv. Det er i disse punktene en også bør legge tilrette for leiligheter/overnattingssteder, kafeer, museer etc, slik at en alltid fokuserer annen aktivitet til områder som allerede har dette potensialet.

Når det kommer til styring av slike systemer er det flere måter å gjøre det på. I Kina har man prøvd ut en variant hvor man har gps-sporing på både sykler og sparkesykler. Dette betyr at låner man en sykkel er det ikke nødvendig å levere den tilbake på en annen ladestasjon, men man kan bare legge den fra seg der man er. Det betyr at skal du fra Steinborg og hjem til huset ditt kan du bare sette sykkel i veien når du kommer hjem og så kan nestemann som er i nærheten plukke den opp der.

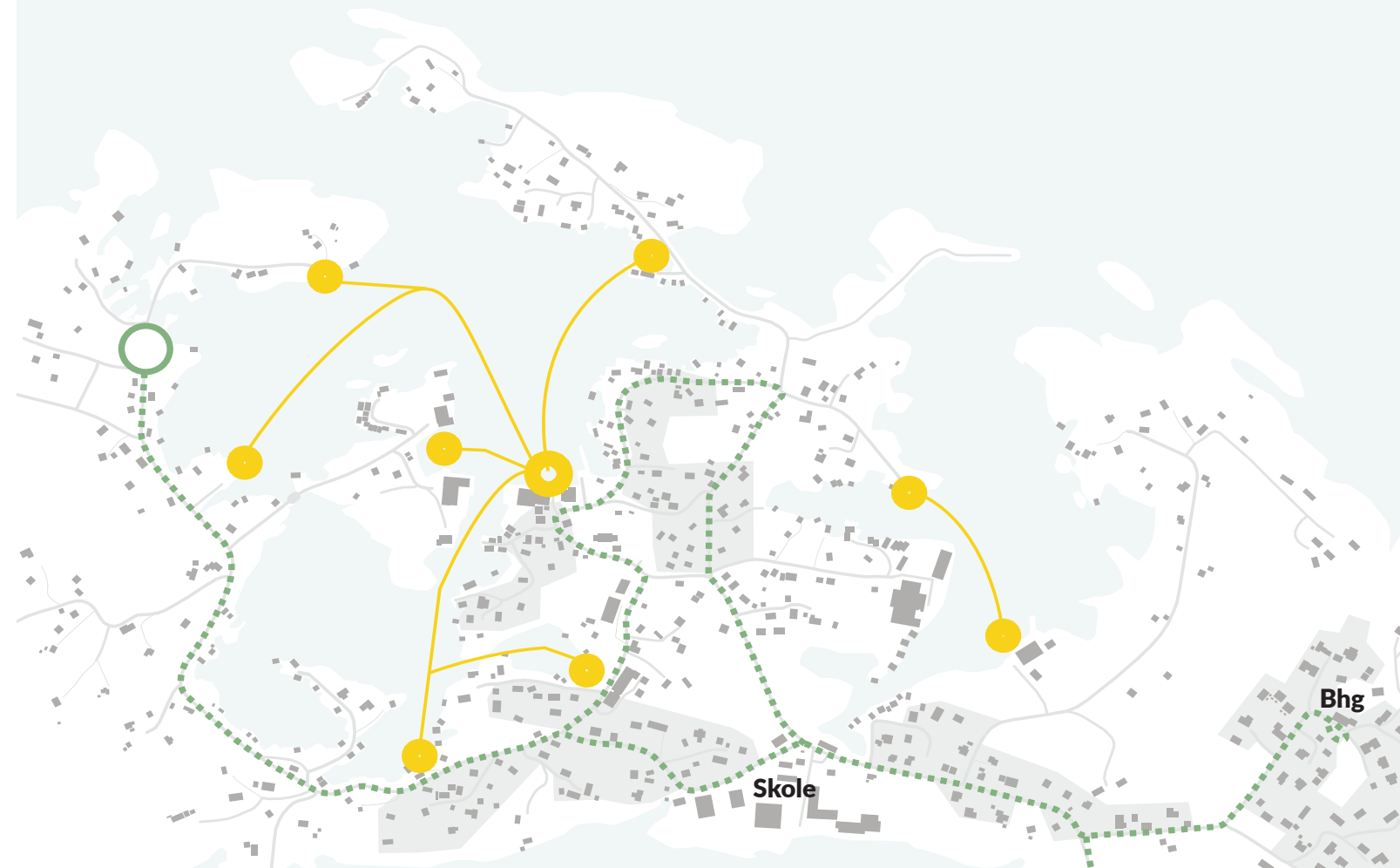
Alternativt gjør man slik bysyklene i Bergen og de fleste andre steder fungerer, man låner på stasjon og leverer på stasjon. Dette styrker også transittpunktenes viktighet og troverdighet, da man er noenlunde sikret at det alltid står en sykkel parat når du kommer inn med båten.

