

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2024 30 stp**  
Landskap og samfunn

# **Offentlige rom som ressurs for små byer – mulighetsrom og strategi for Mosjøen**

Public spaces as a resource for small towns –  
possibilities and strategy for Mosjøen

**Aurora My Evjen Pettersen**  
By- og regionplanlegging

”Som en lang og krokete arm bøier fjorden sig inn i landet. Gårder og fiskerstuer ligger inne i hver vik langs fjorden. Innerst inne har den et høit og stupende bratt fjell på ene siden, og på andre siden en stor og flat sandmo. Og bak moen løfter seg ås bak ås, med bygder og daler mellom åsene. Rett inn for fjorden åpner sig en bred dal. En stor elv stryker gjennom dalen”

- Andreas Haukland, 1929

## Sammendrag

De offentlige rommene er steder der medmennesker møtes, man kan danne relasjoner og få opplevelser. Vi kan se på de offentlige rommene som en ressurs for byene da de er med på å skape sosial, økonomisk, strukturell og kulturell reproduksjon. Men for at dette skal kunne skje, må det rettes et fokus mot hvordan man best mulig kan utnytte de offentlige rommene.

Oppgaven tar utgangspunkt i Mosjøen, en småby i Nord-Norge, som studieområde. Småbyer skiller seg fra store byer da en mindre befolkning og færre tilbud gjør at man må tenke annerledes når det kommer til byutvikling. Her går jeg gjennom en rekke analyser for å kartlegge hva utfordringene er, og hvordan de oppstod. Hovedutfordringen ligger, som ved mange andre små byer i Norge, ved en lav befolkningsvekst. Kommunen setter en rekke mål og fokusområder som skal ta del i å motvirke dette. Gjennom oppgaven ser jeg på hvordan de offentlige rommene kan bidra til å nå målsetningene.

Ved bruk av morfologiske analyser, ser jeg på Mosjøen sin byutvikling allerede fra 1875 da byen fikk bystatus. Analysene viste hvordan Mosjøen har fått en sentrumsforvitring som resultat av en feilberegnet diagnostikk og fragmentering av sentrumsfunksjonene. De statistiske analysene som tar for seg hvordan byen fungerer i dag, viser at denne effekten har blitt forverret gjennom en stadig utvikling av kjøpesenter- og handelsparkstrukturer.

I motsetning til mange masteroppgaver innen by- og regionplanlegging er oppgaven prosjektbasert. Dermed vil jeg til slutt komme med en mulig, foreslått strategi for nytt sentrum i Mosjøen. En sentrumstransformasjon er ikke noe som kan skje over natten. Dermed går jeg her gjennom en langsiktig plan i ulike faser for hvordan å oppnå en helhetlig sentrumssfære. Forslaget vil kunne ta del i å påvirke Mosjøen sin utvikling fremover.

## Abstract

Public spaces are places where people meet, it makes it possible to create relations and experiences. We can think of the public spaces as a resource for the cities since they are part of creating social, economic, structural, and cultural reproduction. But for this to happen, we must focus on how we in the best possible way can take advantage of the public spaces.

The thesis uses Mosjøen, a small town in northern Norway, as a case study. Small towns differ from big cities since they have a lower population, and fewer functions that result in us having to think different when planning. Here, I will do some analyses which will help with mapping what the main challenges are, and how they came about. The main challenge is, as in many small towns in Norway, a low population growth. The municipality sets several goals and focus areas to prevent this negative growth. Throughout the thesis I will look at how the public spaces can be part of reaching these goals.

By using morphological analyses, I am looking at the city development of Mosjøen from 1875 when it became a city. The analyses show how Mosjøen went through a weathering as a result of a poor diagnosis and fragmentation of the central city functions. The statistical analyses that look on how the city behaves today, show how the weathering has been further worsened after the development of the mall and shopping areas.

Unlike other master theses within city- and regional planning, this is a project based thesis. Therefore, I will end with a possible strategy for bettering the city center in Mosjøen. A transformation of the city cannot happen overnight. That is why I will be presenting a long-term plan divided into different phases for how to achieve a continuous city sphere. The proposal will be able to be part of the further development of Mosjøen.

## Takk

Jeg vil begynne med å rette en stor takk til Helgeland museum for god hjelp med å finne litteratur, tilgang på et bredt spekter av bilder og egen kontorplass på Politimestergården. Takk til Vefsn kommune for tilgang på en rekke kartkilder og for å stille til intervju.

Samtidig vil jeg takke Norconsult avd. Mosjøen og MON for samarbeidet gjennom prosjektet Master i Mosjøen.

Min veileder Marius Grønning fortjener særlig en takk for mange gode veiledninger og for at du mangt en gang har tatt deg tid til å redde meg når kriser oppstod.

Takk til familie og venner for oppmuntringer underveis, og til Tuntréredaksjonen for mental støtte og nødvendige avbrekk fra masterskrivingen.

Til slutt vil jeg rette en takk til alle Mosjø-væringene jeg har møtt underveis i prosessen som har vist stor interesse og kommet med gode innspill.

## Innhold

4	Sammendrag	45	4.3 Fase 3 – Aluminiumsverket (1946-1969)
5	Abstract	48	4.4 Fase 4 – Vern av Sjøgata (1970-1999)
7	Takk	52	4.5 Fase 5 – Nyere tider (1990-2010)
11	<b>Del I: Offentlige rom som planleggingsoppgave – problemstruktur og perspektiver</b>	53	4.6 Oppsummering
12	Kapittel 1: Hva står på spill i byens mellomrom?	54	Kapittel 5: En tilstandsrapport
	Oppgavens tema og oppbygning	54	5.1 Demografiske forhold
12	1.1 Bakgrunn for tema – offentlig rom	58	5.2 Boligforhold
12	1.2 Problemgrunnlag	59	5.3 Økonomi og næringsliv
13	1.3 Problemstilling	64	5.4 Grønt skifte
15	1.4 Studieområde: Mosjøen	65	5.5 Folkehelse
17	1.5 Metode	67	5.6 Romlige observasjoner
22	Kapittel 2: Mellomrommet satt i perspektiv	69	5.7 Oppsummering
22	2.1 Urban økonomi	70	Kapittel 6: Diagnostikk og planleggingsoppgave
23	2.2 Geografisk objekt	70	6.1 Hva er problemet?
23	2.3 Småby	71	6.2 Hvordan er sentrum komponert
25	2.4 Mellomrom	72	6.3 Planleggingsoppgave
26	2.5 Offentlig sfære	75	<b>Del III: Byens offentlige rom: en mulighetsstudie</b>
26	2.6 Sentralitet	76	Kapittel 7: de ulike etappene
27	2.7 Sosiologiske perspektiver	77	7.1 Første fase
28	2.8 Normative perspektiver	78	7.2 Andre fase
28	2.9 Bymorfologiske perspektiver	83	7.3 Tredje fase
29	2.10 Sosialantropologiske perspektiver	84	7.4 Utforming av torget
30	2.11 Perspektiver på praktiske metoder i romlig planlegging	84	7.5 Mer enn bare planer
		85	7.6 Kommunale mål
33	<b>Del II: Mosjøen: struktur, målsetninger og utfordringer</b>	86	7.7 En gjenoppstått sentralitetssfære
34	Kapittel 3: Småbyen og det kollektive fremtidsbildet	87	7.8 Skred- og rasfare
34	3.1 Statens forventninger	87	7.9 Ungdom i sentrum
35	3.2 Regionale forventninger	87	7.10 Parkering
35	3.3 Kommunens målsetninger	88	7.11 Storsamfunn vs. lokalsamfunn
37	3.4 Oppsummering	88	7.12 Min kommentar på prosjektet
38	Kapittel 4: Mosjøen – hva, hvordan, og hvorfor?	90	Avslutning
39	4.1 Fase 1 – Handelssentrum (1875-1919)	92	Figurliste
42	4.2 Fase 2 – Jernbanen (1920-1945)	93	Litteraturliste
		96	Vedlegg

# DEL I

---

OFFENTLIGE ROM SOM PLANLEGGINGSOPPGAVE

– PROBLEMSTRUKTUR OG PERSPEKTIVER

# Kapittel 1: Hva står på spill i byens mellomrom? Oppgavens tema og oppbygning

## 1.1 Bakgrunn for tema – offentlig rom

Etter snart fem år utdanning på masteren by- og regionplanlegging sitter jeg igjen med mye kunnskap, erfaring og gode minner. Likevel er det et felt jeg føler meg mindre trygg i – planlegging på små steder. Prosjektutvikling har vært den delen av oppgavene vi har fått bryne oss på jeg har trivdes med mest, men fokuset har alltid vært på det sentrale Østlandet. Har det vært stedsutvikling på et mindre sted, har utfordringen likevel vært hvordan dette stedet kan få en bedre forbindelse med hovedstaden. Realiteten er at ikke alle byer ligger i umiddelbar nærhet til Oslo, og for mange norske byer og tettsteder er det urealistisk å tenke at de skal ha hurtigtog til nærmeste storby. Avstandene er rett og slett altfor store. Selv er jeg nordlending, og har et ønske om å flytte nordover igjen etter endt studie. Men, å planlegge for en liten by i nord er ikke noe jeg har fått øvd meg på ennå. Sommeren 2023 jobbet jeg hos Norconsult avdeling Mosjøen hvor jeg fikk være med på utviklingen av torget. Fremgangsmåten i arbeidslivet var svært ulik den jeg hadde terpet gjennom studie. Dermed satte dette nytt mot i meg og ga utgangspunktet for hva jeg ønsket å jobbe videre med i mitt masterarbeid.

## 1.2 Problemgrunnlag

I 2025, har Mosjøen 150 års byjubileum. I den anledning har kommunen hatt et ønske om å pusse opp Mosjøen torg, slik at det vil stå klart til jubileet. Norconsult ble da bedt om å komme med et konseptforslag til hvordan det nye torget skal se ut, og som sommerstudent fikk jeg være med på deler av denne prosessen. Kommunen hadde ikke satt noen direkte føringer for hva som skulle skje eller hva de ønsker, så Norconsult stod dermed fritt i hva de kunne foreslå.

Det er både positive og negative sider ved dette. Det positive er at man får lov å tenke kreativt og stort, uten at det legges noen premisser for hvordan det skal gjøres. Det vil alltid være ønskelig med estetisk pene torg og byrom fulle av farger og spennende detaljer. Likevel kan dette sees på som en løsning med liten reell effekt. For, hva skal brukeren gjøre her? Hva er grunnen til at man ønsker å oppsøke nettopp dette byrommet? Mosjøen er, som mange andre byer i (Nord)Norge, preget av mye dårlig vær og vind. Det er flere dager i året hvor man ikke ønsker å være ute, enn dager man faktisk ønsker det. Et torg eller bysentrum med kun estetikk i tankene vil ikke være nok til at folk ønsker å ferdes der. Det er en løsning som unnlater å fikse selve rota av problemet.

Dette er ikke kommunen sin feil, ei er det uvanlig. Bakgrunnen for at det skjer er som regel mangelen på kapasitet. Små kommuner med færre folk havner ofte i en situasjon der det er flere arbeidsoppgaver enn det er folk til å gjennomføre dem. Da må det nedprioriteres på noen områder. Medvirkning er ofte en av disse. Samtidig vil dårlig økonomi og lite tid prege muligheten til å gjennomføre nødvendige analysearbeid. Dette er en trend som mange kommuner opplever og noe det er vanskelig å unngå.

Det oppstår dermed et paradoks. Man ønsker et bysentrum som er livlig og hvor folk samles, men samtidig har man ikke tilrettelagt for at dette kan skje gjennom en mangel på å forstå problemet – man kan ikke løse et problem hvis man ikke vet hva problemet er.

For meg er det her selve utfordringen ligger – finne ut hva man ønsker med de offentlige rommene, og hvordan man kommer dit. Det blir viktig å danne et forståelsesgrunnlag av hva som gjør at byrommene i Mosjøen ikke oppnår den urbaniteten man i dag ønsker. Og, er dette engang mulig på en plass som dette, eller må vi tenke annerledes?

## 1.3 Problemstilling

I den offentlige diskusjonen om fellesrommene, mangler det en felles oppfatning av hva problemet er og hva man ønsker med de offentlige rommene. Hva kan man gjøre feil, hva kan man gjøre riktig, er det galt å ikke foreta seg noe? Kriteriene for valg er uklare, hvor situasjonen kan bli manipulert av særinteresser. Dermed lyder problemstillingen slik:

*Hvordan kan de offentlige rommene utnyttes på en måte som imøtekommer utfordringene Mosjøen står ovenfor i dag?*

De offentlige rommene kan vi se på som en *ressurs*. Ordet *ressurs* kommer av det latinske ordet *resurgere*, bestående av *re* (igjen) og *surgere* (å stige/heve) (Babla, u.å.). Til sammen blir dette å gjenoppstå.

At noe gjenoppstår vil si at det blir levende igjen – det får nytt liv. Når vi snakker om hvilken *ressurs* byrom er, mener vi da på hvilken måte byrommet bidrar til reproduksjon. Men reproduksjon av hva? Denne reproduksjonen kan være sosial, økonomisk, strukturell og kulturell. Altså, når man ferdes

i det offentlige, på hvilken måte bidrar disse rommene til den lokale samfunnsstrukturen, næringslivet, det fysiske miljø, symboler, identitet, etc. Det er dette som er essensen av hva avhandlingen skal forsøke å svare på.

Gjennom boka *The Production of Space* (original tittel *La production de l'espace*) av Henri Lefebvre, diskuterer han betydningen av ordet *rom* (space). Rom har i lang tid kun vært brukt om en geometrisk enhet – et tomt område (Lefebvre, 1991). Likevel snakker Lefebvre om en produksjon av rom. Her sier han at (med mine uthevninger):

“(Social) space is not a thing among other things, nor a product among other products: rather, **it subsumes things produced**, and encompasses their interrelationships in their coexistence and simultaneity [...] **social space is what permits fresh actions to occur** (Lefebvre, 1991, s. 73), [...] it is reproducible and **it is the result of repetitive actions**” (Lefebvre, 1991, s. 75).

Med dette mener han at offentlige rom produseres (dannes/skapes) gjennom gjentatte hendelser. Et eksempel på dette kan være sosiale relasjoner. Da skapes rom gjennom at mennesker møtes og kommuniserer – de danner en sosial enhet ved å være sammen. Ressursbegrepet legger teorigrunnlaget for problemstillingen.

En stor del av det en planleggers jobb er, er å undersøke eksisterende forhold gjennom analyser. Disse vil hjelpe med å forstå selve problemgrunnlaget og vil være med for å opparbeide seg en diagnostikk. For å kunne besvare hovedproblemstillingen er det utviklet fire underproblemstillinger. Disse skal det redegjøres for her.

Et samfunn består av mange små prosesser som til sammen utgjør menneskers hverdag. Velfungerende bysentrum er lett tilgjengelige og tilfredsstillende sosiale, kulturelle og kommersielle behov. Offentlig rom er noe mange har formeninger om og en oppgave som utfordrer utviklere. Det er også mange som har interesser av å bruke offentlige rom til for eksempel private kulturarrangement, eller nasjonale festdager. Å skaffe en oversikt over slike interesser, samt forstå hva både kommunale og private aktører ønsker med byrommene vil være hensiktsmessig. Dette fører oss til første underproblemstilling:

*Hvem/hvilke aktører har interesser i byens offentlige rom, og hvilke interesser har de?*

Offentlig rom har en annen effekt på innbyggerne enn det andre fysiske strukturer har, nettopp fordi det er her vi ferdes om hverandre. Vi forholder oss til en menneskelig skala, ulikt den av bilveier og industriområder. Hvordan offentlig rom fungerer er ofte basert på hvordan brukeren, altså lokalbefolkningen, tar i bruk området. Da de fleste byer først ble etablert, var de ikke planlagte i moderne forstand. Utviklingen skjedde noe tilfeldig hvor man slo seg ned der man hadde tilgang på ressurser – ofte nært en vannkilde. Menneskelig bruk over tid har dannet grunnlaget for hvordan man i dag tar i bruk stedet. Dette bør kartlegges, og andre underproblemstillinger blir følgende:

*Hvordan har mellomrommene i bystrukturen oppstått, hvordan ble de tatt i bruk, og hvilke relasjoner har de bygget opp i byrommet?*

De økonomiske, demografiske og sosiale forholdene på et sted sier noe om hvilken type sted det er, hvem som bor der, og hva som driver lokalsamfunnet. Disse faktorene vil som regel endres med tiden og skape nye utfordringer som krever en annen tenkemåte. Kunnskap om dette bør tas med i vurderingen av hva som trengs for videre utvikling. Dermed spør tredje underproblemstilling etter:

*Hvilke utfordringer i form av pågående økonomiske, demografiske og sosiale endringer er det byen står overfor?*

Planer og strategier legger føringer for hvordan man ønsker å utnytte de offentlige rommene. Hvordan de faktisk tas i bruk kan derimot være annerledes. En oversikt over dette vil hjelpe oss med å forstå om rommene fungerer på den måten man ønsker, eller om noe annet skjer. Fjerde, og siste, underproblemstilling blir dermed:

*Hvordan brukes de offentlige rommene i dag?*

## 1.4 Studieområde: Mosjøen

For å belyse problemstillingen, er Mosjøen brukt som studieområde.

Byen midt i Norge har hatt bystatus siden 1875 (Jacobsen, 1975), og tilhører Vefsn kommune. Med sine omtrent 10 000 innbyggere, ligger byen helt sør i Nordland (se kart i figur 1). Mosjøen er i dag kjent for sitt yrende kafé- og kulturliv, men var opprinnelig kjent som håndverkerbyen.

Gjennom oppgaven vil det henvises til både Mosjøen by og Vefsn kommune. Dette er fordi mye av dataen som er tilgjengelig gjelder for hele forvaltningsområdet (spesielt kapittel 5). Annen informasjon er kun gjeldende for byen Mosjøen,

men da vil dette spesifiseres ved det enkelte tilfelle. Figur 1 viser hvor Vefsn kommune ligger i landet, med tilhørende kommunegrense.

Stedet er valgt på bakgrunn av mine erfaringer fra Norconsult. I tillegg har jeg god kjennskap til Mosjøen som har gjort det enklere å komme i kontakt med folk, samt gi en bedre forståelse av byen. Mosjøen har også en spesiell utforming, plassering og tilvekst. Dette vil vi komme nærmere inn på under oppgavens kapittel 4.

For å skaffe en forståelse av byen og plassering av ulike steder det vil henvises til, har jeg laget kartet i figur 2. Utsnittet er av det jeg videre vil referere til som Byflata.



Figur 1: Kart over hvor studieområdet befinner seg, med kommunegrense. Selvlagd





Figur 2: Oversikt over diverse funksjoner i Mosjøen. Selvlagd.

## 1.5 Metode

Oppgaven er prosjektbasert. Dette gjør at fokuset i hovedsak vil være studieområdet, og utvikling av analyser som er hensiktsmessig for å svare på problemstillingene. Forskningsbaserte metoder vil dermed ikke anvendes i like stor grad.

### 1.5.1 Dokumentanalyse

For kapittel 3 ønsker jeg å finne ut hva målene og utfordringene til kommunen er. Da vil jeg gjennomgå en rekke statlige, regionale og kommunale planleggingsstrategier og veiledende dokumenter for distriktskommunene. Disse er valgt ut med grunnlag i at de direkte tar for seg mål og fokusområder for distriktskommunene fremover. Dokumentene er med på å svare på underproblemstilling 1 *Hvem/hvilke aktører har interesser i byens offentlige rom, og hvilke interesser har de?* og 3 *Hvilke utfordringer i form av pågående økonomiske, demografiske og sosiale endringer er det byen står overfor?*

Det finnes en del stortingsmeldinger, og andre spesifikt rettede dokumenter som omtaler byromtematikken, men disse ble det sett bort fra da ønsket var å skaffe blikk over hvordan distriktpolitikken diskuteres. Dokumentutvalget ble dermed:

#### Nasjonale forventninger:

- Meld. St. 27 Eit godt liv i heile Noreg – distriktpolitikk for framtida
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

#### Regionale forventninger:

- Planprogram for regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2016-2025
- Et bærekraftig Nordland - Planstrategi for samarbeid og grønn omstilling 2021-2024
- Politisk plattform 2023-2027 - Nordland fylkeskommune

#### Kommunale målsetninger:

- Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2029

### 1.5.2 Intervju

Som en del av informasjonsinnhenting ble det gjennomført to intervjuer.