Transittpunktene må i tillegg til elbåter ha bryggeplass til privatbåter ettersom det er like sannsynlig at mange allerede eier båt de kan bruke.

Den grønne linjen viser en mulig buss/kommunal taxi trasé som også kunne fungert etter behov i periodene rundt frokost, lunsj og middag hvor det sannsynligvis er størst trafikk.



Bilde over: GOBOAT; elektriske utleiebåter i København



MULIGHETSSTUDIEN

GREPET

På et sted med få innbyggere er det viktig å kanalisere menneskestrømmene riktig. En spredning av tjenester og tilbud gjør at folk oppholder seg på forskjellige deler av øyen, og sannsynligheten for de gode hverdagsmøtene minskes. Ønsker man at formelle og uformelle møteplasser skal fungere er man avhengig av at folk forholder seg til de samme målpunktene i noenlunde samme tidsperiode.

Steinborg er et sjarmerende sentrum med en rik og tydelig historie. For å ytterlige forsterke sentrum foreslår vi å flytte det nye kommunehuset inn i de gamle lokalene i "Fryseriet". Dette vil bidra til å skape mer aktivitet i sentrum, og det kan også få potensielle ringvirkninger for omkringliggende eksisterende og fremtidig næringsliv som kaféer og butikker. Flere brukere og ansatte samles på et mer komptakt område.

Videre er det foreslått relativt moderate men virkningsfulle grep for å trygge fotgjengere fra fergekaien og inn til markedsplassen ved Matkroken. Fortau på begge sider av veien reduserer gjennomkjøringsfarten og bidrar til å stramme opp den traffikale situasjonen i Muren.

Ved elbilverkingen foreslår vi en forsterket ladehub med kombinasjonen bil, båt og sykkel. For både turister og beboere vil sykkel kunne være et godt alternativ i store deler av året. El-sykkel har også vist seg å være et effektivt fremkomstmiddel som kan passe for både eldre og yngre.

Plassen foran matkroken er idag i stor grad preget av parkering og oppleves litt utflytende med kombinasjonen handel, private forhager, naust og kai. Ved å etablere et nytt felles dekke(beskrevet på neste plansje) kan man se for seg at også det offentlige rom vil fremstå tydeligere.

Parkeringsplassen opprettholdes som idag, men legges under lette tak for også å gi dem funksjon som overdekket oppholdssted. Det som i tegninger er definert som "Rådhusplassen" altså kaien vest for Matkroken er i usikker teknisk tilstand og har dermed ikke blitt programmert i noen særlig grad. Området kan uansett møbleres med benker og bord og fungere som en speiling av uteområdet til Fab8 hvor man kan spise lunsj en skyfri sommerdag.

Rett sør for denne plassen ligger kabelferjen. Dette er viktig lokal infrastruktur og vil bli enda viktigere i tiden fremover om man ser for seg en boligutbygging i Uthaugundet. Vi har foreslått en nedtrapping med ny pælebrygge mot kabelfergen slik at man også i sentrum har bedre tilgang til sjøen. Dette kan fungere både som krabbeletingssted for barn og sitteplasser for voksne.

Huset i innkjørselen fra Muren som er markert som kunstner/musiker-bolig er såvidt vi har skjønt i kommunalt eie og kunne dermed tenkes transformert. Boligene kan erstattes i Uthaugundet og man ville fått en mer aktiv og

utadvendt funksjon i sentrum. Her kan man se for seg små gratis utstillinger og konserter etter endt opphold for artistens periode.

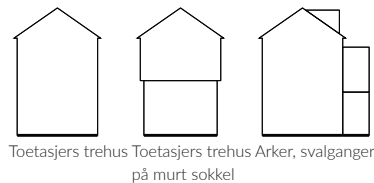
I Uthaugundet er det foreslått en blandet utbygging med naust, boliger, campingplass og noen fellesfunksjoner. Naustene ligger som en skjermvegg mot vintervinden og skaper et indre skjermet område for boligene. Det er planlagt slipp med enkel adkomst for bil, men området som helhet betjenes av felles parkeringsplass i nord. Ved siden av denne ligger også campingplassen tilbaketrukket fra sjøen med et nytt servicebygg med tømrestasjon. Den tidligere campingplassen foreslås benyttet til utbygging av bolig og naust. I forslaget under har vi også tatt oss til rette på eiendommen til Bukser & Berging for å få til en tettere struktur inn mot sundet. Dette avhenger nødvendigvis at en avtale mellom tomteeier og kommunen.

FEDJEHUSET

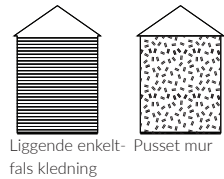
For å kunne foreslå ny arkitektur og nye bygg på Fedje er det avgjørende å skjønne hva som allerede er der idag. Å tegne noe nyskapende er uproblematisk, dette gjøres til stadighet, men om arkitekturen ikke er lokalt forankret, forståelig for dem som skal bruke den, og tilpasset sin kontekst vil et nybyggerprosjekt virke fremmedgjørende og i verste fall provoserende.

Den enkle analysen til venstre sier noe om hvilken bestanddeler det gjennomsnittlige Fedjehuset består av. Dette betyr ikke at alle hus er slik, men vår gjennomgang viser at mange av grepene er gjentakende. Dette vil igjen være avgjørende for formspråk og materialbruk i det som videre presenteres. Rene, enkle former med sal og valmtak og en utstrakt bruk av tre og skifer. Bildet under viser en moderne tolkning av dette formspråket, sober og lavmælt arkitektur med kvalitetsmaterialer.