*Informant 1:* For å bedre forstå innholdet i Vefsn kommune sin samfunnsplan, ble det gjort et ustrukturert intervju med fagleder for plan og utvikling i kommunen. Det kan ofte være utfordrende å forstå hva kommunen gjør for å nå målene i kommuneplanen da de fleste kommuneplaner forholder seg svært overordnet. Intervjuet forsøkte dermed å skaffe innsikt i hva kommunen aktivt gjør for å nå målene. Siden det var et ustrukturert intervju, foregikk det i hovedsak som en samtale hvor vi snakket om offentlig rom i Mosjøen som tema, samt innholdet i kommuneplanen. Intervjuguiden er dermed svært kort, men ligger som vedlegg til oppgaven (Vedlegg A).

*Informant 2 og 3:* Det ble også gjort et ustrukturert intervju med to av prosjektlederne i MON (Mosjøen og Omegn Næringssekselskap KF). MON tar på seg store deler av de næringsrelaterte oppdragene fra Vefsn kommune. Et intervju med dem virket hensiktsmessig for å bygge på informasjonen innhentet fra informant 1. Her blir det viktig å nevne at informantene i MON sine hovedoppgaver er å drive med rekruttering av nye innbyggere og skape attraktivitet i byen. Dette har nok preget svarene. Denne intervjuguiden ligger også som vedlegg (Vedlegg A).

### 1.5.3 Historisk/morfologisk analyse

Kapittel 4 tar seg gjennom Mosjøen sin byutvikling i fem faser, fra 1875 og til nyere tider. Bygdebøker, kart, reguleringsplaner, bilder og annen litteratur har vært gode kilder for å danne et bilde av hvordan Mosjøen så ut gjennom de forskjellige fasene.

Bygdebøkene har gitt gode beskrivelser av hvordan de sosiale, økonomiske og strukturelle forholdene har vært gjennom tiden. Bøkene har også gitt et fullstendig bilde av den økonomiske situasjonen, samt skildringer av stedet som har gitt et inntrykk av hvordan lokale brukte og levde i byen. Fordelen med å bruke slike bøker er at de er skrevet av lokale historikere. Det har også vært tatt i bruk andre typer bøker skrevet av lokale, som beskriver hvordan det var å bo i Mosjøen. Bøkene som i hovedsak ble brukt er:

- Overgangstid: Vefsnbygdene ca. 1820-1900 av Kjell Jacobsen
- Fra århundreskiftet til frigjøringsvåren av Kjell Jacobsen
- Til Verket: Elkem aluminium Mosjøen sin historie av Rune Pedersen

Kart, reguleringsplaner og bilder fra stedet har bidratt med å illustrere beskrivelsene som kom frem gjennom bøkene. Dette har jeg vært heldig å få tilgang til av Helgeland museum og Vefsn kommune sin planavdeling. Sammensetningen av informasjonen har gjort det mulig å få en forståelse av stedets utvikling. Avisartikler har også vært til hjelp.

Både litteraturen og det billedlige materialet bidrar til å svare på underproblemstilling 2 *Hvordan har mellomrommene i bystrukturen oppstått, hvordan ble de tatt i bruk, og hvilke relasjoner har de bygget opp i byrommet?*

### 1.5.4 Stedlige observasjoner

I samarbeid med Norconsult, avd. Mosjøen ble det gjennomført en rekke stedlige observasjoner av tre offentlige rom i Mosjøen sentrum sommeren 2023. Observasjonene er med å svare på underproblemstilling 4 *Hvordan brukes de offentlige rommene i dag?*

Mosjøen torg, Sjøgata og Byparken ble observert i løpet av tre tidspunkt gjennom dagen, på to forskjellige dager. Klokkeslettene var som følger av figur 3. Den første runden med observasjoner ble holdt under Festspillene på Helgeland, første uken i juli hvor det var pent vær og masse folk i byen. Den andre runden ble holdt etter fellesferien, da det var mindre varmt og færre folk ute. Sjøgata ble delt i tre deler – i krysset mellom torget og Sjøgata, utenfor Helgeland museum, og i krysset mellom Umami, Bestemorhagen og Vefsn (elva) (se kart i figur 4).

Under observasjonene ble det kartlagt bevegelse, aktivitet og antall. Tabellene som ble brukt, ligger som vedlegg på slutten av oppgaven (Vedlegg B).

### 1.5.5 Mulighetsstudie

De forannevnte metodene bidro til å samle data som jeg videre bruker for å gjennomføre en mulighetsstudie. Her setter jeg utgangspunkt i tre faser med ulike steg og tiltak for gjennomføring av strategien.

Mulighetsstudien vil svare på hovedproblemstillingen *Hvordan kan de offentlige rommene utnyttes på en måte som imøtekommer utfordringene Mosjøen står ovenfor i dag?*

Uke	Dato	Hvor	Dagtid	Ettermiddag	Kveld	Timer totalt
27	3. juli	Sjøgata, pkt. 1, r. 1	12.00-13.30	16.00-17.30	20.00-21.00	4
	4. juli	Sjøgata, pkt. 2, r. 1	12.00-13.30	16.00-17.30	20.00-21.00	4
	5. juli					
	6. juli	Sjøgata, pkt. 3, r. 1	12.00-13.30	16.00-17.30	20.00-21.00	4
	7. juli	Torget, 1. runde	12.00-13.30	16.00-17.30	20.00-21.00	4
28	10. juli	Byparken, 1. runde	12.00-13.30	16.00-17.30		3
29		Ferie				
30		Ferie				
31	31. juli	Sjøgata, pkt. 1, r. 2	12.00-13.30	16.00-17.30		3
	1. august	Sjøgata, pkt. 2, r. 2	12.00-13.30	16.00-17.30		3
	2. august	Sjøgata, pkt. 3, r. 2	12.00-13.30	16.00-17.30		3
	3. august	Torget, 2. runde	12.00-13.30	16.00-17.30		3
	4. august					3

Figur 3: Tidtabell over observasjonene som ble gjort. Selvlagd



Figur 4: Oversikt over punktene som ble observert. Sjøgata ble delt i tre punkter. Selvlagd

### 1.5.6 Oppgavens oppbygning

Oppgaven har syv kapitler fordelt på tre deler. Den første delen danner grunnlaget for problemforståelsen, legger frem metode og det teoretiske rammeverket, samt introduserer studieområdet. Del II legger frem en rekke analyser for studieområdet som er med å skape forståelsen for hvor problemet ligger. Til slutt, i tredje del, vil analysegrunnlaget legge grunnlaget for en mulighetsstudie.

### 1.5.7 Abduktivt forklaringsmodus

Oppgaven har et abduktivt forklaringsmodus. Iddo Tavory og Stefan Timmerman forklarte i 2014 abduktiv analyse (heretter AA), som en slags middevei mellom induktiv og deduktiv metode. AA går ut på å gi en forklaring til data som gir et annet svar enn det teorien beviser (Johannessen, 2022). Med andre ord; teorien finnes, men man vil utforske om dette faktisk stemmer. Vil det fungere i praksis? Gjennom en abduktiv metode kan man bevise eller avvise en teori, og deretter videreutvikle den (Johannessen, 2022). Hele poenget med strategien, er å utvikle teori ut fra kvalitativ data (Johannessen, 2022). I motsetning til metoder som bruker teori for å bevise funn, vil AA søke å bruke teorien som et middel for å komme frem til forståelsen av det man studerer (Johannessen, 2022).

For oppgaven vil dette være til hjelp når det kommer til studieområdet. Jeg vil presentere en rekke teorier relevant for oppgaven. Teoriene tar i hovedsak utgangspunkt i større europeiske byer. Dermed vil det være interessant å se om dette vil kunne videreføres til studieområdet som defineres som en småby etter Onsager et al (2021). Oppgaven vil enten kunne bekrefte eller avvise teorien, gjennom kvalitativ data. Dersom den ikke skulle stemme på et småsted, vil man kunne se hvordan den kan tilpasses stedet.

## Kapittel 2: Mellomrommet satt i perspektiv

Gjennom tiden har det utviklet seg en rekke teorier om byer og offentlig rom. Mange anerkjente planleggere, filosofer, sosiologer, etc. har kommet frem til tanker om byutvikling i vårt samfunn. Flesteparten av disse teoriene tar utgangspunkt i urbane og større byer, hvor det er stor variasjon i mennesker, byrom, og kultur. Siden denne avhandlingen tar for seg offentlig rom på små steder, vil teoriene kunne vike da sosiale relasjoner i store byer er annerledes enn på små steder. Dette påvirker hvordan man ser på offentlig rom. Det skal likevel gjøres en gjennomgang av viktige teorier som forklarer offentlig rom, og legger grunnlaget for forståelsen av offentlig rom som ressurs. Det teoretiske rammeverket vil danne betrakningsperspektiver for resten av oppgaven.

Teorikapitlet er to-delt hvor den første delen tar for seg en rekke begreper som legger grunnlag for den videre forståelsen av analysearbeidet i kapittel 3-5. Den andre delen legger kort frem noen perspektiver i planleggingen som vil være relevant for del III av oppgaven da jeg skal komme med et forslag til bruk av de offentlige rommene i Mosjøen sentrum.

### 2.1 Urban økonomi

Verden drives av økonomi. Det er økonomien som har ført til at byer oppstod og fortsetter å eksistere. Dette kan vi se har skjedd gjennom fire stadier – et overskudd av varer (internt marked), (ekstern) handel, industrialisering, og kunnskapsøkonomi.

La oss begynne med et eksempel. I middelalderen ble fortet Leicester, i England, administrativ enhet for området rundt. Med dette fulgte det funksjoner som forum, basilika og offentlig bad.

På denne tiden livnærte de fleste seg av landbruk, hvor de som regel stod igjen med et overskudd av varer (Hohenberg & Lees, 1985, s. 27). Gjennom dette overskuddet av varer kunne de handle med hverandre. Dette var en nødvendighet, og byene ble dermed gjenstand for handel (Hohenberg & Lees, 1985, s. 4). Marked, eller handelsstedene, er et eksempel på et slikt sted. Leicester var den regionale markedsplassen hvor innbyggere kom for å kjøpe varer slik som brød og øl (Hohenberg & Lees, 1985, s. 24). Funksjonen Leicester hadde som markedsplass, satte utgangspunkt for by- framveksten (Hohenberg & Lees, 1985, s. 27). Gjennom handelsinstitusjonene oppstod pengeøkonomien. I tilknytning av dette, ble det etablert institusjoner som finans, kapital og banker (Hohenberg & Lees, 1985, s. 176). Senere, ble det mulig å føre handelen over større avstander til steder lenger unna (Hohenberg & Lees, 1985). Mot slutten av 1300-tallet kunne Leicester produsere og selge stoffer av ull til steder utenfor byen. Her etablerte det seg over tiden slaktere, skomakere, håndverkere og bakere, samt handelsmenn (Hohenberg & Lees, 1985, s. 25).

Den industrielle revolusjonen og fremveksten av industri i byene, førte til en stor økning av befolkning og produksjon i byene (Hohenberg & Lees, 1985). Industrialiseringen førte med seg ny teknologi, ny mekanikk, samt energi i form av damp- og vannkraft. Hvor man valgte å plassere industrien hadde utgangspunkt i hvilke ressurser som allerede fantes på stedet og som man da ønsket å utnytte (Hohenberg & Lees, 1985, s. 176). Byene ble et åsted for tungindustrien og masseproduksjon, hvor behovet for arbeidskraft preget byene (Hohenberg & Lees, 1985, s. 177). På denne tiden kunne man vokse opp på gård, og da man trengte jobb, flyttet man til byen og begynte arbeid i industrien. Det var ikke nødvendig å ha en

utdannelse for industriarbeiderne. Valg av bosted var i hovedsak betinget av hvor man fikk seg jobb.

I dag har dette endret seg. Mye av industrien i Norge har falt bort fordi industrien er erstattet med tjenende produksjon og kunnskapsbaserte næringer. Dessuten er industriell arbeidskraft billigere i utlandet. Samtidig har høyere utdanning blitt allment tilgjengelig, og mange velger nå denne retningen. Da må man som regel flytte til et sted hvor man kan ta utdanning, og deretter flytte til et sted man ønsker å bo. Man velger dermed ikke lenger bosted basert på hvor man kan få tak i jobb, men heller hvilket sted man har de fleste tilbudene og høyere levekår uavhengig av arbeidsdagen. Flere og flere byer satser på kunnskapsøkonomi, også de små byene som lider av negativ befolkningsvekst. Men, i dagens samfunn holder det ikke at byer tilbyr attraktive jobber.

#### 2.1.1 Bolyst

Bolyst er et nyere begrep som sier noe om sannsynligheten for at noen ønsker å bosette seg et sted. Da er det ikke forhold som bolig, arbeid og utdanning man verdsetter, men heller kulturelle verdier. Stortingsmelding nr. 22 (2004-2005) trekker frem hvordan kultur og næring sammen kan være med å styrke en bærekraftig samfunnsutvikling. Meldingen legger vekt på hvordan kulturnæringen kan bidra til å styrke fellesskapet, samt øke livskvaliteten (Kultur- og kyrkjedepartementet, 2005, s. 18). Ved valg av bosted spiller selvfølgelig arbeid og utdanning en rolle, men kulturopplevelser vil også stå sterkt (Kultur- og kyrkjedepartementet, 2005). Offentlige rom er en del av en sosial arena som kan bidra til kulturlivet og dens vekst.

Nå som vi har sett hvordan økonomien har bidratt til at byene oppstod og fortsetter å utvikle seg, vil det videre være hensiktsmessig å skape en forståelse av hva byene består av.

## 2.2 Geografisk objekt

Kristin Sudbø Syvertsen (2022) diskuterer begrepet geografisk objekt i sin masteravhandling. Hva som kan regnes som romlig objekt settes det to kriterier for – de er en del av jordens overflate, og de må være fysiske og/eller funksjonelt annerledes enn omgivelsene sine (Syvertsen, 2022, s. 34).

For å utdype det første kriteriet inngår ikke fenomener som foregår over jordens overflate, slik som vind, inn i definisjonen (Syvertsen, 2022, s. 34). Samtidig kan romlige objekter ha romlige og ikke-romlige egenskaper. Mennesker og andre levende organismer inngår ikke i definisjonen siden de eksisterer på jordens overflate og ikke er en del av overflaten. Elver og veier vil likevel regnes som romlige da de er plassert i jordoverflaten (Syvertsen, 2022, s. 34).

Geografiske objekt er bygget opp av materialer (Syvertsen, 2022, s. 34). Vi kan definere hva et materiell er, ut fra hvilken målestokk vi forholder oss til. Ser vi på en by som et geografisk objekt, vil materialer være hovedveier, boligfelt, og byens sentrum (Syvertsen, 2022, s. 24). Fokuserer vi på boligfeltet i seg selv som geografisk objekt, ser vi at materielle vil være husene, stiene og lekeplassen. Disse begrepene er med på å forstå hvordan byens elementer virker sammen for å skape en helhet.

### 2.3 Småby

Gjennom en studie gjort av NIBR har de identifisert små og mellomstore byer samt bygdebyer og småsentra som steder med 1 000 - 50 000 innbyggere (Onsager et al., 2021). Videre deler de opp disse i mellomstore byregioner (15 000 - 50 000), småbyregioner (5 000 -15 000), og bygdeby/småsenterregioner (1 000 - 5 000) (Onsager et al., 2021). For denne oppgaven vil jeg ta utgangspunkt i disse definisjonene. Siden Mosjøen har et innbyggertall på omtrent 10 000, blir det ut fra denne definisjonen riktig å kalle det for en småby.

Slår vi dette sammen, kan vi si at en småby er et geografisk objekt. Det er fordi geografiske objekt må sees i sammenheng med målestokken de befinder seg i. Dette er på grunn av at en småby består av mange materiell slik som veier, bygninger og natur, som fungerer sammen for å skape byen. Gjennom å ha en eksisterende befolkning og visse byfunksjoner, er småbyen en ressurs i seg selv.

Sett i sammenheng med endringer i den urbane økonomien, kan vi si at småbyen som et geografisk objekt er tilknyttet det spesifikke stedet. Da det før fungerte som arbeidsplass for regionen, er det i dag avhengig av andre geografiske forbindelser. Det geografiske objektet har alltid forblitt det samme, men det befinner seg i en annen kontekst nå enn før. I dag er man avhengig av å utdanne seg i en større by om man ønsker å ta del i den nye økonomien. Man kan dermed ikke i like stor grad som før, bo på samme sted hele livet. Småbyen er dermed et geografisk objekt i et nettverk av andre geografiske objekter.

### 2.3.1 Storsamfunnet og lokalsamfunnet

Småbyene er en arena for lokalsamfunnet. Et lokalsamfunn kan beskrives som produktet av en felles sosial arena, ofte tilknyttet et sted. Det kan være motivert av en felles problemstilling, og kan bidra til å skape et sosialt fellesskap (Fosmark, 2023). Det er altså i hovedsak en gruppe mennesker som danner et fellesskap gjennom noe felles.

Kjeldstadli (2017) definerer lokalsamfunn som "en territorielt basert gruppe mennesker med felles levemåte og strev for samme mål. Og dessuten en betegnelse på sted og sosialt miljø innfor et mindre område" (Kjeldstadli, 2017). Det er altså felles som er nøkkelordet for begrepet. Det

kan være snakk om en felles tenkemåte, eller et felles eie. I et lokalsamfunn eksisterer det en tilhørighetsfølelse hvor vi-et står sentralt (Kjeldstadli, 2017). Man kan enten kjenne hverandre, slik som i et klassemiljø, eller samles gjennom for eksempel en felles politisk mening.

Åsa Fosmark (2023) trekker frem Aarsæther sitt syn på lokalsamfunn i sin masteroppgave. Her henviser hun til hvordan forståelsen av lokalsamfunn kan knyttes til bosted. Fellesskapet dannes gjennom å bo nært andre, og man danner da en felles driv for å samarbeide mot å løse oppgaver som gir tilbake til fellesskapet (Fosmark, 2023, s. 18). Det trenger ikke være begrenset til nabolag, men også tettsteder og småbyer.

Et kjennetegn ved en småby er at det er et lokalsamfunn. Det at "alle kjenner alle" er svært fremtredende. Det er ikke like lett å være anonym i et lokalsamfunn enn det er i storsamfunnet. En person som er født og oppvokst i Oslo vil kunne oppleve å kun møte på fremmede en hel dag. Mens en person som er født og oppvokst på et småsted vil kunne oppleve å konsekvent møte på kjenninger på matbutikken, på vei til jobb, på treningssenteret etc. Lokalsamfunnet er betinget av relasjoner med andre hvor man har en felles opplevelse av situasjonen.

Storsamfunnet skiller seg fra lokalsamfunnet ved at et storsamfunn forholder seg til en større målestokk. Det er et "større, især riksdekkende samfunn" (Det Norske Akademis Ordbok, u.å.-c). Så, når et lokalsamfunn betinges av nære relasjoner, vil et storsamfunn betinges av upersonlige møter. Man har fortsatt noe felles, men det er mindre synlig. For eksempel vil man i et storsamfunn være tilknyttet hverandre fordi man har penger i samme bank, men man kjenner nødvendigvis ikke hverandre.