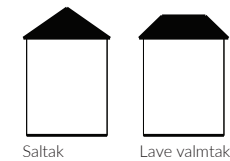
Boliger



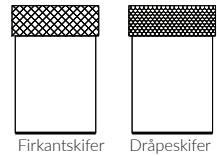
Kledning



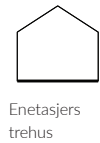
Takform



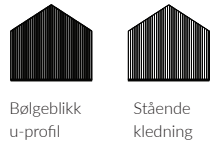
Takmateriale



Naust



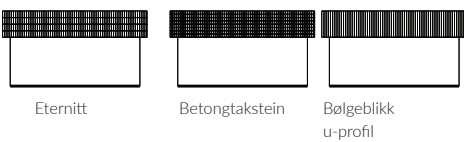
Kledning



Takform



Takmateriale





26

27

Cafe Bjellands

Servicehus

Camping

Park

Sportsskogen

Hotellrom

Kabelferje

Rådhus-plassen

Atelier
Rådhus
Rådhusårnet
Samfunnshus

El-Båt
El-Bil
El-Sykkel

Sauna

Ferjekai
Pop up
Butikk

Bibliotek
Venterom

Bossplass

Post
Info
Landhandleri

Markedet

Kunstner/
Musiker/
Bolig
Felles Hage

Kafé losen

Stormarkvegen

Kirken

Bryggen

Lekeplass
Felles stue

Røkeri

Båtslipp

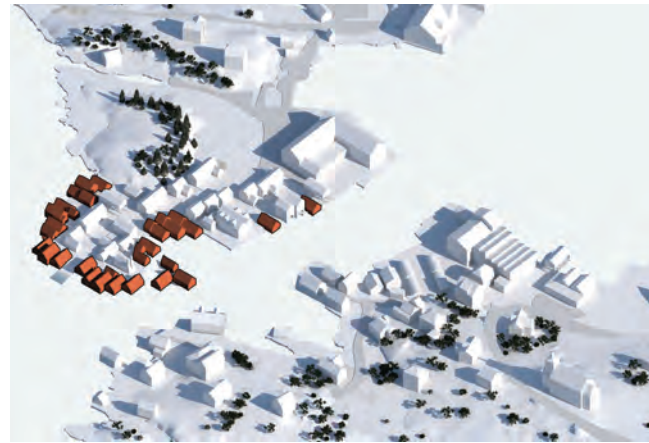
ELEMENTENE



Nothengene



En av de klassiske kysttypologiene er nothengene. I dette prosjektet foreslår vi å gjeninnføre dette som et gjenkjennbart element som plasseres enkelte steder i Steinborg og Uthaugssundet og skaper en rød tråd gjennom de transformerte sentrumsområdene. Gamle bilder viser at Fedje har hatt pælehus, men om de har fungert som notheng eller noe annet er vi ikke sikre på. Uansett har disse byggene stor verdi ved at de tilbyr overdekket uteareal, og man kan skape en tørr lekeplass på regnværsdager som et tilbud for barnefamiliene og andre på Fedje. Den opphøyde delen av byggene foreslås brukt som atelier, enkeltromshotell, sauna, museum og forsamlingsrom.



Naustene



Langs hele randsonen av det utfylte arealet i Uthaugssundet foreslår vi tett bebyggelse med naust. Dette er naust i ordets rette form, og ikke forkledde fritidsboliger. Man kan se for seg en variasjon av naust med direkte innkjøring fra sjø, og naust som ligger litt høyere med egen slipp og drag for båt. En kan se for seg både kommunale-, fells- og private naust.

I midten av området er det planlagt felles slipp med snuhammer.

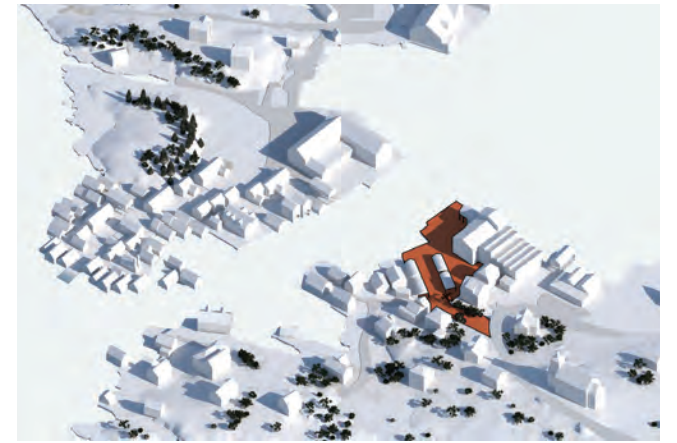
I vest er det foreslått en flytebrygge som kan være både faste plasser og gjestebrygge alt etter hvilket behov som er størst på øyen.



Boligene



Inntrukket fra sjøen ligger boligene. Vi har vist en større utbygging enn etterspurt, opptil 20 rekkehus eller enda flere leiligheter, men dette er primært for å vise hva kapasiteten faktisk er. Boligene er organisert langs en gate i nord og et lite tun i sør. I utkanten av tunet finner vi både en felles røykestove, fellesrom (som kan lånes til bursdager, overnattingsgjester, eller annet festlig lag) og en overbygget lekeplass. De to husene som ligger i sjøen ved Fab8 er tenkt som tre-etasjers hus med båtgarasje i første. Generelt sett tillater dette forslaget en god mix av størrelser og typer bolig som nødvendigvis må justeres etter faktisk markedsinteresse. Det kan være leiligheter, tomannsboliger og rekkehus.