## 2.4 Mellomrom

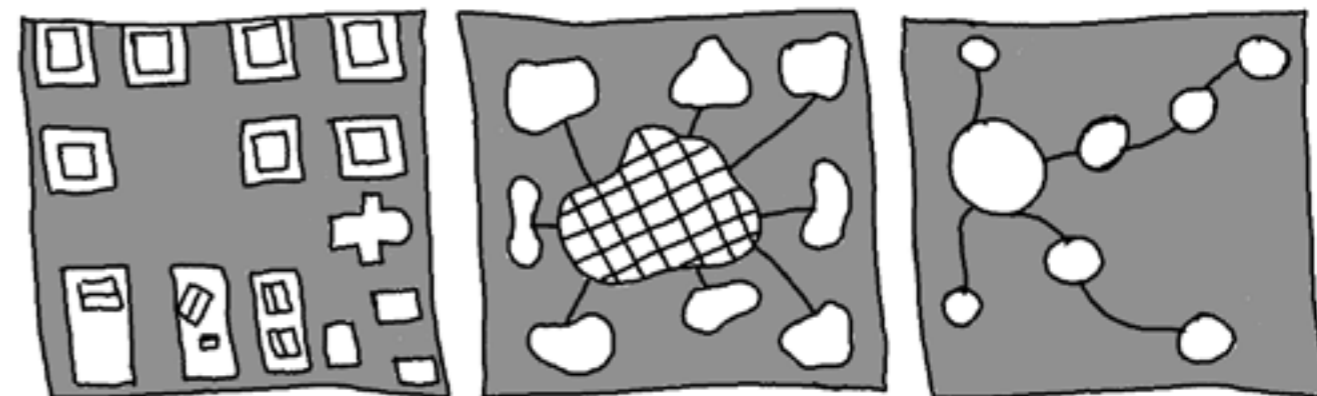
I alle bosettinger med en viss tetthet oppstår det tre grunnleggende strukturer – bebyggelse, sentralitet, og mellomrom (Torres, 2004). Man må ha en plass å bo, og dannelsen av boliger oppstår dermed naturlig. Hvor det finnes en klynge av boliger, vil det også alltid oppstå et senter. Dette er det offentlige, og stedet innbyggerne møtes (Torres, 2004). For å komme seg mellom strukturene får man mellomrom. Dette er veier eller ledige områder hvor man kan komme seg frem (se figur 6). Et mellomrom defineres av at alt annet opphører. Det er en struktur på et sted som kun eksisterer fordi det eksisterer elementer rundt. Når vi for eksempel tegner en gate, tegner vi bygningene som rammer inn gaten, men gaten i seg selv uteblir (se figur 5).

Mellomrom er en type objekt som man trenger av forskjellige grunner. De kan ha både funksjonelle og ikke-funksjonelle forklaringer. Dette kan forklares gjennom ulike konfigurasjoner av fysiske objekt og mellomrom. Tradisjonelt sett var mellomrom rom som ble etterlatt for at man skulle komme seg frem i den kompakte byen – slik som gater og parseller (Grønning, 2020; Torres, 2004). Senere ble det strategisk etterlatt åpne rom som skulle brukes til møteplasser, typisk da torg og parker. Av illustrasjonen i figur 6 kan vi se dette bymønsteret gjenspeiles i først rute. Når en



Figur 5: Fremstilling av mellomrom. Kilde: selvlagd

by utvikler seg til å bli en storby med drabantbyer, oppstår større mellomrom slik som bilveier og lengre strekker med grønne sletter (Grønning, 2020; Torres, 2004). Dette gjenspeiles i andre rute i figur 6. Blir storbyen stor nok, kan det oppstå en polysentrisk byregion (Grønning, 2020; Torres, 2004). Det er en by som har tilknytning andre byer, slik som Oslo er (se siste rute i figur 6). Mellomrommene som oppstår her er enda større, for eksempel motorveier og skoger.



Figur 6: Utvikling av ulike typer urbane bymønstre - den kompakte byen, storbyen og polysentrisk byregion. Kilde: selvlagd

## 2.5 Offentlig sfære

Prinsippet om *den offentlige sfære*, ble introdusert av Jürgen Habermas. Den offentlige sfære oppstår når privatmennesker til sammen danner en offentlig masse og muliggjør at man kan ytre meninger (Habermas, 1964). Aviser, internett og tv-kanaler er media som tilgjengeliggjør den offentlige sfære. Men den offentlig sfære kan også være et fysisk sted.

Når vi har mellomrom og vi har en offentlig sfære, da kan det offentlige rom oppstå. På norsk kommer ordet *offentlig* fra det tyske *öffen*, som igjen betyr åpen (Det Norske Akademis Ordbok, u.å.-b). Vi kan snakke om det åpne rom – et sted man kan ferdes i det åpne. Det engelske navnet på offentlig er *public space* som retter seg mot de som skal bruke området, altså folket (Lid, 2014). Henri Lefebvre sier at det offentlige rom oppstår gjennom produksjon av menneskelige handlinger og ved å samhandle med hverandre (Lid, 2014). Han legger et premiss for at offentlige steder er felles, og dermed vil offentlige rom gi en rett på sosialt byliv (Lid, 2014).

Lefebvre snakker om retten til byen. Han mener at man ikke kan kalle det offentlig om ikke alle har lik mulighet til å delta i det offentlige (Lid, 2014). Dette handler i stor grad om universell utforming. Universell utforming betyr at alle skal ha lik tilgang og mulighet til å bruke et område på tvers av funksjonsnedsettelse, og uten at spesielle grep skal gjøres for at dette skal skje. Gjennom plan- og bygningslovens formålsparagraf, §1-1, skal "Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak" (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2008). Lovverket skal sørge for at universell utforming er oppnådd gjennom all planlegging. Som Lid (2014) argumenter er det utfordrende å tilrettelegge et område for alle brukere. Hun tar opp hvordan nedsunkede fortøyskanter har tilgjengeliggjort offentlige rom for rullestolbrukere og de med rullator, men forverret situasjon for de med benproteser eller kneskader (Lid, 2014). Denne balansegangen er ikke enkel.

## 2.6 Sentralitet

Statistisk sentralbyrå definerer sentralitet som "en kommunes geografiske beliggenhet sett i forhold til et senter hvor det finnes funksjoner av høy orden (sentrale funksjoner)" (SSB, u.å.). Med dette menes det at sentralitet baserer seg på hvor lang unna noe ligger et sentrum med et større antall funksjoner. Funksjoner vil kunne være offentlig transport, kjøpesenter eller butikker, arbeidsplasser etc. Et steds mest sentrale område vil være utgangspunktet for dannelse av sentralitetsfunksjoner.

SSB har innført en standard for sentralitet som setter en verdi for hver kommune ut fra hvor sentrale de er. Sentraliteten baseres på hver enkelt kommunes nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner, hvor de plasseres på en skala fra 0 til 1000 (SSB, 2020). Her er det reisetid som legger føring for beregningen av nærhet. Standarden retter seg mot den enkelte kommune og sier noe om hvor enkelt det er for innbyggerne å utnytte sentrumsfunksjonene. Men sentralitet kan også vurderes ut fra sammenheng med andre steder.

Sentralstedsmodellen ble introdusert i 1933 av Walther Christaller. Den baserer seg på hvor sentralt et sted er ut fra dens mulighet til å distribuere varer og tjenester til omverden (Grøttå & Skytterholm, 2018). Ut fra størrelse og beliggenhet, vil det stedet med høyest sentralitet være et sted som kan distribuere varer og tjenester over størst mulig rekkevidde (Grøttå & Skytterholm, 2018). I Norge vil nok Stavanger eller Trondheim være et slikt sted.

Tett knyttet opp mot sentralstedsmodellen finner vi nettverksmodellen. Den er med på å forklare hvordan ulike byer henger sammen og er avhengig av hverandre (Grøttå & Skytterholm, 2018, s. 26). Modellen forteller oss hvordan noen byer er avhengig av å være i et nettverk av andre byer for å kunne eksistere. Med utgangspunkt i teorien om urban økonomi, vil kunnskapsøkonomien i

noen byer være avhengig av dette nettverket. Det vil si at for å kunne arbeide i en by, er man avhengig av å ta utdanning i en annen by, for eksempel Trondheim.

De presenterte teoriene gir en forståelse av hva offentlig rom er, og hvordan disse fungerer i en bysammenheng. Videre skal vi se på en rekke perspektiver på planlegging. Disse vil gi et grunnlag for å forstå ulike måter å forholde seg til planlegging som oppgave.

## 2.7 Sosiologiske perspektiver

Sosiologiske perspektiver handler om "forutsetningene for, oppkomsten av og samspillet mellom samfunnets ulike elementer" (Skirbekk, Kjølrsrud, & Tjora, 2022). Sosiologi er en generell samfunnsvitenskap som omhandler sosiale systemer enten dette er relasjoner, fellesskap, eller bevegelser (Skirbekk et al., 2022). Med andre ord kan vi si at sosiologiske perspektiver tar for seg hvordan mennesker fungerer sammen i samfunnet, i forskjellige settinger.

Richard Sennett (1994) mener urbane byrom er kontrollert av tre faktorer – motion, sight, og touch. Moderne teknologi har gjort at vi opplever bevegelse (motion) på en mye kjappere måte enn før (Sennett, 1994, s. 61). Da trenger man heller ikke forholde seg til realiteten, og man mister skillet mellom de forskjellige delene av byen (Sennett, 1994, s. 62). Ta for eksempel t-banen i Oslo. På bare noen minutter krysser man de forskjellige bydelene, noe som kan gjøre at man reiser gjennom byen uten å oppleve de forskjellige byrommene man krysser.

På 1800-tallet var det gjennom samtaler med fremmede og bekjente på gata at man samlet informasjon og fikk utløp for det sosiale i hverdagen (Sennett, 1994, s. 62). I dagens samfunn har TV og internett tatt over for denne funksjonen, og vi bruker heller synet (sight) til å samle informasjon om de vi omringer oss med (Sennett, 1994, s. 63). Problemet med dette er at man i større grad dømmes hverandre basert på stereotyper (Sennett, 1994, s. 63). Ved å miste denne sosiale kontakten, skaper det et større skille og fremmedgjør mennesker man ser hver dag.

Hogarth brukte Beer Street og Gin Lane som en analogi for å forklare kontakt (touch). Beer Street symboliserer menneskelig kontakt ved at alle er samlet, nære og rører hverandre (Sennett, 1994, s. 64). Gin Lane er det motsatte hvor alle er i sin egen verden, uoppmerksom på det som skjer rundt dem og de som ferdes ved en (Sennett, 1994, s. 65). Dagens samfunn kan beskrives som Gin Lane da moderne planlegging har skapt fysiske skiller mellom medmennesker basert på deres sosiale status (Sennett, 1994, s. 65).

Disse mønstrene kan man kjenne igjen i dagens samfunn. Man sklir mer og mer vekk fra hverandre gjennom privatbiler, internett og kontorjobber.

## 2.8 Normative perspektiver

Når vi snakker om et normativt perspektiv handler dette om en iboende egenskap som finnes på et sted (Aamo, Bratseth, Eilertsen, Lindahl, & Støa, 2021, s. 28). Jan Gehl er en kjent byplanlegger som snakker om livet mellom husene. Her har han et normativt blikk på det offentlige rom og et verdibasert syn på virkeligheten.

Livet mellom husene handler om nettopp det – livet mellom husene. Gehl tar opp hvordan det som skjer mellom bygninger er mye viktigere enn bygget i seg selv. Det innebærer at alle former for aktiviteter, sammen er med på å gjøre offentlige rom attraktive (Gehl, 2011, s. 14). Hver dag gjør man *nødvendige aktiviteter* slik som å gå på skole eller jobb, har muligheten til å gjøre *valgfrie aktiviteter* slik som å gå en tur eller sitte i sola, eller *sosiale aktiviteter* slik som å snakke med bekjente eller leke med andre barn (Gehl, 2011, s. 9-12). Det er gjennom disse aktivitetene at man får kontakt med medmennesker i det hverdagslige liv. Denne kontakten kan være alt fra lav-intensiv til høy-intensiv. Lav-intensiv er den mest vanlige og består av passiv kontakt slik som å passere andre. Høy-intensiv kontakt oppstår mellom nære venner når man møtes (Gehl, 2011, s. 15). Jan Gehl mener dermed at gjennom å være i samme rom som andre (enten dette er gata man bor på eller torget) danner man sosial kontakt, men det er også selve forutsetningen for å oppnå denne kontakten (Gehl, 2011, s. 19). For å danne levende byer må man da tilrettelegge for at folk skal kunne møtes. Det er ikke nok å bygge flotte bygg i pene farger, men det må kunne være mulig å møte andre (Gehl, 2011, s. 21). Folk drar dit andre folk er, så det er her sosiale relasjoner kan oppstå. For Gehl er det viktigere at livet mellom byggene er attraktivt enn at selve bygget er det.

“The opportunity to see, hear, and meet others can also be shown to be one of the most important attractions in city centers and on pedestrian streets” (Gehl, 2011s. 28).

Men, hvordan tilrettelegger man for dette? Gehl mener det er en sammenheng mellom utendørs kvalitet og utendørs aktivitet (Gehl, 2011, s. 37). “... where a better physical framework is created, outdoor activities tend to grow in number, duration, and scope” (Gehl, 2011, s. 37). Han påstår at det gjennom en rekke eksempler er bevist at gode utendørs fysiske forhold leder til økning av mennesker som ferdes, tiden de bruker ute, og antall aktiviteter de bedriver (Gehl, 2011, s. 33). En av måtene forholdene kan forbedres på er å stenge gater for biltrafikk for å tilrettelegge for gå-vennlige gater, slik det ble gjort i Københavns mest travle gate (Gehl, 2011, s. 37). Samtidig trekker han frem at værforhold vil ha en innvirkning på om man gjennomfører de valgfrie og sosiale aktivitetene (Gehl, 2011, s. 11).

Tanken om livet mellom husene illustrerer hvordan den iboende egenskapen til omgivelsene er avgjørende for om man ønsker å oppholde seg på stedet eller ikke. Det er muligheten man har for å møte andre mennesker og danne relasjoner som gjør de offentlige rommene og nabolagene attraktive.

## 2.9 Bymorfologiske perspektiver

*Morfologi* er “læren om ytre form” (Det Norske Akademis Ordbok, u.å.-a). Det handler om å undersøke og beskrive form og oppbygging av for eksempel dyr i biologien, krystaller i mineralogi, eller ordformer i språkvitenskapen (Det Norske Akademis Ordbok, u.å.-a). Innenfor planleggings verden snakker vi om *bymorfologi*. Dette vil da være læren om byens ytre form. Elin Børrud (2009) forklarer begrepet som “en ‘kognitiv eksplikativ’ byforståelse”. Altså, at man gjennom kunnskap kan forklare hvordan urbane strukturer har blitt til ved å studere dens ytre former (Børrud, 2009). Gjennom et bymorfologisk syn kan vi da stille oss spørsmålene *hva er det, hvorfor oppstod det, og hvilken rolle spiller det?* Det er med andre ord snakk om oppbygninger av det geografiske objektet.

Observasjoner av det fysiske, geografiske objekt vil være med å forklare *hva det er*. En vanlig metode for å kartlegge byers form er *tissue studies* (Carmona, 2021, s. 197). Her framstilles ofte byene gjennom en figur-bakgrunn-plan hvor bygde elementer farges svart og ubygde elementer (slik som gater, torg, parker og offentlige rom) ikke farges. På denne måten får man frem sammenhengende urbane mønstre, men også hvor mønstrene er brutt eller er ikke-eksisterende (Carmona, 2021, s. 198).

*Hvorfor oppstod det* finner vi igjen i bosettingens historiske fremvekst. Matthew Carmona beskriver bymorfologi som “studien av endringer av den fysiske form og bosettinger over tid” (Carmona, 2021, s. 196). Med dette mener han at man kan forstå byen slik den er i dag, gjennom å kjenne til hvordan den har blitt slik. Hvordan fysiske former oppstod er dermed grunnlaget for en bymorfologisk planlegging.

Når man vet hva det er og hvordan det ble slik, kan man finne ut *hvilken rolle det spiller*. Endringene forteller oss noe om hva som skjedde på stedet til enhver tid. De sier noe om hvordan man brukte byen, og hva som var viktig på den tiden. Gjennom å studere endringer over tid, forstår man hvilken ressurs byen var for mennesker som kan tas med videre i planleggingen for å sikre at dette ivaretas. Man kan også forstå hvor utfordringene oppstod og da også hvordan man retter opp i dem.

## 2.10 Sosialantropologiske perspektiver

Når det kommer til sosialantropologi (sosiokultur), er dette sterkt knyttet til identitet. Identitet dannes gjennom økonomi, kultur og sosiale forhold. Det er det menneskelige med deres fellesskap, følelser og territorium som vektlegges og ønskes bevart i et sosiokulturelt syn.

Det er de politisk-økonomiske prosessene ved planlegging og utvikling av strategier at byens fysiske form finner sted. Gjennom hverdagslig bruk dannes det en kultur, som igjen påvirker det sosiale samværet på et sted (Røe & Vestby, 2012). Altså, private og kommunale krefter er de som skaper de fysiske elementene av en by, men det er mennesket som tar stedet i bruk som skaper en sosiokultur. Kulturen kan også være forankret i et kollektivt minne.

Maurice Halbwachs snakker om konseptet kollektivt minne. Her skilles det mellom to ting – om det er mitt minne, tilhører det bare meg, men er det vårt minne, tilhører det alle oss (Russell, 2006). Det skilles altså mellom personlige minner og kollektive minner.

Kollektive minner trenger ikke være begrenset til nå-tiden. Et minne kan overføres fra en generasjon til den neste og da leve lenger enn et enkeltindivid (Russell, 2006). Minnet trenger ikke tilhøre en spesifikk gruppe, men kan være i menneskeheten uavhengig av tilhørighet og sted.

Aldo Rossi forklarer kollektivt minne som “minnet om samfunnet” (Jo, 2003). Gjennom dette minnet vil man kunne se på byen som noe utenfor det fysiske objekt, men heller som et symbolsk sted (Jo, 2003). Gjennom samhandling og kultur dannes det et kollektivt minne om hvordan et sted brukes som vil kunne være gjennom generasjoner. Et eksempel på dette kan være reproduksjon av sentralitet gjennom historiske endringer.

I sosiokulturen har man den samme tankegangen som Lefebvre om reproduksjon. Steder reproduseres når sosiale og kulturelle prosesser oppstår (Røe & Vestby, 2012, s. 45). Sosial aktivitet er medvirkende til at steder dannes og fortsetter å bli dannet (Røe & Vestby, 2012, s. 50). Offentlig rom er dermed gjenstand for reproduksjon og at sosiale og kulturelle prosesser skal kunne skje. Men for å kunne forstå fenomenet trenger man kunnskap.

Kunnskap om hva folk gjør i hverdagen og hvordan de bruker rommene legger utgangspunktet for vår forståelse av rommet. Kunnskap om stedets fortid og muligheter for fremtiden er også faktorer som spiller inn, og setter preg for hvordan vi forholder oss til rommet i dag (Røe & Vestby, 2012). I planleggingen kan man for eksempel gjennomføre analysearbeid, medvirkning og intervjuer for å finne ut av dette. Metodene kan være med å legge et grunnlag for å forstå hva man skal prioritere fremover.

De presenterte perspektivene på planlegging er vitenskapelig basert. Nå skal vi se på en praktisk planleggingsteori.

## 2.11 Perspektiver på praktiske metoder i romlig planlegging

Romlig planlegging foregår gjennom planer og strategier som endrer den fysiske utformingen av rom. Gjennom artikkelen *In search of the 'Strategic' in Spatial Strategy Making*, legger Patsy Healey fram sine tanker om hvordan strategier brukes ved romlig planlegging i praksis. Artikkelen tar opp hvordan strategier for planlegging ofte er for overflødige. Healey (2009) argumenterer at de fleste planstrategier er lagd av parter involvert i urban politikk, som ofte ikke oppnår mer enn å møte rutinemessige mål. Healey refererer til Albrechts sin forståelse av strategisk planlegging, som mener at det oppstår en utfordring når man ikke har mulighet til å oppfylle alle ønsker og mål (Healey, 2009, s. 440). Som planlegger må man

ta viktige avgjørelser for hva som er mest viktig å få på plass. Denne trenden kan vi kjenne igjen i mange norske kommuner, hvor mangel på tid og kapasitet gjør det utfordrende å sette i gang omfattende planprosesser.

Videre trekker hun frem hvordan planer bør ta for seg helheten av området det planlegges for. Hvordan er det mennesker og grupper fungerer i forhold til byen som en helhet (Healey, 2009, s. 440). Ifølge Albrechts er romlig planlegging et helhetlig og transformativt kommunalt arbeid. Det skal ikke bare møte politiske mål, men være heltransformativ slik som Abercrombie sin plan for London i 1944 eller Daniel Burnham sin plan for Chicago i 1909 (Healey, 2009, s. 440). Planene skal bidra til å endre hele byens struktur.

Her kan vi snakke om romlig bevissthet. Dette er bevissthet om ens egen romlige tilstedeværelse enten som et individ eller et samfunn i rommet (Galland & Grønning, 2019). Patsy Healey sin beskrivelse av romlig bevissthet kan forstås som hvor mye vekt planstrategiene legger på soso-romlige forhold (Galland & Grønning, 2019, s. 4). Utfordringen er om planer lagd for å imøtekomme politiske mål, også er i stand til å fungere som en transformativ plan for området. Choay argumenterer at slike planer ikke skal endre på selve samfunnet, men heller være delaktig i å tilpasse seg veksten (Galland & Grønning, 2019, s. 3). Med andre ord, man må ha en forståelse av hvordan mennesker fungerer i det romlige, for å kunne ta avgjørelser om hvordan dette skal struktureres.

Teorien som nå har blitt introdusert, vil være relevant da vi senere skal se nærmere på studieområdet. Særlig i diskusjonen om Mosjøens utvikling i fremtiden vil disse teoriene legge grunnlaget for hvordan vi forstår stedet.



## DEL II

---

### MOSJØEN: STRUKTUR, MÅLSETNINGER OG UTFORDRINGER

## Kapittel 3: Småbyen og det kollektive fremtidsbildet

Målsettingene for våre bosettinger defineres av en rekke dokumenter på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Dokumentene legger føringer for all utvikling i landet, men sier også noe om hva man ønsker å oppnå med små steder, og dermed også de offentlige rommene fremover. Kapittel tre kartlegger hva Mosjøen sin samfunnsrolle i fremtiden er ment å være, og hvilken rolle byrommene har for å realisere de identifiserte målene. Det finnes mange dokumenter som tar for seg dette, men her skal det redegjøres for de viktigste og mest konkrete.

### 3.1 Statens forventninger

Hvert fjerde år produserer Kommunal- og distriktsdepartementet *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*. Dokumentet er gjeldende for hele landet, og legger føringer for hva fylkeskommunene og kommunene skal jobbe med når det vedtas planer og strategier for videre utvikling (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023b). På nasjonalt hold handler utfordringene i hovedsak om å nå bærekraftmålene innen 2030. Dette består av å redusere klimagassutslipp, bevissthet rundt forbruk og ressursbruk, og bevaring av naturmangfoldet. En aldrende befolkning og mangel på arbeidskraft blir pekt ut, samt å sørge for befolkningsvekst i de områdene med negativt eller lavt vekstnivå.

Stortingsmeldinga *Eit godt liv i heile Noreg – distriktpolitikk for framtida* kom i 2023. Meldinga setter mål om å sikre lik tilgang på tjenester, arbeidsplasser, infrastruktur og kulturtilbud uansett hvor i landet man bor (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a). Utfordringene som blir pekt ut i distriktene er en spredt befolkning, og lave fødselsrater, med en høy andel eldre. Det er mangel på arbeidskraft med riktig kompetanse og ikke tilstrekkelig med tjenester og tilbud for alle

(kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a). For å løse problemene fremstilt av regjeringen, er det lagt frem fem satsningsområder:

*1. Samordning og samarbeid i planleggingen:* Samarbeid mellom kommunene og innbyggere, næringsdrivende og andre viktige aktører (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a), samt medvirkning skal bidra til å sikre alle parters interesser (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023b). Stedstilpasset utvikling skal sørge for en følelse av tilhørighet for innbyggerne (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a).

*2. Trygge og inkluderende lokalsamfunn:* Det skal utvikles varierte og sosiale arenaer for befolkningen, hvor stedets særpreg skal ivaretas. Natur og grøntområder står høyt, særlig i lys av koronapandemien (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023b). Samtidig skal boligtilbudet bedres, hvor det særlig skal tilrettelegges for boliger for eldre med nærhet til sentrumsfunksjoner (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023b). Tilgang på tjenester slik som barnehage, skole og helsetilbud i distriktene vil være viktig for å gjøre det ønskelig å bosette seg der (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a).

*3. Velferd og bærekraftig verdiskapning:* Det skal satses på grønn næring, spesielt i energisektoren. Det blir dermed behov for å bedre infrastrukturen gjennom vedlikehold av eksisterende infrastruktur (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a). Desentraliserte og fleksible utdanningstilbud vil være med å sikre at riktig kompetanse havner i riktig region (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a, 2023b).

*4. Klima, natur og miljø for fremtiden:* Næringspolitikken skal ta del i det grønne skiftet. Fornybar kraft og nettkapasitet skal forbedres

gjennom ny kraftproduksjon (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a). Planleggingen skal bidra til et lavutslippssamfunn, hvor fortetting skal brukes som strategi ovenfor å bygge ned natur. Samtidig skal det foregå en strategisk ivaretagelse av naturområdene (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023b).

*5. Samfunnssikkerhet og beredskap:* På bakgrunn av klimaendringene skal arealplanleggingen være et verktøy for å redusere risikoen av dette. Kunnskap om hvilke konsekvenser klimaendringene kan få er vesentlig (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023b). Landbruket skal få bedre støtte, hvor regjeringen vil sørge for nok og trygg mat produsert på norsk land (kommunal- og distriktsdepartementet, 2023a, 2023b).

### 3.2 Regionale forventninger

Hvert år kommer staten med *oppdragsbrev for statsbudsjettet* til alle fylkeskommunene. Dokumentet legger føringene for den videre utviklingen i fylkene, og setter krav til fokusområder og danner målsettinger (Gyribye, 2024). Årets oppdragsbrev setter to mål: 1) flere skal ut i arbeid og dermed er det viktig med desentralisert og fleksibel utdanning, som kan skaffe kompetent arbeidskraft der det trengs. I samarbeid med Innovasjon Norge og Siva skal det komme ny aktivitet i næringslivet. 2) midlene skal bidra til større samarbeid på tvers av landegrensene i Norden, hvor deltagelse i Interreg skal sørge for et samarbeid mellom de Europeiske landene (Gyribye, 2024). I kombinasjon med dette, styrer den politiske plattformen utviklingen i Nordland. I tillegg har Nordland fylkeskommune utviklet ulike regionale planstrategier for å nå disse målene. Dette innebærer følgende:

*Lokalsamfunn:* Planleggingen skal bidra til bolyst og blilyst. Ved å sette skaperkraft, kreativitet og kunst i sentrum skal det bygges opp et sterkt kulturfylke (Nordland fylkeskommune, 2023). Kulturtilbud skal kunne tilbys i alle aldre slik at man kan bygge opp identitet og tilhørighet (Nordland

fylkeskommune, 2021, 2023). Det skal tilrettelegges for gode møteplasser, hvor tilbud som handel, næring og kafé- og restaurantliv står sentralt (Nordland fylkeskommune, 2016). Et variert boligtilbud for både eldre og tilflyttere er viktig, samt et bredt utvalg av tilbud og tjenester (Nordland fylkeskommune, 2016, 2021, 2023).

*Utdanning og infrastruktur:* Det er ønske om at flere fullfører utdanning (Nordland fylkeskommune, 2023), spesielt i lyset av at det etterspørres kvalifisert arbeidskraft i kommunene (Nordland fylkeskommune, 2016, 2021). For å hjelpe til med dette skal utdanningen gjøres fleksibel, i tillegg til at flere ressurser skal gå til etablering av hybelhus (Nordland fylkeskommune, 2023). Nordland har også et ønske om å være fylket for unge i etableringsfasen (Nordland fylkeskommune, 2023). For å styrke bolysten bør fylkesveier og øvrig infrastruktur opprustes (Nordland fylkeskommune, 2016, 2023). Dette bør gjøres på en måte som gir lavest mulig utslipp (Nordland fylkeskommune, 2021).

*Natur og bærekraft:* Nordland ønsker å være det ledende industrifylket innen grønn næring. Særlig her ligger fokuset på fornybar energi, hydrogen og karbonfangst (Nordland fylkeskommune, 2021, 2023). Naturressursene skal forvaltes på en bærekraftig måte da de er sårbare og ofte er offer for nedbygging (Nordland fylkeskommune, 2021, 2023). Naturområdene tilbyr en rekke økosystemtjenester, og dermed skal valg som sikrer lavutslipp prioriteres ved utbygging (Nordland fylkeskommune, 2021).

### 3.3 Kommunens målsetninger

Det er kommuneplanens samfunnsdel som styrer utviklingen for Vefsn kommunen fremover. Den er basert på de nasjonale og regionale retningslinjene, og sier noe om Mosjøen sin samfunnsrolle for fremtiden. Det er en kjent sak at kommuneplanens samfunnsdel ofte forholder seg overordnet, og jeg har dermed intervjuet informant 1, fagleder for plan- og utvikling i kommunen, for å få en bedre forståelse av hva som ligger bak målsetningene i planen.

Informant 1 begynner med å fortelle at kommunen delegerer mye av arbeidet til andre bedrifter og aktører på bakgrunn av lite kapasitet. Mosjøen og Omegn Næringssselskap (MON KF) er ett av bedriftene Vefsn kommune delegerer arbeid til. Selskapet er et kommunalt foretak (KF), som er fullstendig eid av kommunen, og dermed også en del av det kommunale. MON driver med næringsutvikling, og gir rådgivning til nye og eksisterende bedrifter (MON, u.å.-a).

Det kommunen kartlegger som deres største utfordringer er en lav befolkningsutvikling, en høyere andel eldre enn unge, og en nødvendighet å danne nye næringer, for å kunne rekruttere nye innbyggere (Vefsn Kommune, 2017). For å komme i mål med dette, legger kommuneplanens samfunnsdel frem tre satsningsområder og fire fokusområder.

Gjennom *satsningsområde 1*, vil kommunen ha flere arbeidsplasser. Informanten forteller at det er innen næringsutviklingen det skjer mest, og aldri før har det vært så mye utvikling i kommunen som det er nå (informant 1). Samfunnsplanen legger frem at det skal bli ny E6, vindkraftverket på Øyfjellet har fått konsesjon, det skal bli ny videregående skole og nytt Helgelandssykehus (Vefsn Kommune, 2017). I tillegg er det ønske om å kunne tilby høyskoletilbud innen musikk som en fortsettelse på videregående sin musikklinje, samt å styrke opp mot nydyrking i landbruket (Vefsn Kommune, 2017).

Å beholde og rekruttere unge i etableringsfasen er målet for *satsningsområde 2*. Planen legger frem et premiss om at det må være tilgang på barnehageplasser, for at dette skal være mulig (Vefsn Kommune, 2017). Samtidig skal lærings- og fagmiljøet i skolen bli bedre, støtte psykisk helse gjennom bedre tilgang på helsesøstertjenester, og tilrettelegge for idrett og kulturskoletilbud. For nyetablerte vil det være viktig å tilrettelegge for arbeids- og botilbud (Vefsn Kommune, 2017). Flere unge vil være del i løsningen på satsningsområde 3.

Satsningsområde 3 ønsker å oppnå *et godt og verdig liv* for de eldre (Vefsn Kommune, 2017). Da jeg snakket med informant 1, uttrykte han bekymring for hvordan den aldrende befolkningen skaper kapasitetsutfordringer i helsesektoren og for samfunnets økonomi. Satsningsområdet setter mål om å danne en større grad av medvirkning og deltagelse, gjennom at forskning og erfaring deles på tvers av kommuner og arenaer (Vefsn Kommune, 2017). Eldre sine ønsker og behov skal tas inn i betraktning for å skape trygge og sosiale bomiljø, som er funksjonelle og øker selvstendigheten (Vefsn Kommune, 2017).

Byens eksisterende natur spiller stor rolle som rekreasjonsareal. Disse må ivaretas ved *fokusområde 1* (Vefsn Kommune, 2017). Kommunen ønsker å jobbe for god folkehelse gjennom tiltak som et mangfoldig kultur- og idrettstilbud for alle aldre. Personlig økonomi skal heller ikke sette stopper for tilgang på fysisk aktivitet for eldre (Vefsn Kommune, 2017).

Gjennom kommunens andre fokusområde, *Vefsn kommune som organisasjon*, peker planen på utfordringene rundt et samfunn i endring der etterspørselen av tjenester endrer seg. Verden blir også mer digitalisert, noe som må tas hensyn til. De ønsker dermed å forbedre og utvikle tjenestetilbudet i kommunen (Vefsn Kommune, 2017). Samarbeid med nabokommunene vil bli viktig, samt være involvert i beslutninger lokalt, regionalt og nasjonalt. De vil lære av andre kommuner og tilrettelegge for at sine medarbeidere har en læringsarena (Vefsn Kommune, 2017).

Da jeg snakket med informant 1 la han særlig vekt på hvordan kommunen framover ønsker å fortette det vi i dag kaller Byflata. Ved en fortetting vil de sentrumsnære grøntområdene spille en særlig viktig rolle og fungere som uteoppholdsareal (Vefsn Kommune, 2017). Likevel gjør skredfaren som strekker seg inn på de mest gunstige områdene for fortetting på Byflata dette svært utfordrende, ifølge informant 1. Kommunens tredje fokusområde *Byutvikling, levende bysentrum* setter

også kriterier for at kulturmiljø skal ivaretas, ombygging skal ta hensyn til estetikk og vende seg mot byrom, samt utvikling av byrom skal invitere til opphold og aktivitet (Vefsn Kommune, 2017). Informant 1 forklarte hvordan store andeler av leilighetsbebyggelsen i sentrum er bebodd av eldre innbyggere. Dette preger nok bybildet. Derfor ønsker kommunen under dette fokusområdet å tilrettelegge for boligtilbud for yngre innbyggere, som kan føre til et mer levende sentrum (Vefsn Kommune, 2017).

Det siste fokusområdet tar for seg *klima og miljø*. Stigende havnivå, flom, storm og kvikkleireskred kan oppstå ved klimaendringene. Kunnskap om dette vil være viktig ved videre utbygging (Vefsn Kommune, 2017). Samtidig er det viktig å bidra til å redusere klimagassutslipp, slik som Norge har forpliktet seg til gjennom Kyotoavtalen og Parisavtalen (Vefsn Kommune, 2017). Fortetting er en måte å bidra inn i dette. Likevel er det utfordrende å tenke at kollektivtilbud vil være løsningen på lavere utslipp (informant 1). Folk ønsker å kunne kjøre helt til døra, og det er noe vi må ta hensyn til mener informanten. Videre peker han på at de fleste bor utenfor sentrum slik at avstanden blir for lang for å gå. Et nyere busstilbud vil likevel ikke kunne slå de eksisterende parkeringsmulighetene som gjør det attraktivt for folk å kjøre. I dag er det gratis parkering i sentrum, og dette er noe som mange fortsatt ønsker å ha. Da må vi lytte til dette, sier informant 1. Likevel mener han at de gjør opp for dette gjennom utvikling av den grønne næringen.

### 3.3.1 Vedtatte og mulige planer

Her kommer en oversikt over vedtatte planer og planer under prosess som vil kunne prege Mosjøen fremover. Som vi har sett, og vil videre se, er det flere prosjekter på gang, men de følgende prosjektene vil jeg rette ekstra oppmerksomhet mot.

*Ny videregående skole:* I dag er Mosjøen videregående skole spredt over tre lokasjoner – i sentrum, på Kippermoen, og MRK-senteret. Disse skal samlokaliseres i ett bygg på tomta hvor Kippermoen ungdomsskole før lå (Andersen, 2023). Bygget skal stå klart til skolestart i 2027 (Andersen, 2023). Videregående og ungdomsskolen blir da "naboer", og all ungdomsaktivitet blir samlet på utsiden av sentrum.

*Gondolbane:* Nord Gondol er i prosess med å få realisert planer for gondolbane fra Mosjøen sentrum, og opp til toppen av Øyfjellet (Nord Gondol, u.å.). Å bygge gondolbane på fjellet har vært diskutert helt siden 1964 (Nord Gondol, u.å.). Planene er enda ikke vedtatt, med det er vedtatt at Helgeland museum skal være i samme bygg.

## 3.4 Oppsummering

Hva har disse målene og strategiene med offentlig rom å gjøre? Jo, løsningen på å nå målene ligger blant annet i de offentlige rommene. Spesielt når det kommer til ønsker som fortetting, sosiale møteplasser, økt attraktivitet, og bedre mobilitet spiller offentlig rom en vesentlig rolle for å få det til. Parker og grøntareal virker som rekreasjonsareal for mennesker når byen blir tettere. På torget eller i handlegata kan man møte andre mennesker og danne nettverk. Hyggelige byrom i umiddelbar nærhet til sentrale funksjoner som handel og kafé gjør det mer attraktivt for folk å bosette seg der. Når offentlige rom havner i et nettverk er det med på å øke mobiliteten i en by. Dette er bare noen eksempler. De kommunale målene realiseres gjennom offentlig rom, men det betinger at man danner en opphopning av funksjoner rundt det offentlige rom slik at disse sammen fungerer i et nettverk.

## Kapittel 4: Mosjøen – hva, hvordan, og hvorfor?

Kapittel 3 har gitt en innføring i hva det er kommunen ønsker å oppnå med byutviklingen i fremtiden. For kapittel 4 blir det da hensiktsmessig å få en oversikt over hvordan og hvorfor byen har blitt slik den er i dag. En morfologisk gjennomgang av byens historiske fremvekst kan gi oss svar på hvor problemene man ønsker å løse i dag oppstod. Ved å skjønne hvilken ressurs mellomrommene i Mosjøen har vært for byen gjennom tiden, kan vi finne ut hvilken ressurs det er i dag.

Den morfologiske strukturanalysen vil foregå som en gjennomgang av Mosjøen sin historiske fremvekst etter at stedet ble by, hvor det vil trekkes frem hendelser som har hatt en påvirkning på byens form i dag. Særlig vil kunnskap om økonomiske, sosiale, kulturelle og strukturelle forhold stå sentralt, og hvordan disse reproduseres gjennom tidene. Fortellingen er delt inn i fem faser som viser hvordan Mosjøen sin fysiske form har endret seg. Kart, bilder og illustrasjoner vil i tillegg være til hjelp med å danne en forståelse for byen slik den var i den enkelte fase.



Figur 7: Bilde av Engelskbruket i Mosjøen, ca. 1890. Tilhører Helgeland museum.



Figur 8: Fremstilling av Mosjøen under fase 1. Selvlagd

### 4.1 Fase 1 – Handelssentrum (1875-1919)

Mosjøen fikk godkjent bystatus i 1874, som trådte i kraft fra 1. januar 1875 (Jacobsen, 1975, s. 299). Fram til dette var Mosjøen et lite lade- sted med få innbyggere. Stedet ble i hovedsak brukt som overnatting for bønder som pleide å fiske i Vefsna-elva. Det var kommunikasjonen med omverden gjennom dampskip som skapte utviklinga av byen Mosjøen (Jacobsen, 1975, s. 307). Byens plassering langs elva gjorde at jektene fra Bergen kunne bringe viktig gods til byen (Jacobsen, 1975, s. 48). Ved å få bystatus fikk Mosjøen en administrativ rolle som transportør av næring. Bygdene omkring Mosjøen var avhengige av handelen i byen, og dermed var veikoblingene vesentlige (Jacobsen, 1975, s. 307). Elva skapte også muligheter til å drive med trelast.

Engelskbruket (som er et trelastvirke) var avgjørende for den videre veksten av byen (Jacobsen, 1975, s. 308). De siste femten årene av 1800-tallet var det nedgangstider da Engelskbruket fikk reduksjon, og til slutt full stopp i driften (Jacobsen, 1975, s. 322). Gode tider var det likevel for handelsmennene, håndverkerne og kaffehandlerne (Jacobsen, 1975, s. 308). Handelsstedet på Kulstadsjøen var nok det viktigste handelsstedet (Jacobsen, 1975, s. 48), men helt siden 1794 var det også handelssted i Mosjøen (hvor Fru Haugans hotell ligger i dag). Dette ble fram til 1885 drevet av Schrøders og deretter hans enke (Jacobsen, 1975, s. 50). Det fantes også handelssted i andre enden av Sjøgata. I 1913 startet Samvirkelaget opp i Mosjøen (tidl. Vefsn Koop. Handelslag) (Jacobsen, 1977, s. 182).