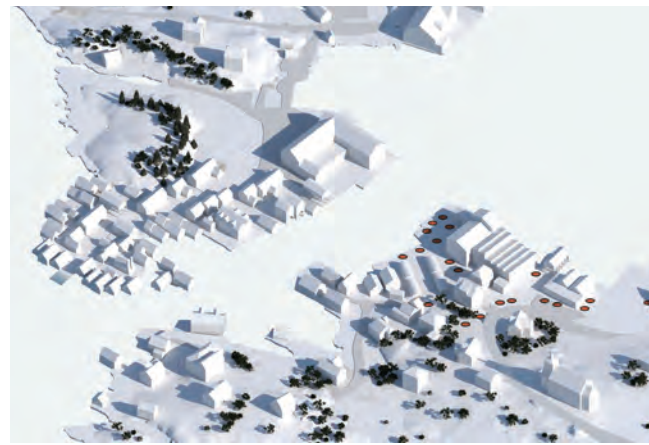
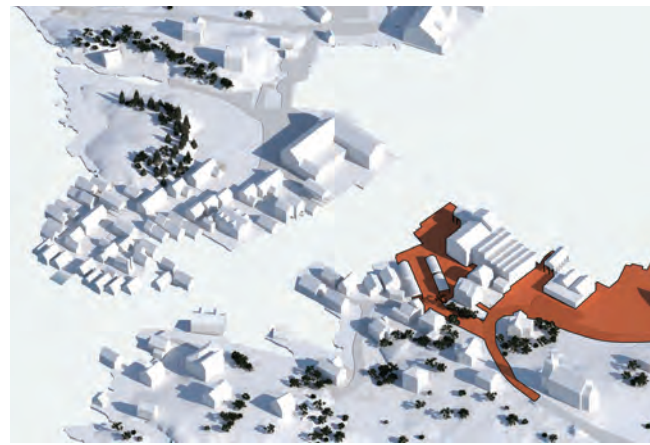


Markedsplassen



På dagens parkeringsplass ved Matkroken foreslås det en multifunksjonell lettkonstruksjon. Disse byggene vil i det daglige fungere som overbyggete parkeringsplasser, men kan når anledningen tilsier det også fungere som markedshaller.

Man kan se for seg både handel av lokale varer, utendørs malekurs, konserter, oppvisning fra kulturskoleelever, sommersjakkturnering osv. I dette forslaget er det totale antallet parkeringsplasser 25 inkludert el-billading på kaien (mot 20 idag), og man kan se for seg at noen av disse overbyggete plassene også kan møbleres for å lage tørre møteplasser.



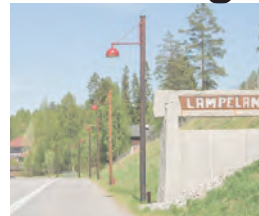
Bakke dekket



For å differensiere sentrumskjernen fra det overordnet vegnettet foreslår vi en endring i dekket. Dette kan gjøres på flere måter; man kan legge ny farget asfalt, maisdekke, brostein, skifer, gatestein eller rett og slett male dagens asfalt. Dette har blant annet blitt gjort i noen av de farligste sykkelstiene i Bergen for å tydeligere skille motoriserte og myke trafikanter.