Sjøgata var i denne perioden det definerte sentrum. Her møttes bønder og byfolk – både for å gjøre sine daglige ærend, men også for å hente inn informasjon og lage avtaler. Kafékulturen i Mosjøen har i lang tid vært tilstedeværende, og var på slutten av 1800-tallet like viktig (Jacobsen, 1975, s. 404). Det ble beskrevet at

Mosjøværingene sløste unna dagene på å drikke kaffe og hang på gatehjørnene som om de ikke hadde bedre å gjøre (Jacobsen, 1975, s. 404). I realiteten var dette svært viktig for det sosiale, politiske og økonomiske livet (Nilsen & Pedersen, 1982). Folk hadde sine faste plasser på kaféene og i gatene, noe som gjorde det enkelt for innbyggerne å finne de man ønsket å snakke med (Jacobsen, 1975, s. 404). Den første kaffe-bua sies å være "Kaffe-Helena" som stammer tilbake til 1850 (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 6). Her var det rom for uformelle sosiale møter. Kaféer som Tipperary (i dag Tippen) finner vi fortsatt igjen i dag (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 7). Like viktig for det sosiale livet var Tiendebytte og Martna'n. Disse var marked, hvor bøndene hadde sine faste ståplasser hver lørdag (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 12). Martna'n kan sies å være de første byrommene på bakgrunn av sin funksjon som møtested.

Med faste plasser, var det enkelt å finne de man skulle ha tak i, og fungerte som et kommunikasjonssystem fram til utpå 50-tallet (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 12). Over tiden utviklet også Tiendebytte seg til å ha karuseller og linedansere (Jacobsen, 1975, s. 405). Ved århundreskiftet ble Byparken anlagt, og stod klar i 1905. Parken hadde musikkpaviljong (som fortsatt eksisterer i dag), og tilrettela for nye rekreasjonsmuligheter.

Handelsstedene var også en form for møteplass. Her fikk man høre nyheter og lagde avtaler med bekjente (Jacobsen, 1975, s. 48). Tingene ble i tillegg holdt på handelsstedene, og da var det handelsmannen som pliktet å være vert (Jacobsen, 1975, s. 48). Brennevinssalg var enda et innslag som gjorde handelsstedene populære (Jacobsen, 1975, s. 48).



Figur 9: Diverse bilder fra torget og Sjøgata, ca. 1900. Tilhører Helgeland museum

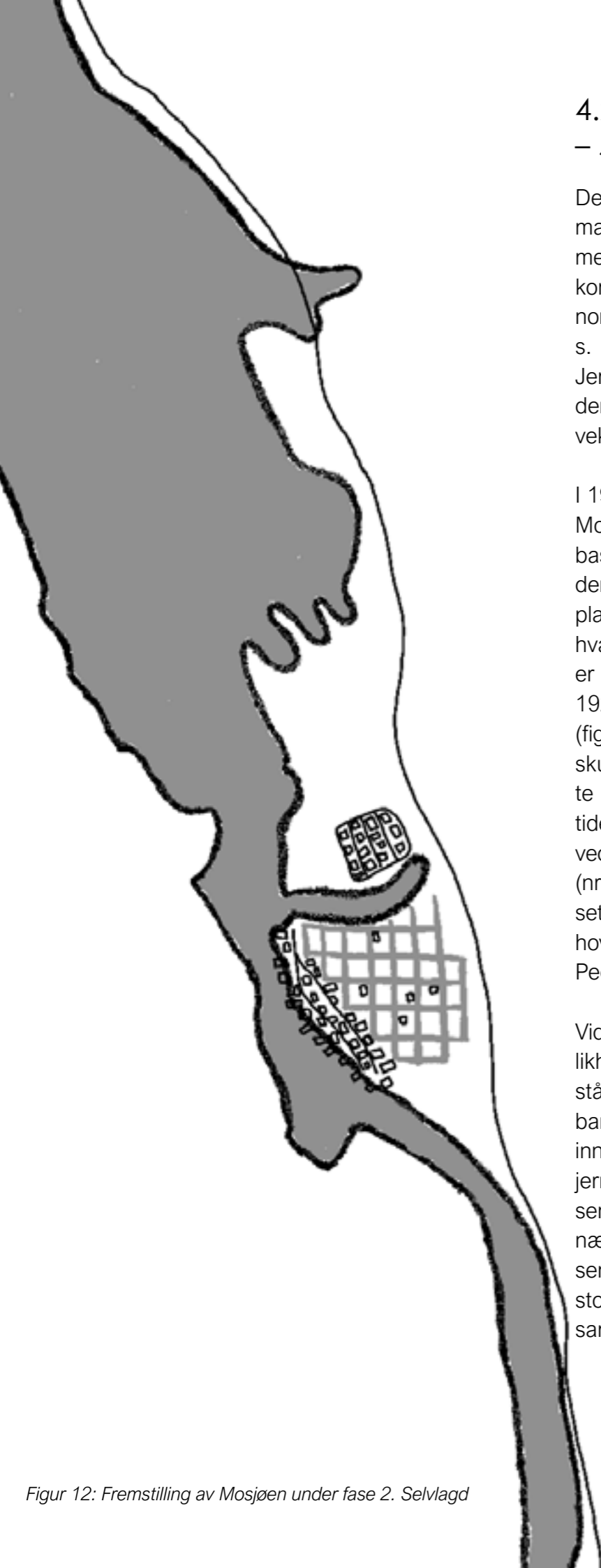


Figur 10: Reguleringsplanforslag for Byflata, 1876. Tilhører Helgeland museum

Fram til Mosjøen ble by, foregikk utbyggingen noe tilfeldig der man bygde hvor det var plass (Jacobsen, 1975, s. 305). Det oppstod en agglomerasjonsprosess hvor utbyggingen strekte seg i et labyrintformet nettverk. Marius Hægstad kritiserte dette ved hans besøk sommeren 1887, og påpekte den uregelmessige bebyggelsen, og mangelen på brannsikkerhet (Jacobsen, 1975, s. 394). Elleve år tidligere, i 1876, ble det gjort et reguleringsarbeid for ladestedet (se kart i figur 10) (Jacobsen, 1975, s. 396). På denne tiden eksisterte bare Sjøgata og Skjervgata (Jacobsen, 1975, s. 396), men planen ble utgangspunkt for byens videre utvikling. Selv om det var relativt få hus opptegnet på kartet fra 1888 (se figur 11), bodde det likevel 1100-1200 innbyggere i disse gatene (Jacobsen, 1975, s. 396). Reguleringsplanen viste for første gang rutenettet som vi kan finne igjen i dag. Senere kart, slik som det av 1888, videreformidler rutenettstrukturen. Planene viser da Mosjøen som en kombinasjon av labyrint, med det ortogonalt rutenett som et nytt lag.



Figur 11: Kart over ladestedet Mosjøen, 1888. Tilhører Helgeland museum

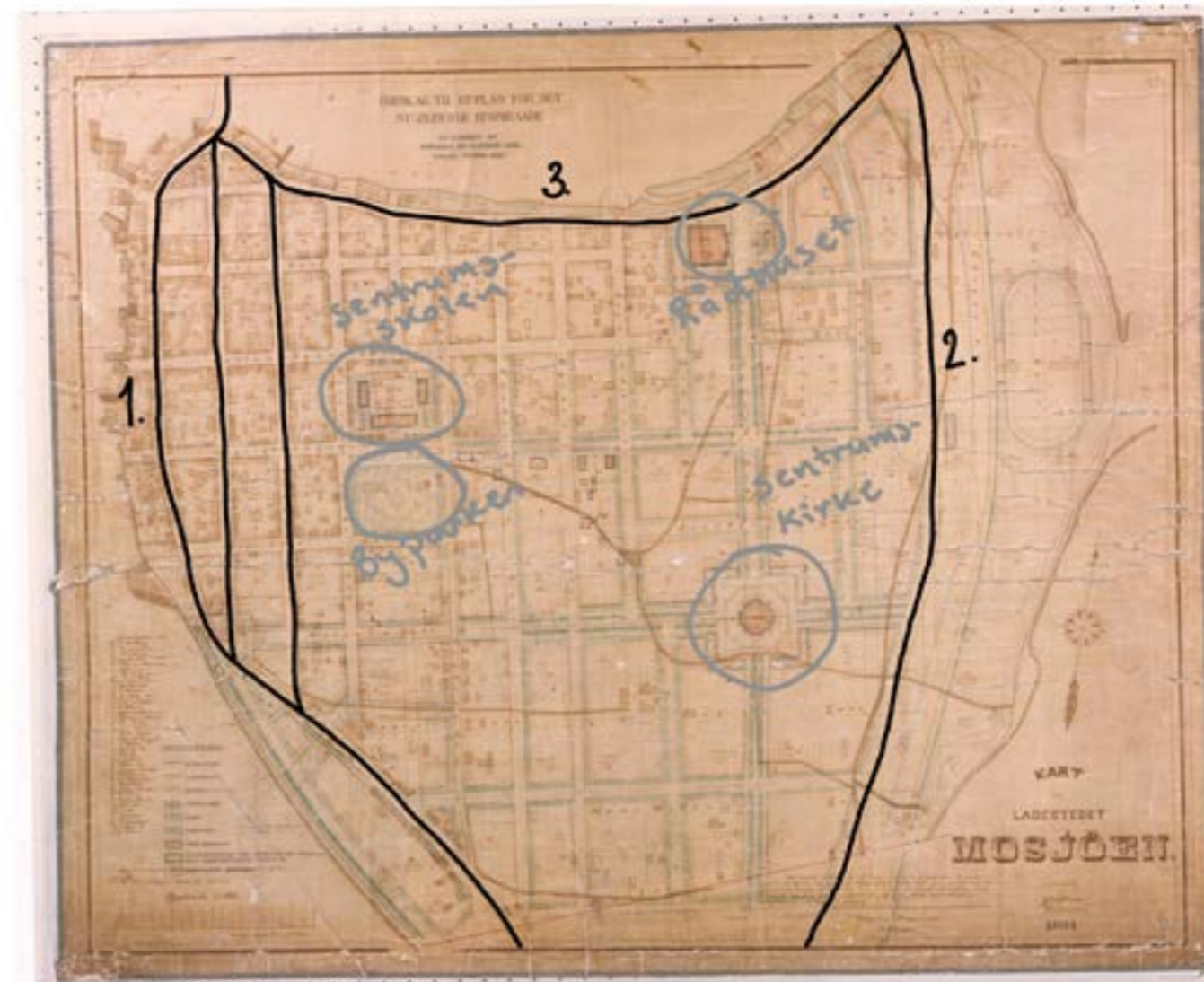


## 4.2 Fase 2 – Jernbanen (1920-1945)

Det var først på 20-tallet at den store veksten man ønsket ved å få bystatusen begynte å komme til syne. I 1923 ble det vedtatt at det skulle komme toglinje som skulle gå fra Grong, gjennom Mosjøen, og opp til Bodø (Jacobsen, 1977, s. 239). Dette ble likevel en langsom prosess. Jernbanen gjorde det nødvendig å revurdere den eksisterende byplanen for den kommende veksten.

I 1925 lagde Sverre Pedersen under oppdrag fra Mosjøen kommune ny byplan for Mosjøen. Planen baserer seg på reguleringsplanen fra 1876, og videreformidler rutenett-strukturen. Sammen med planen finnes det en beskrivelse som forklarer hva som var tenkt med byplanen. Først og fremst er det lagt opp for to hovedårer (S. Pedersen, 1925). Disse er markert på illustrasjonen under (figur 13). Planen legger opp til at Elvegata (nr. 1) skulle bli hovedfartsåren da den skapte en direkte kobling med handelssentrumet som på denne tiden var Sjøgata med Strandgata. Den andre hovedlinjen skulle gå langs med foreslått jernbane (nr. 2). Gjennomfarten via Skjervgata (nr. 3) ble sett på som den minst brukte, og dermed ikke en hovedfartsåre men heller et promenadestrekk (S. Pedersen, 1925).

Videre, setter Pedersen en prognose om at det i likhet med Harstad 25 år tidligere, kom til å oppstå en stor vekst i byen som følge av den nye jernbanen (S. Pedersen, 1925). Dermed tegnet han inn en sentrumskirke nært hvor det ble tenkt at jernbanen skulle komme, som skulle bli det nye sentrum. Lenger nord finner man rådhuset, og nærmere midten av flata finner man byparken og sentrumsskolen. Avstandene mellom disse er store, men det var tenkt at bebyggelsen kom til å samle seg rundt disse funksjonene.



Figur 13: Sverre Pedersens byplan, 1925. Mine egne opptegninger. Vefsn kommune.

Sommeren 1940 var strekket Mosjøen - Grong ferdig (Jacobsen, 1977, s. 249). Da Nordlandsbanen kom, fikk byen en ytterligere kommunikasjon med omverden, deriblant en økt tilflytting til Trofors og Grane (Jacobsen, 1977, s. 254). Samtidig førte jernbanen til utvikling på Volla (nord for byplanen av 1925), hvor det til og med ble utløst reguleringsplan for området (Jacobsen, 1977, s. 252). Sverre Pedersen, som nevnt tidligere, forutsatte denne veksten på Dolstad (inkl. Volla), og kom med et reguleringsplanforslag som bygger på hans plan for Byflata (se figur 14).

Samtidig førte jernbanen til at det kom flere nye arbeidsplasser til byen, slik som jernbanefunksjonærer (Jacobsen, 1977, s. 250). Jernbanerestauranten ble også startet opp, samtidig som Lyngengård gjestgiveri og Dolstad Pensjonat (Jacobsen, 1977, s. 250-252). Da

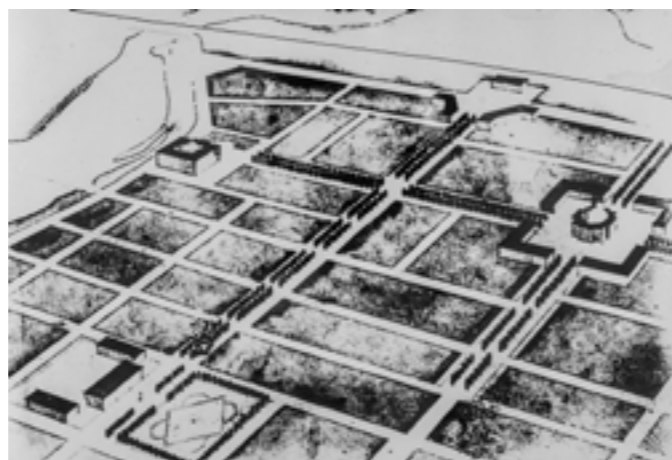


Figur 14: Reguleringsplan for Dolstad, Sverre Pedersen, 1930. Tilhører Helgeland museum.

jernbanen skulle bygges videre nordover, brakte dette omtrent 3000 menn i arbeid på strekket Mosjøen - Mo i Rana, men dette var likevel midlertidig arbeid (Jacobsen, 1977, s. 251).

Det sosiale livet forholdt seg lik i denne perioden. Gjennom et leserbrev publisert i Helgeland Arbeiderblad 15. juli 1938 finner vi en skildring av en forbigående. Han skriver følgende "Mosjøen viste seg å være en koselig liten småby hvor alle kjenner alle, og man snur på hodet når det kommer fremmede på besøk. [...] Og det så ikke ut som de som bygde og bodde der på bjerget heller hadde det så travelt. [...] Over alt så man folk som stod sammen i klynger og pratet. Og de stod ikke, slik som man er vant til å se andre steder, på hjørner og fortaug. Nei, de stod midt i gata. Gate opp og gate ned" (Anonym forfatter, 1938). Dette er interessant da det kommer frem hvordan denne måten å sosialisere på er så spesiell at det fanger oppmerksomheten til besøkende.

I samme avisutskrift ble det publisert et reisebrev av Rebekka Selte, som sier følgende: "Vi går gjennom have til bakerbutikken. Her vrirler det av små kaféer. Det er rent komisk. En skulde tro de forskjellige innehaverne måtte støtte hverandre med besøk. Kaféene er ikke nye heller, så de er ikke åpnet med tanke på gjennomgangstrafikken etter nyveien" (Selte, 1938). Det er tydelig at kafédriften som var svært fremtredende rundt århundreskiftet, fortsatt var like viktig årene før krigen startet. Selv nærmere 40 år senere kan vi gjenkjenne de samme sosiale normene og kulturen som det var i Mosjøen på slutten av 1800-tallet.



Figur 15: Illustrasjon av byplanen av 1925. Helgeland museum



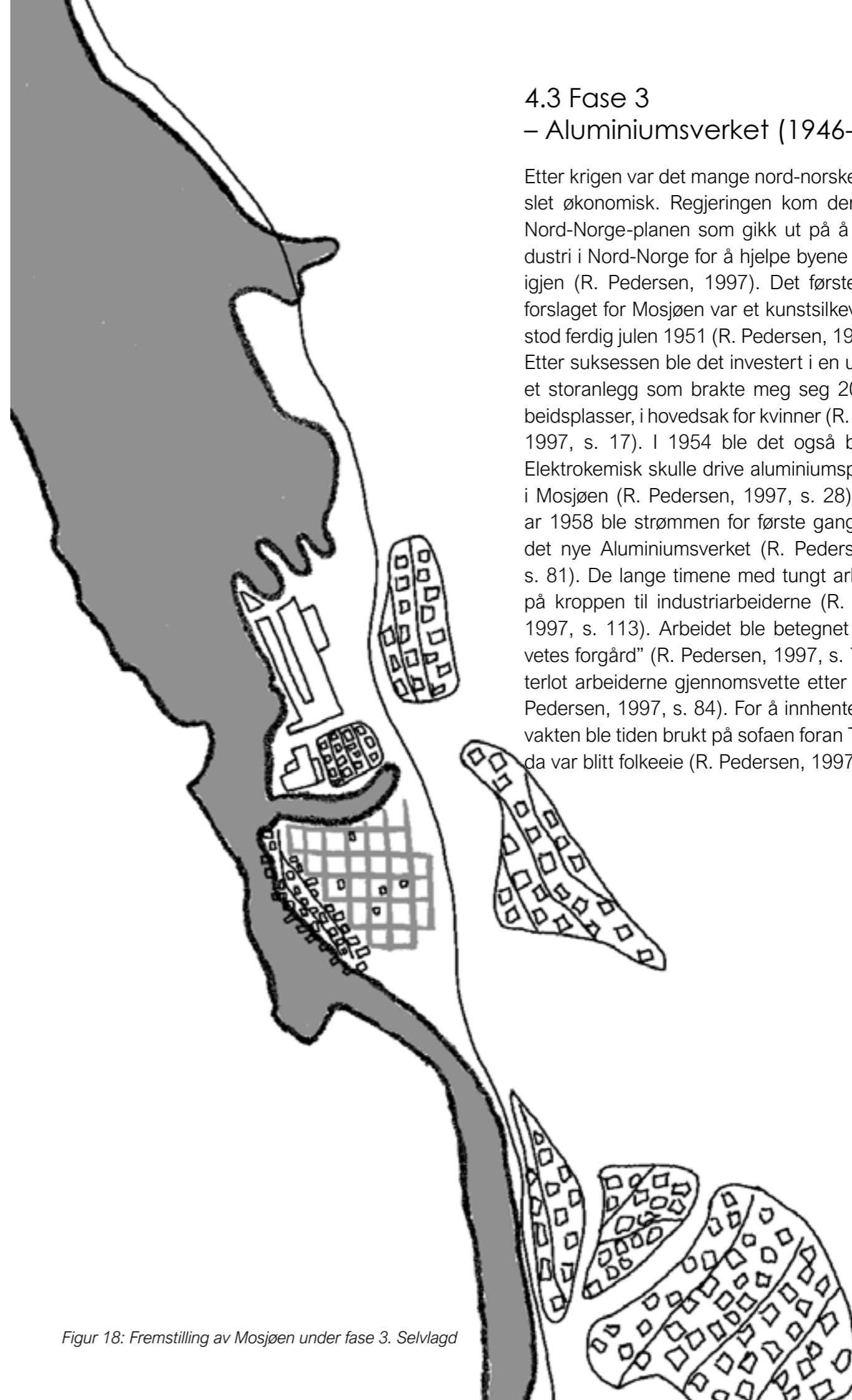
Figur 16: Avisutklipp fra Helgeland Tidende, ca. 1930. Tilhører Helgeland museum



Figur 17: Mennesker på kafé, 1930-tallet. Tilhører Helgeland museum.

### 4.3 Fase 3 – Aluminiumsverket (1946-1969)

Etter krigen var det mange nord-norske byer som slet økonomisk. Regjeringen kom dermed med Nord-Norge-planen som gikk ut på å utvikle industri i Nord-Norge for å hjelpe byene på føttene igjen (R. Pedersen, 1997). Det første konkrete forslaget for Mosjøen var et kunstsilkeveveri som stod ferdig julen 1951 (R. Pedersen, 1997, s. 17). Etter suksessen ble det investert i en utvidelse til et storanlegg som brakte meg seg 200 nye arbeidsplasser, i hovedsak for kvinner (R. Pedersen, 1997, s. 17). I 1954 ble det også bestemt at Elektrokemisk skulle drive aluminiumsproduksjon i Mosjøen (R. Pedersen, 1997, s. 28). 4. februar 1958 ble strømmen for første gang slått på i det nye Aluminiumsverket (R. Pedersen, 1997, s. 81). De lange timene med tungt arbeid tærte på kroppen til industriarbeiderne (R. Pedersen, 1997, s. 113). Arbeidet ble betegnet som "helvetes forgård" (R. Pedersen, 1997, s. 79), og etterlot arbeiderne gjennomsvette etter dagen (R. Pedersen, 1997, s. 84). For å innhente seg etter vekten ble tiden brukt på sofaen foran TV-en som da var blitt folkeeie (R. Pedersen, 1997, s. 113).



Figur 18: Fremstilling av Mosjøen under fase 3. Selvlagd

Med arbeidsplasser for kvinner på veveriet og menn på verket, fikk Mosjøen en nødvendig og stor økonomisk vekst. Både veveriet og aluminiumsverket ble plassert nord for Byflata (se figur 18).

Verket gjorde at byen vokste. Det kom nytt sykehus, og nye skoler (R. Pedersen, 1997, s. 99). Med en så stor tilflytting av folk på kort tid, oppstod det boligmangel i byen. Åsbyen skulle bli det nye boligområdet med om lag 32 boliger (R. Pedersen, 1997, s. 99). Senere kom Mosjøens første drabantby, Olderskog (tidl. Gildevangen, se figur 19), som svar på den intense boligmannen (R. Pedersen, 1997, s. 115). Med drabantbyer menes det boligområder, separert fra områdene rundt, med egen matbutikk og skole. Enda større planer for boligbygging ble lagt på Skjervengan (R. Pedersen, 1997, s. 116). Gjennom 60- og 70-tallet vokste disse små drabantbyene med jevnt tempo (R. Pedersen, 1997, s. 164). Reguleringsplanen for utvidelsen av boligområdene, datert 1964, ser man i figur 20.

Arbeidsplassene og boligene som før i hovedsak var plassert i Sjøgata-området, ble nå i større grad spredt. Med bil som allemannseie ble det også mulig å bosette seg utenfor sentrumskjernen hvor arbeidsplassene lå, slik som på Olderskog eller Skjervengan. Da ble ikke sentrumskjernen i like stor grad en gjennomfartsåre. Torget (tidl. Martna'n-området) stod igjen som kafé- og restaurantstrøk hvor spisesteder som «Tippen» og «Teria» etablerte seg på slutten av 50-tallet (Wæraas, 1984).



Figur 19: Reguleringsplanforslag for Gildevangen, 1947. Tilhører Helgeland museum



Figur 20: Generalplan for Mosjøen, 1964. Tilhører Helgeland museum



Figur 21: Aluminiumsverket og samvirkelaget (Domus), tilhører Helgeland museum

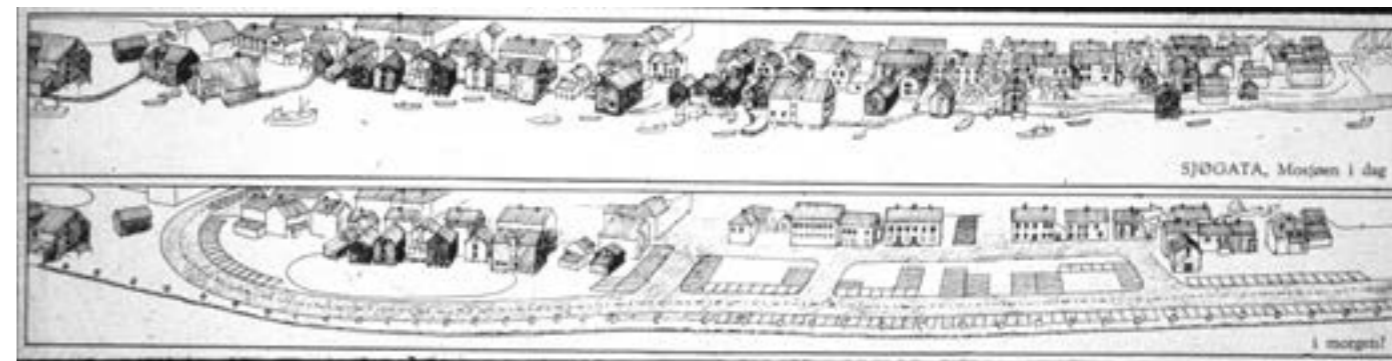


#### 4.4 Fase 4 – Vern av Sjøgata (1970-1989)

Mosjøen opplevde aldri en bybrann eller ble utsatt av ødeleggelse under krigen. Dermed har byen en av landets lengst sammenhengende og bevarte, tettbebyggelse fra sent 1800-tallet (Nilsen & Pedersen, 1982). I 1970 kom det et reguleringsplanforslag som foreslo å rive store deler av Sjøgata-området for å bygge parkeringsplasser (se figur 23). Planen tilrettela også for omkjøringsvei langs Vefsna (elva). Dette satte fart i et omfattende bevaringsarbeid.

Grunnen til at forslaget kom på bordet var for det første at det stod i stil med datidens planleggingsideologi, samt at man ønsket å gi plass til et kommende behov for utvidelse av sentrum (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 17). Samtidig var store deler av bebyggelsen forfalt, og folk mintes om fattigdommen som preget byen fram mot krigen (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 18). Da planforslaget ble lagt ut på høring, samlet en gjeng aktivister seg og dannet Sjøgatas Vel (Norsted & Nilsen, 1979). Foreningens formålsparagraf var som følger:

”Foreningens formål er å arbeide for at mest mulig av bebyggelsen i Mosjøens eldste bydel – området langs Sjøgata og Vefsna – blir bevart for framtida. Foreningen vil arbeide for en reguleringsmessig bevaring som gjør at dette gamle bymiljøet på nytt blir en levende del av Mosjøen sentrum. Dette bør skje ved at området både benyttes til boligområde, og ved at en planmessig forsøker å etablere håndverk-, kunsthåndverk-, forretnings- og restaurantvirksomhet som kan gå naturlig inn i miljøet. Under arbeidet med dette vil foreningen så langt som mulig støtte ethvert tiltak til forskjønnelse av strøket, og alt arbeid for å vedlikeholde og utbedre bygningene og i rimelig grad føre både de enkelte bygninger og strøket som helhet tilbake til en mer opprinnelig skikkelse” (Norsted & Nilsen, 1979, s. 83).



Figur 23: Reguleringsplanforslag fra 1970 som foreslår å rive store deler av Sjøgata mot å bygge parkeringsplasser.

Sjøgatas Vel sendte inn sine bemerkninger om reguleringsplanen hvor de blant annet trekker frem Sjøgata sin miljømessige verdi, samt dens historiske og antikvariske betydning. De mente at hele Sjøgata-området bør bevares. Videre trekker de frem hvordan omkjøringsvei tvers gjennom sentrum kan virke uhensiktsmessig da man ofte ønsker å føre slike veier på utsiden av sentrum (Norsted & Nilsen, 1979, s. 84). Riksantikvaren kom på banen og støttet opp om Sjøgatas vel sine begrunnelser med at ”Miljøet har lokal betydning som bindeledd bakover og som et vesentlig moment for Mosjøens identitet og karakter” (Norsted & Nilsen, 1979, s. 85). Debattene foregikk frem og tilbake i lang stund uten at noen kom til enighet. Da kom det et nytt privat initiativ på banen – *Lydiabryggas venner*. På oppfordring av Riksantikvaren gikk de sammen om å pusse opp Sjøgatas mest forfalne bygg – Lydiabrygga (Norsted & Nilsen, 1979, s. 86). Etter tre år dugnadsarbeid, kunne de i 1974 ta i bruk første etasje (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 20).

Ett av de store problemene var at man ikke hadde oppmålinger av Sjøgata-bebyggelsen. Arkitekturstudenter fra NTH fikk da i oppdrag våren 1975 å gjennomføre slike oppmålinger gjennom et spesialpensum (Norsted & Nilsen, 1979, s. 88). Ved slutten av oppholdet foreslo de en reguleringsplan med vern av Sjøgata-området. Det skjedde ikke noe med forslaget umiddelbart. Arkitekturvernåret 1975 viste seg å være innflytelsesrik på kampen om Sjøgata. Sjøgata-saken fikk mye oppmerksomhet, hvor Riksantikvaren og Kulturrådet spilte en stor rolle (Norsted & Nilsen, 1979, s. 91). Institutt for Arkitekturhistorie

og NAVF var også viktige medvirkere (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 18). 20. februar 1976 bevilget Kulturrådet 2-3 millioner kroner til bevaring av Sjøgata over en tiårs-periode (Norsted & Nilsen, 1979, s. 92). 6. juli 1977 ble det vedtatt soneplan for Mosjøflata, hvor Sjøgata-området ble regulert til spesialområde; bevaringsområde (Norsted & Nilsen, 1979, s. 93). Reguleringsplanen ser vi i figur 25 på neste side. Med vern av Sjøgata i boks begynte arbeidet med å pusse opp og bevare de falleferdige byggene.

Ett av prosjektene ble Sjøgata 22/24 som senere ble kjent som Kulturverkstedet. Sjøgata 22/24 bestod av to bygninger som lå tett inntil hverandre, og ble kjøpt opp av styringsgruppen (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 29). Byggene skulle gjøres om til kulturhus som en del av et kultur- og miljøarbeid og styrke den sosiale opprustningen i sentrum (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 29). Prosjektet skulle vise seg å være av stor nytte, og bidra til et varig kulturliv i Sjøgata som fortsatt er svært aktivt i dag.



Figur 24: Lydiabrygga etter restaurering. Tilhører Helgeland museum

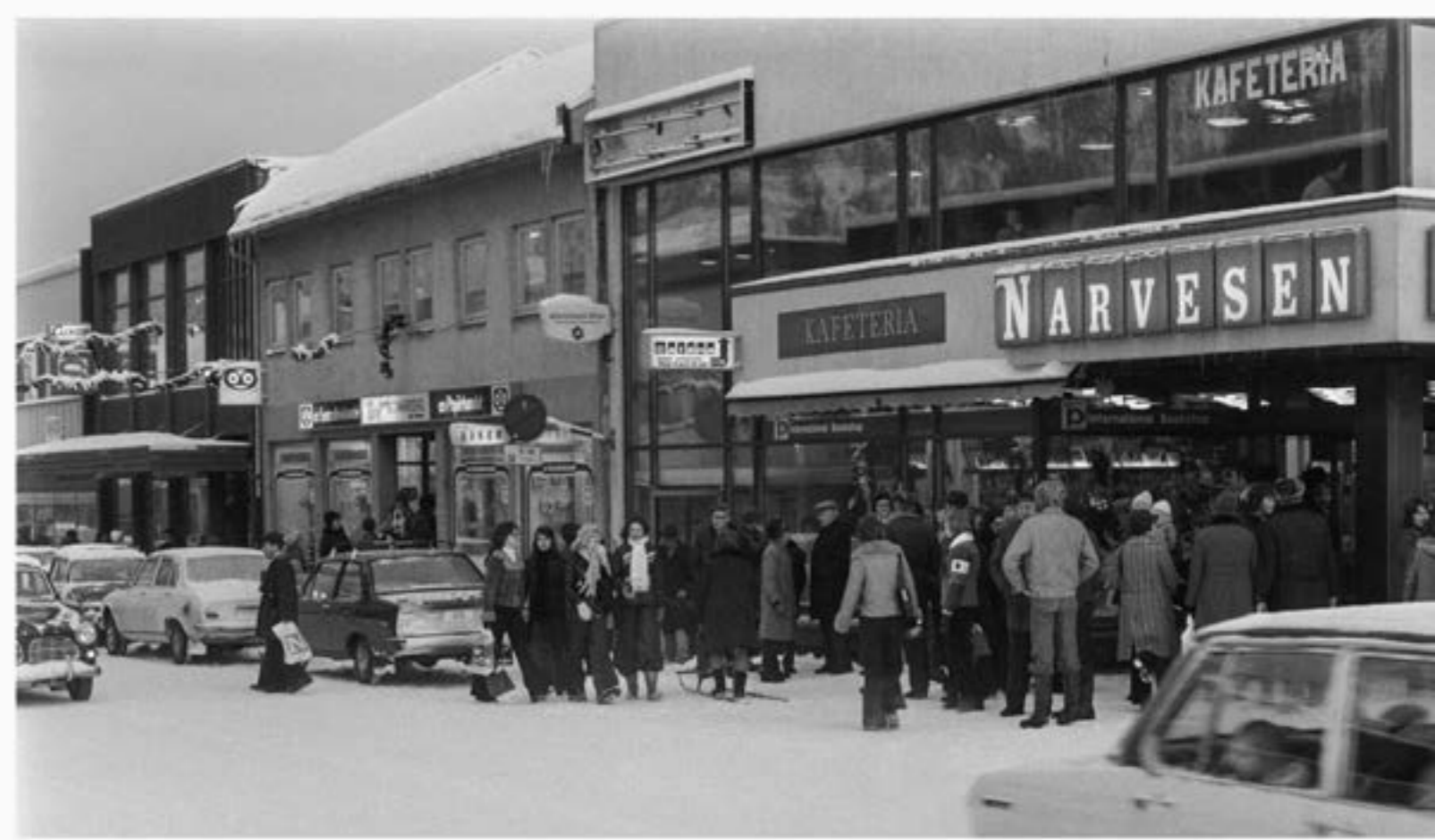
Som en refleksjon av kampen for Sjøgata, skriver Nilsen og Pedersen, som var en av medlemmene i Sjøgatas Vel og forkjemperne for å bevare Sjøgata-området, følgende:

”Endring i næringsstruktur og markant befolkningsvekst knyttet til etablering av Aluminiumsverket i 50-årene synes heller ikke sosialt å ha medført noe fundamentalt brudd med fortiden. Området tett opptil Sjøgata, som var sentrum før A. verket kom, har også i dag et mangfold ervervsmessige, sosiale og kulturelle virksomheter. Etablering av nye boligstrøk i periferien har medført at ikke alle lenger bruker sentrumsområdene daglig, slik som tidligere. Likevel er ikke Mosjøsamfunnet større i utstrekning og folketall enn at det både er ønskelig og mulig å sikre sentrum som en møteplass for mange formål, innebefattet det å bo. Men da er et tettstedsutviklingsprosjekt en forutsetning” (Nilsen & Pedersen, 1982, s. 23).

Mosjøen sentrum på 70- og 80-tallet bestod hovedsakelig av Sjøgata med sine kaféer, og Torget med Domusbygget (samvirkelaget), Narvesen og bensinstasjonen. Som vi kan se på bildene i figur 26, var det en god del kaféer og butikker på torget. På denne tiden var det også gjennomkjøring gjennom Strandgata (tvers gjennom torget). Martna'n var like tilstedeværende gjennom 70-tallet som det var på tidlig 1900.



Figur 25: Reguleringsdelplan som verner Sjøgata-området. Tilhører Helgeland museum



Figur 26: Torget gjennom 70- og 80-tallet. Tilhører Helgeland museum

## 4.5 Fase 5 – Nyere tider (1990-2010)

Forståelsen av hva som er sentrum blir mer komplisert på 90-tallet da Sjøsidan kommer i 1993. Kjøpesenteret ble bygd nord for torget/Sjøgata, i utkanten av Byflata. Ved å plassere kjøpesenteret et stykke unna det eksisterende sentrum, ble sentrum todelt. Det motsier også tettstedsutviklingen som Nilsen og Pedersen peker ut som hensiktsmessig for å opprettholde et mangfold av sosiale og kulturelle virksomheter i sentrum.

Det har vært vanskelig å finne gode kilder som forklarer hvilke funksjoner som fantes på Torget i Mosjøen videre gjennom 2000-tallet. Ved å bruke bildemateriale og kart, samt gamle avisartikler, ser vi at det har vært en reduksjon i antall butikker og funksjoner på Torget, sammenliknet med forrige fase. Bildet under er fra tidlig 2000-tallet. Kafé Lille Torget har vært en vesentlig del av Torget siden 2000 (Engås, 2009), men la i 2012 ned (Nordaas, 2012). Siden har det ikke vært kafé på Torget. På bakgrunn av ulønnsom drift i Coop Helgeland, ble Domus i Mosjøen lagt ned i 2012 (Marthinsen, 2012). Det kom heller ingen erstatning til dagligvarehandel på Domusbygget. Det har også vært vanskelig å tidfeste når bensinstasjonen, Narvesen og de resterende kaféene la ned, men disse finner man ikke igjen etter år 2000, og ble trolig lagt ned lenge før. Den eneste formen for bevertning som ble igjen på torget var restauranten Tippen. Nedleggelsen av disse funksjonene markerer starten på sentrumsdøden i Mosjøen.

Kjøpesenter er den største faktoren til sentrumsdød. Som et forsøk på å motvirke sentrumsdøden, foreslo Jan Inge Bjørgan i 2004 å danne et nytt byrom nærmere Sjøsidan (se figur 29). Byrommet skulle ikke erstatte det eksisterende torget, men heller virke sammen med de eksisterende byrommene. Med dette ville han opparbeide aksene som går fra torget og

til Sjøsidan. Strekket er foreløpig brukt til bilvei (Bjørgan, 2004, s. 6). Den gamle bensinstasjonen ville vært et bra utgangspunkt å bygge dette byrommet rundt (Bjørgan, 2004, s. 6). Aksene vil bidra til å skape kontinuitet av byrommet og samle sentrum. Han ser på kontakten med sjøen som en verdi og foreslår dermed å etablere småbåthavn der. Forbindelsen mellom torget og Sjøgata som brukes til parkeringsplass er ikke ønskelig da dette fjerner en viktig linje som kobler det gamle med det nye (Bjørgan, 2004). Forslaget vises til høyre.

Begrunnelsen for denne planen var en mangel på koordinasjon av sentrum, hvor man fort kunne oppleve sentrum som flere individuelle områder (Bjørgan, 2004, s. 10). Besøkende som ikke er kjent i området ville da ha vanskeligheter med å forstå byrommet og vite hvor man skulle gå og hva man skal gjøre. Forslaget ble aldri realisert.



Figur 27: Mosjøen torg sett fra sørlig retning, ca. tidlig 2000, tilhører Helgeland museum.



Figur 28: Flyfoto av torget, 2004, kilde: (Norgebilder, 2004)



Figur 29: Forslag til forbedring av sentrum, av Jan Inge Bjørgan, 2004.

## 4.6 Oppsummering

Den historiske analysen har tatt oss gjennom Mosjøen sin sentrumsutvikling fra 1875 og frem til nyere tider. Det aller mest fremtredende er Sjøgata sin konsekvente tilstedeværelse og funksjon som kaféstrøk og medvirker til det sosiale liv.