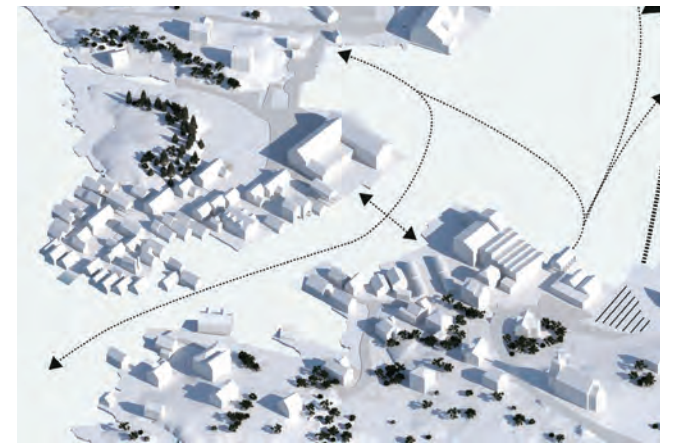
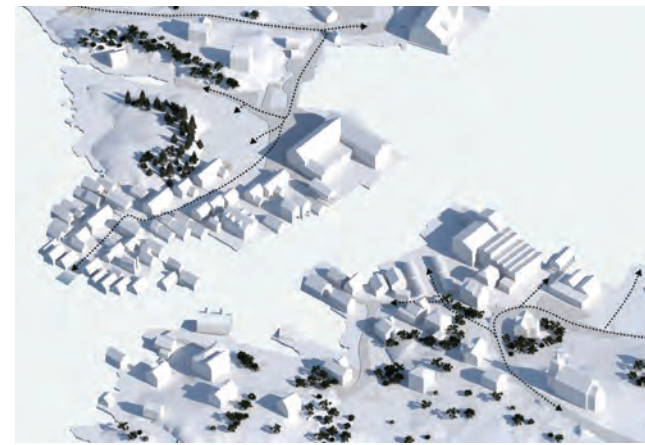
Et rødt(eller i det hele tatt farget dekke) vil være en tydelig indikator på at man entrer en annen sone. I kombinasjon med fartsdumper ved kirken og på kaien er dette elementer som kan redusere hastighet og øke grad av trygghet for myke trafikanter.

Møblering



På fergekaien, ved Landhandleren, på Rådhusplassen og ved Matkroken tenker vi det er rom for mer møblering. Dagens trebenker ved inngangen til matkroken fyller en viktig funksjon som pause og møteplass og dette tilbudet kan med fordel suppleres.

I Florø gikk kommunen tidlig ut og sa at alle nye kommunale gjerder langs veier og gater skulle bygges i skikkelige materialer, dermed er byen nå fylt opp av fantastiske, svartlakkerte smijernsgjerder. I både Brønnøysund og Lampeland har man satset på identitetsskapende belysning, og begge har nå røde gatelamper for å markere sentrumkjerne. Kunne man sett for seg noe lignende på Fedje? Fedjebenken av gamle jernbanesviller, -spiselige lyngvekster i alle plantefelt i sentrum osv. Dette er små grep som kan ha stor trivselseffekt.



Trafikk / Bil



For å ytterligere sikre fotgjengerne er det etablert fortau i Muren. Dette er gjort ved å smalne inn kjørefeltet slik man på begge sider av veien får plass til smale fortau. Dette gjør også at man får bedre oversikt når man kommer ut porten fra Kafé Losen.

Vi opplevde veien som såpass smal i utgangspunktet at det ved flere punkt uansett ikke var plass til to biler i bredden, og da kan man like godt heller legge til rette for fotgjengerne.

I svingen i Muren er det også foreslått krysningsfelt fra Kafé Losen mot Matkroken og Rådhuset. Fortauet må ikke nødvendigvis heves over kjørefeltet, men kan markeres med en malt stripe eller kantstein.

Utover dette er det overordnede veisystemet ikke forandret. Boligene i Uthaugundet får felles parkering ved campingplassen i utkanten av feltet.

Trafikk / Sjø



Fergekaien er det første du møter når du besøker Fedje. Kaien er idag fint tilrettelagt med et lite bibliotek, toaletter, dagligvare, og biloppstillingsplass. Når man kjører av fergen ligger kirken i fond, og dette ønskes opprettholdt av kommunen.

For å tilrettelegge for flere biloppstillingsplasser på fergeleiet foreslår vi en utviding av feltene på bekostning av plassen foran servicebygget. Man kunne sett for seg å fysisk utvide oppstillingsarealet, men det ville sannsynligvis gått utover vollen opp mot kirken som etter vår mening bør få ligge urørt. En utviding av feltene slik vi har vist, må gjøres i samarbeid med veimyndighet og må godkjennes ihht svingradius for kjøretøy etc.

UTHAUGSUNDET SETT FRA SØR