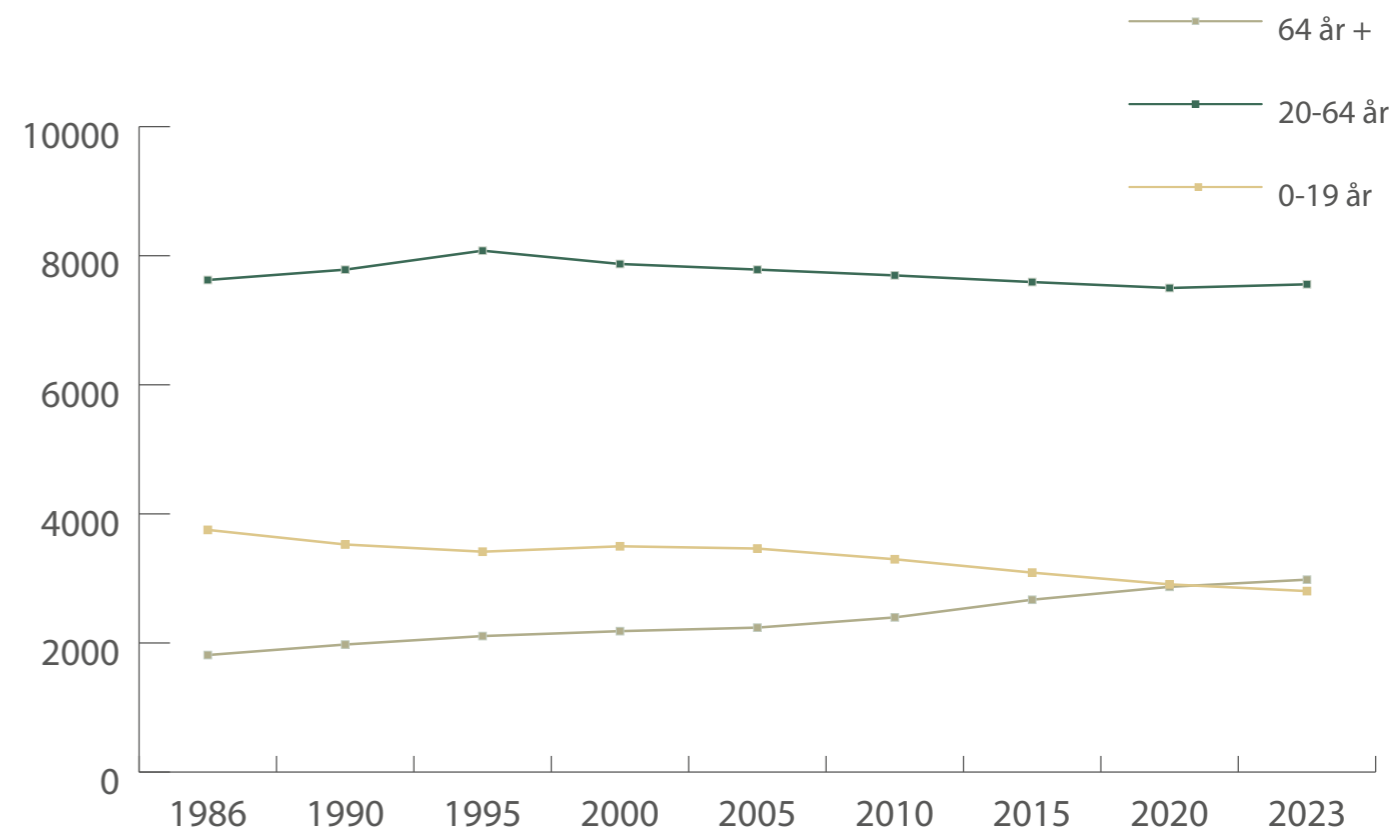
Kombinasjonen av jernbane og aluminiumsverket satte fart i utviklingen av byen, og startet drabantbyutbyggingen. Gjennom 60-, 70- og 80-tallet yret det av sentrumsnivå, men dette døde sakte, men sikkert ut da kjøpesenteret tok over for torghandelen.

## Kapittel 5: En tilstandsrapport

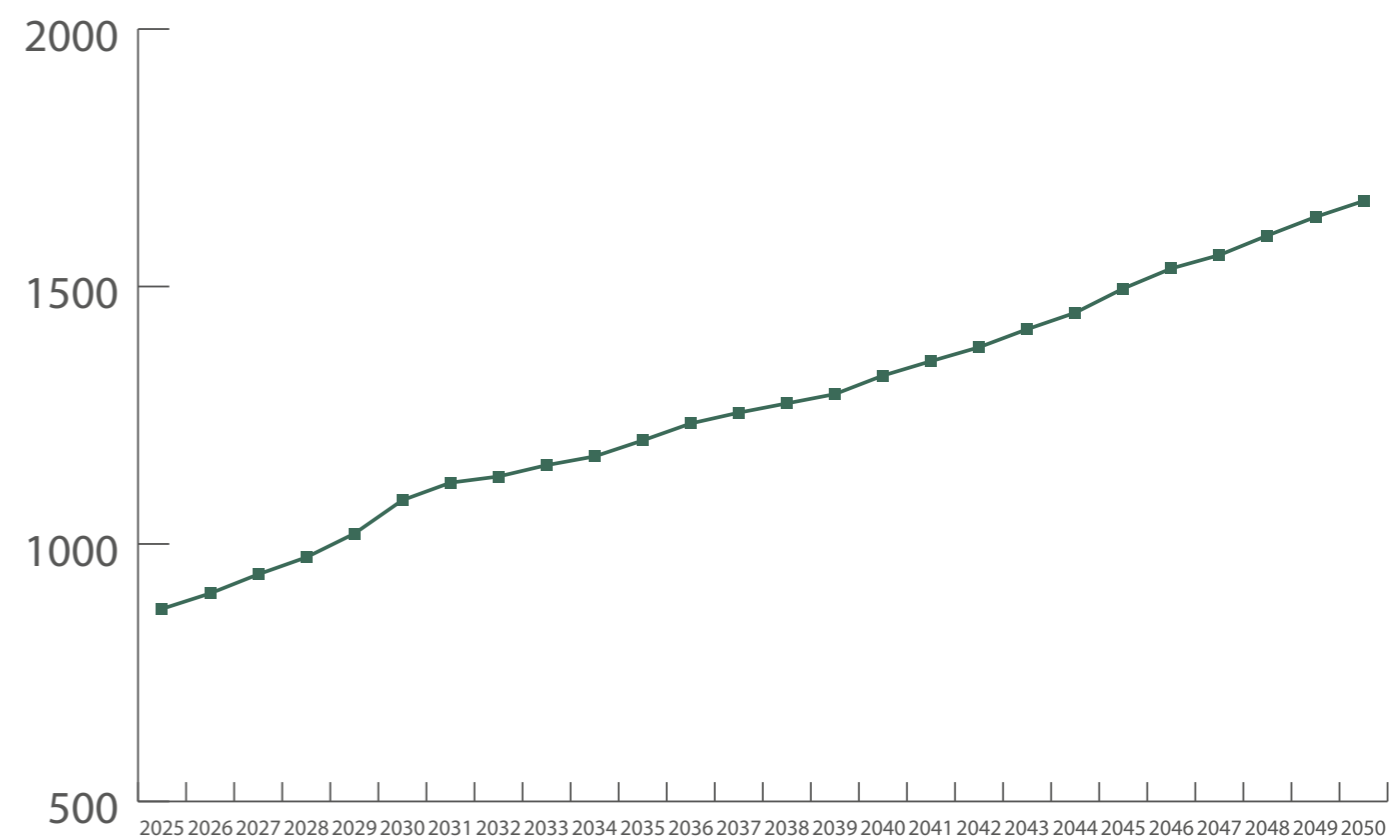
Nå har vi fått en oversikt over hva kommunen ønsker med byrommene, og hvordan de har blitt slik de er. Videre er det hensiktsmessig å se på hvilke pågående økonomiske, demografiske og sosiale endringer Mosjøen står overfor i dag. Et steds demografiske forhold vil ha innvirkning på hvordan vi forstår stedet. Samtidig vil også fysiske inngrep som planleggere gjør, påvirke mennesker og livene deres (Røe & Vestby, 2012). Gjennom planlegging vil kunnskap om hvem som bor på et sted, hva de gjør i hverdagen og hva de trenger være hensiktsmessig å kartlegge for å utvikle området best mulig (Røe & Vestby, 2012). Kapittel 5 vil dermed ta en titt på statistikk og konkrete tall for Mosjøens demografi, økonomi, sosiale forutsetninger, etc.

### 5.1 Demografiske forhold

Vefsn kommune har, som det ble påpekt i kapittel 3, en lav befolkningsvekst. Av grafen i figur 30 kan vi lese av hvordan utviklingen i de forskjellige aldersgruppene har vært fra 1986 og frem til i dag. Det er tydelig at veksten i aldersgruppen 20-64 har vært negativ, mens veksten i aldersgruppen 64+ har økt. Samtidig som den yngre befolkningen (0-19) minker, vil dette skape utfordringer for byen fremover. Ifølge informant 1, vil en overvekt av eldre innbyggere, gjøre at kommunen vil møte utfordringer med å sikre god nok omsorg for dem etter hvert som de ikke kan bo hjemme lenger. Grafen i figur 31 viser en forventet befolkningsøkning i aldersgruppen 80+. Her kan vi se at grafen stiger drastisk, noe som understreker poenget.



Figur 30: : Befolkningsendringer i perioden 1986 til 2023 for Vefsn kommune, kilde: (Statistisk sentralbyrå, 2024).



Figur 31: Regionale befolkningsframskrivinger om forventet vekst i aldersgruppen 80+, kilde: (Statistisk sentralbyrå, 2022b).

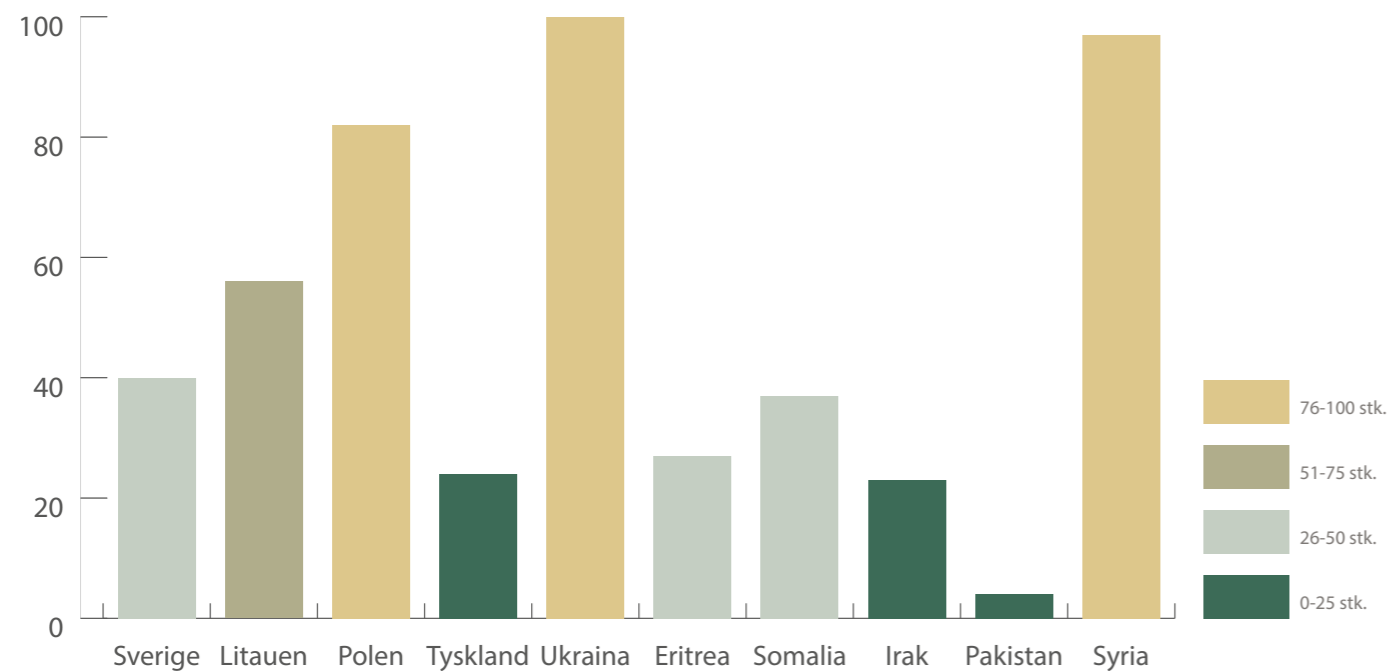
Av diagrammet i figur 32 kan vi se at Mosjøen også har noe innvandring. Tabellen viser et utvalg; innvandrere fra land med mindre enn fem personer er ikke inkludert. De fleste innvandrere i Mosjøen kommer fra Ukraina, Syria og Polen.

Selv om Vefsn opplever en negativ befolkningsvekst, har kommunen de siste 20 årene hatt en økt tilflytting fra andre kommuner (se figur 33). Antall folk som flytter ut har også minket. Tross mye tilflytting har kommunen en negativ befolkningsvekst da det tidligere har vært et større antall utflyttere enn innflyttere. Vi ser at dette i dag har snudd, men da blir det enda viktigere å finne gode løsninger som gjør at folk blir værende, for å unngå at denne trenden snur igjen.

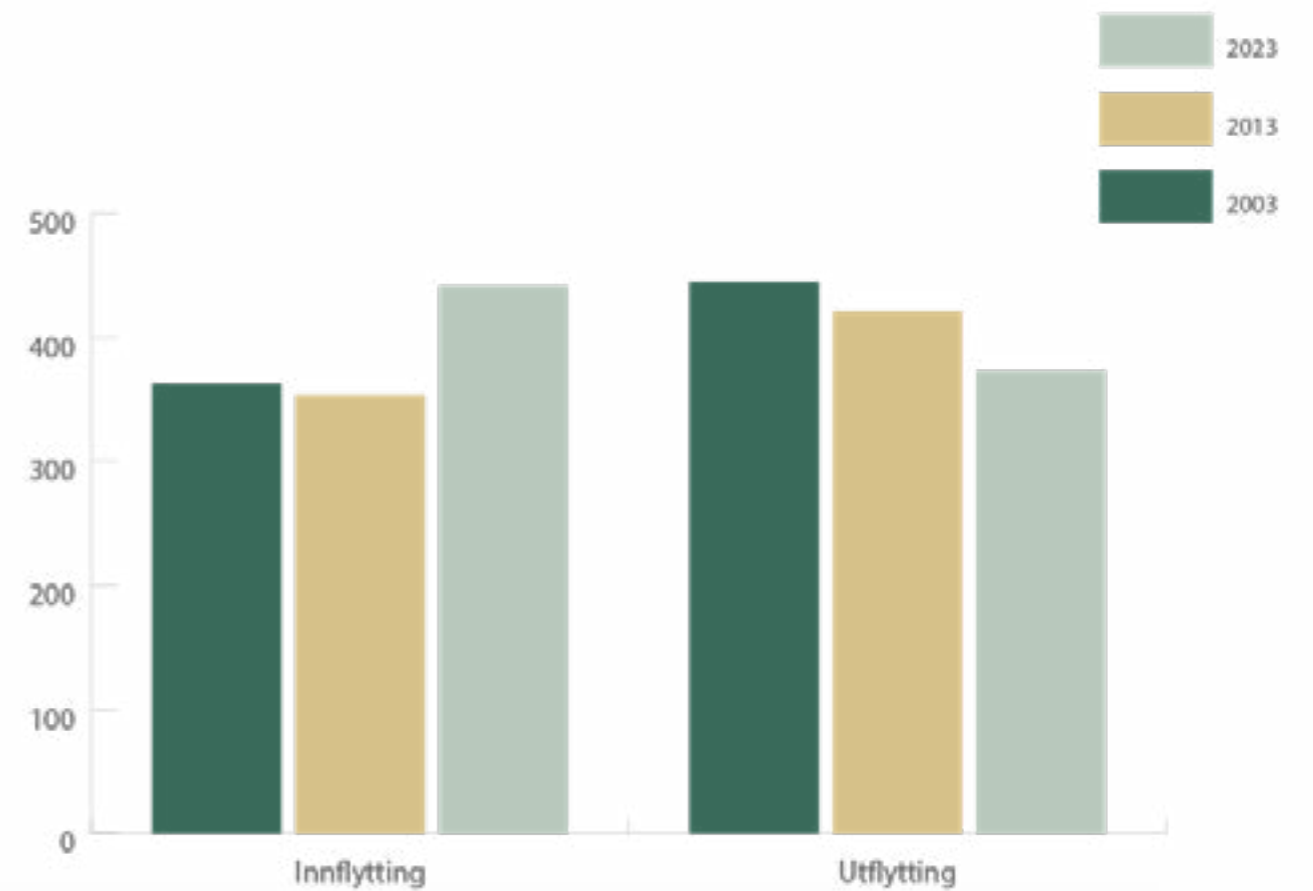
Gjennom kunnskap om innbyggernes alder og kulturell bakgrunn, vil man lettere forstå hvem det er man skal planlegge for. I Mosjøen, vil det være nødvendig å tilrettelegge de offentlige rommene for en aldrende befolkning. Gjøre de tilgjengelige, og utforme de på en måte som gjør at de kan tas i bruk. Samtidig vil det være hensiktsmessig å

forme offentlige rom som kan være til hjelp med å integrere innvandrere og tilflyttere i samfunnet. Her vil det også være viktig å ta ungdommen inn i vurderingen, da disse ofte er en gruppe som blir nedprioritert. Med en fallende kurve av unge innbyggere vil disse være en gruppe det spesielt er viktig å tilrettelegge for trivsel, slik at de ønsker å bli boende.

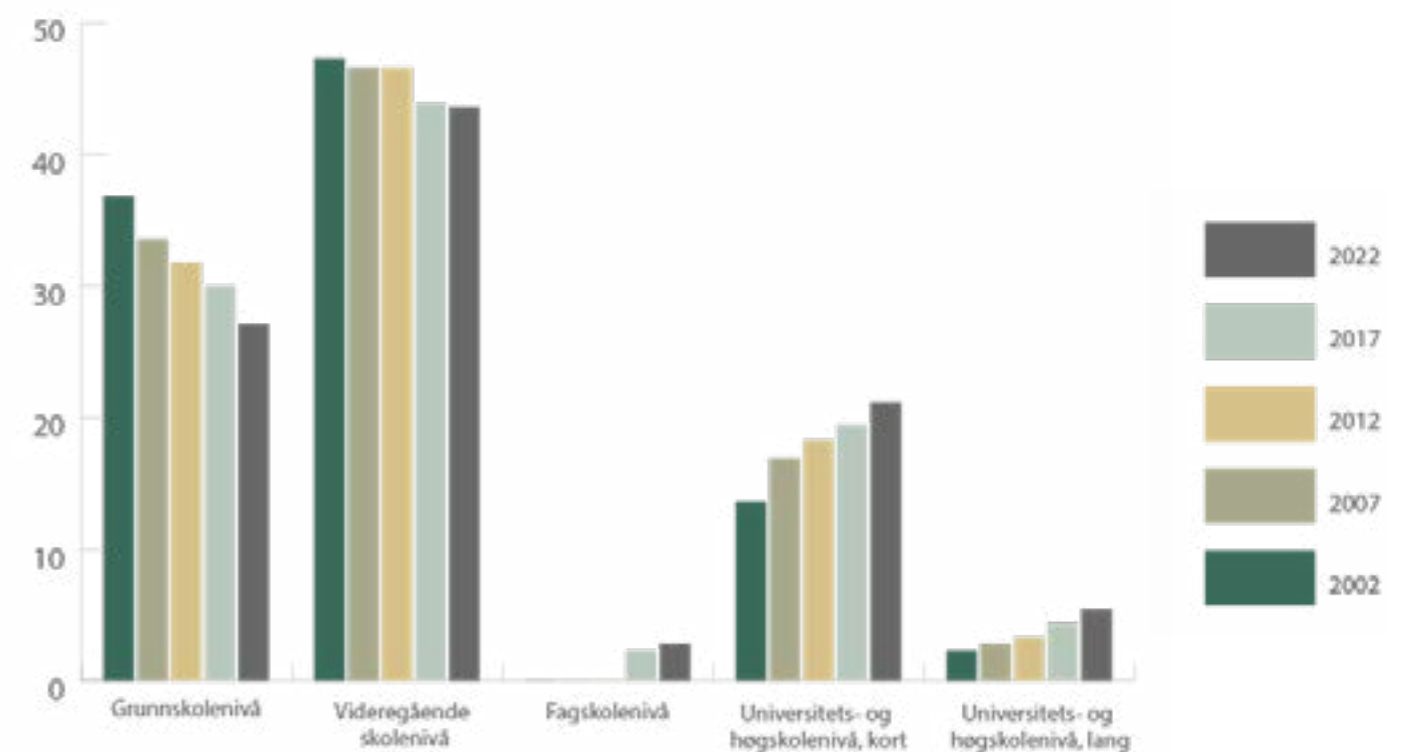
Diagrammet i figur 34 viser en oversikt over hvor mange over 16 år som har oppnådd de ulike typene utdanningsnivå i kommunen fra 2002 til 2022. Her ser vi at det er en økende mengde innbyggere som tar høyere utdanning, enten dette er på bachelor- eller masternivå. Det er samtidig en minking i antall elever som stopper utdanningen etter grunnskole- og videregående skolenivå. Dette tyder på at flere tar høyere utdanning enn før. Noe som var overraskende, var at svært få tar fagskoleutdanning. I små kommuner som ikke tilbyr høyere utdanning, slik som Mosjøen, vil det være mer tilgjengelig å gjennomføre en fagskoleutdanning. Tallene kan tyde på at mange flytter ut av kommunen for å ta høyere utdanning.



Figur 32: Oversikt over innvandring, hvilket land og hvor mange, kilde: (Statistisk sentralbyrå, 2023c)



Figur 33: Innenlandske inn- og utflyttinger for Vefsn kommune i perioden 2003 til 2023. Kilde: (Statistisk sentralbyrå, 2023a).



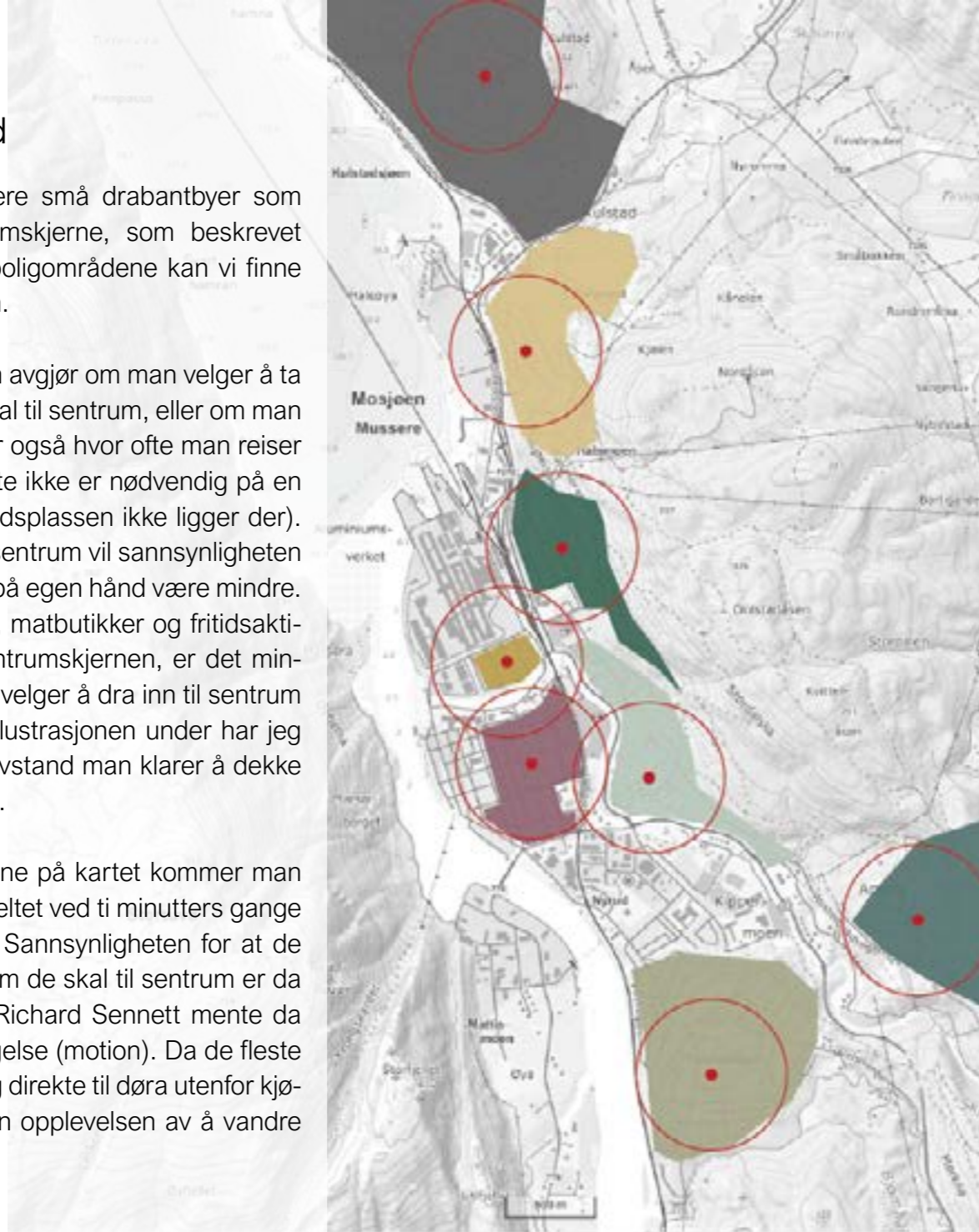
Figur 34: Oversikt over oppnådd utdanningsnivå i Vefsn kommune for de over 16, oppgitt i prosent. Kilde: (Statistisk sentralbyrå, 2022a).

## 5.2 Boligforhold

Mosjøen består av flere små drabantbyer som omkranser en sentrumskerne, som beskrevet i kapittel 4. Innenfor boligområdene kan vi finne separate lokalsamfunn.

Avstanden fra sentrum avgjør om man velger å ta i bruk bilen når man skal til sentrum, eller om man velger å gå. Det avgjør også hvor ofte man reiser inn til sentrum om dette ikke er nødvendig på en daglig basis (om arbeidsplassen ikke ligger der). Bor man lenger unna sentrum vil sannsynligheten for at barn kan dra dit på egen hånd være mindre. Befinner skole, arbeid, matbutikker og fritidsaktiviteter seg utenfor sentrumskjernen, er det mindre sannsynlig at man velger å dra inn til sentrum etter arbeidstid. Ved illustrasjonen under har jeg tegnet opp hvor stor avstand man klarer å dekke ved ti minutters gange.

For de fleste boligfeltene på kartet kommer man seg så vidt ut av boligfeltet ved ti minutters gange i normalt gangtempo. Sannsynligheten for at de fleste tar i bruk bilen om de skal til sentrum er da større. Det var dette Richard Sennett mente da han snakket om bevegelse (motion). Da de fleste kjører fra egen bolig og direkte til døra utenfor kjøpesenteret, mister man opplevelsen av å vandre gjennom byen.

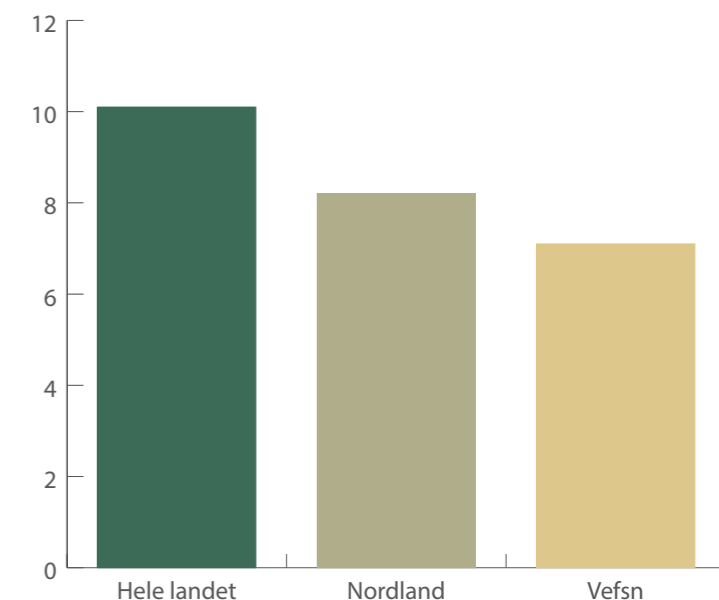


Figur 35: De ulike boligområdene, og hvor langt man kommer med ti minutters gange. Selvlagd

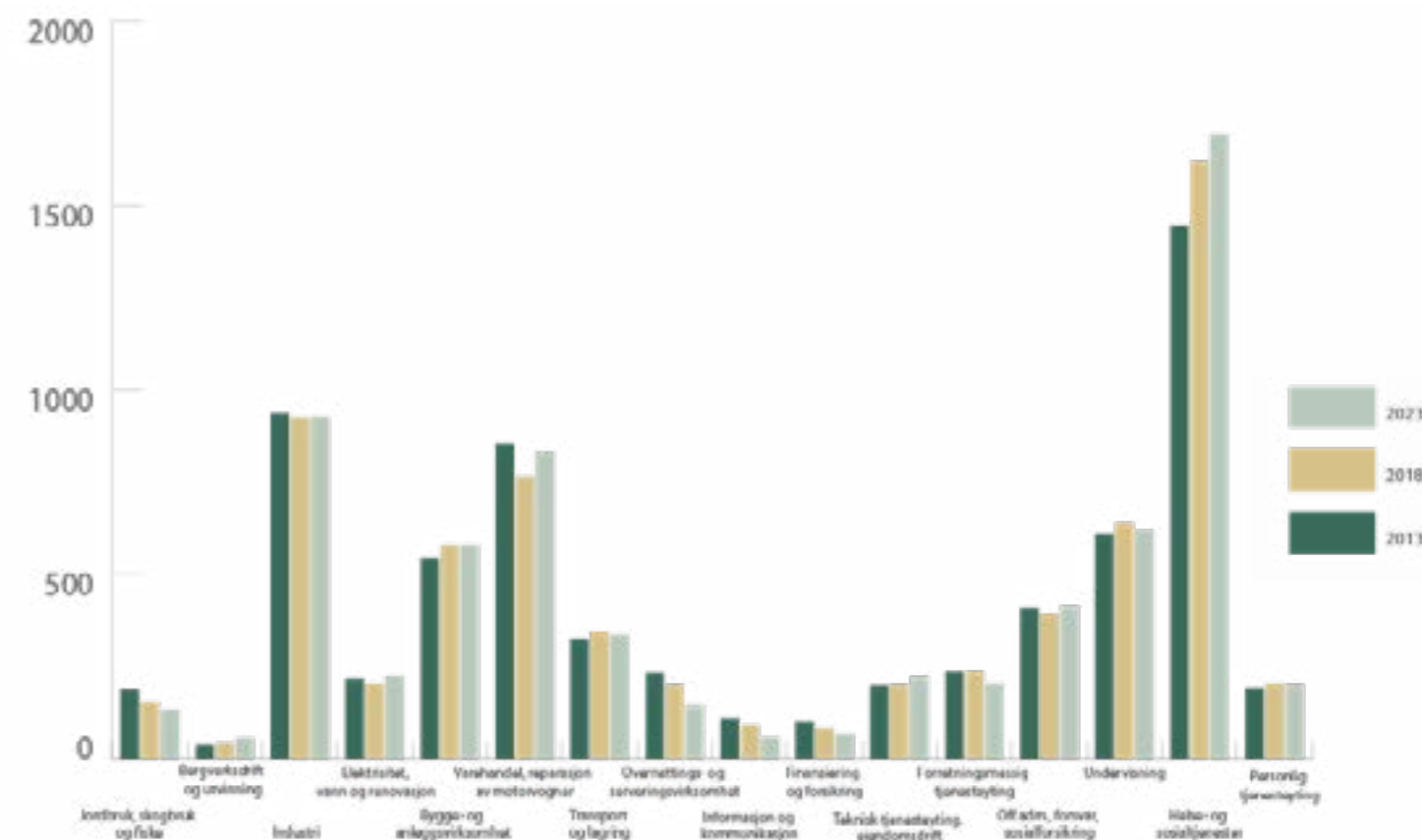
## 5.3 Økonomi og næringsliv

Vefsn kommune har i forhold til resten av Nordland en mindre bestand av innbyggere med lav inntekt (se tabellen i figur 36). Det samme gjelder på landsbasis. Den største andelen av yrkesaktive i Vefsn kommune jobber innenfor helsesektoren ifølge tabellen i figur 37. Mange jobber også innen industrien, samt varehandel og reparasjon av motorvogner.

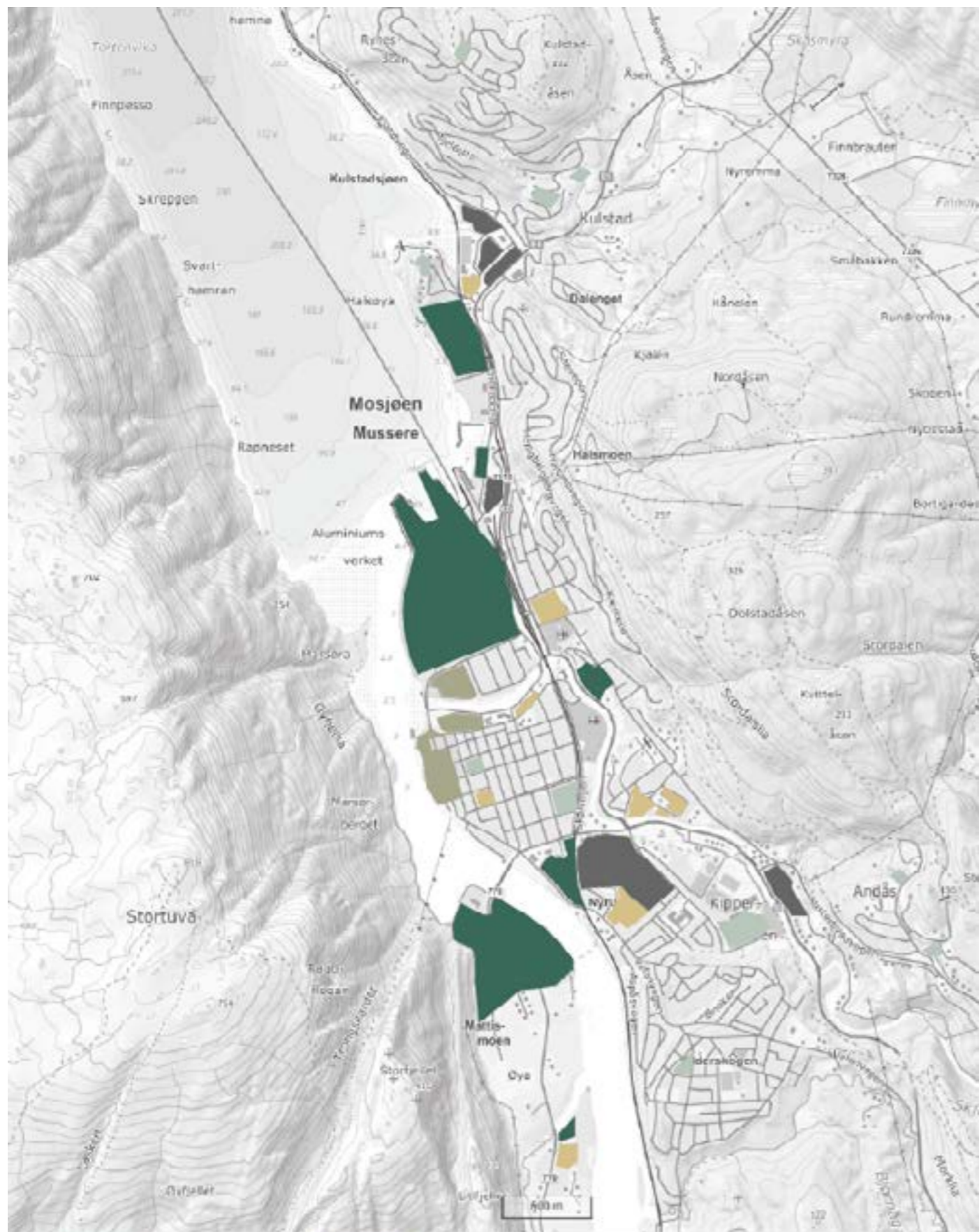
I kombinasjon av dette har jeg laget et kart som viser fordeling av forskjellige typer arbeidsplasser gjennom byen, og hvor de er plassert (figur 38 på neste side). Her kommer det frem at store deler av arbeidsplassene utgjør industri, og disse er plassert utenfor Byflata (sentrumskjernen). Det er svært få arbeidsplasser innenfor sentrumstjenester som befinner seg på Byflata. Denne faktoren er med å påvirke bylivet da svært få er avhengig av å reise gjennom sentrum for å komme på arbeid. Resultatet blir et bysentrum uten liv på dagtid. Da blir det heller ikke naturlig å bli igjen i sentrum etter arbeidstid, fordi man ikke allerede befinner seg der.



Figur 36: Prosentandel innbyggere med lav inntekt nasjonalt, regionalt og kommunalt for 2019 til 2021, kilde: (Folkehelseinstituttet, 2024c).



Figur 37: Sysselsetting Vefsn kommune, kilde: (Statistisk sentralbyrå, 2023b).



Figur 38: Oversikt over ulike typer arbeidsplasser i byen. Selvlagd

### 5.3.1 Konkurs

Mosjøen har de siste årene vært preget av flere konkurser i privatnæringen og opplevd en gjennomstrømming av slike bedrifter. I 2023 gikk følgende bedrifter konkurs:

Bedrift	Tidspunkt for konkurs	Type bedrift
Gilles Café AS	29.11.2023	Kafé
Asia Food 2 AS	11.10.2023	Dagligvarebutikk
Holm Anleggsservice AS	12.09.2023	Anleggsservice
Caffe Alternativo AS	08.09.2023	Kafé
China Kroa Mosjøen AS	22.06.2023	Restaurant
Jørgensen Eiendom Nord AS	14.03.2023	Eiendomsfirma

Figur 39: Bedrifter som gikk konkurs i 2023, kilde: (proff forvalt, u.å.)

Av oversikten kan vi lese at i 2023 gikk i alt seks bedrifter konkurs, hvor de fleste av disse var kafé- og restaurantnæringer. Det kan være vanskelig å forklare grunnen til hvorfor dette skjedde, men noe kan nok sees i lys av dagens økende priser på varer og tjenester som har gjort det vanskelig for mange næringsbedrifter å holde det gående – særlig da i restaurantbransjen. Nedgangen i antall spisesteder har en stor innvirkning på bylivet i Mosjøen da det, som mange andre småbyer, finnes få i utgangspunktet. Siden slike næringer er et avgjørende tilbud for sentrumslivet, er dette viktige funksjoner å ivareta. Til sammenlikning har jeg nedenfor lagt ved to kart som viser bevertningssteder i Mosjøen. Det første er fra tidlig 90-tallet, mens det andre er fra 2024. Her kommer det tydelig frem hvor stor nedgangen har vært de siste 30 årene.



Figur 40: Bevertningssteder i Mosjøen på tidlig 90-tallet. Tilhører Helgeland museum



Figur 41: Bevertningssteder i Mosjøen, 2024, selvlagd

### 5.3.2 Høna og egget

Da jeg tok en prat med informantene fra MON, fikk de spørsmålet *hva ser dere på som utfordringen i dag?* Informant 2 svarte følgende: "utfordringen har vært stillstand, lite nyvinning og lite modernisering i forhold til det den yngre befolkningen gjerne vil ha der man bor. [...] Det blir som en høna- eller egget-problematikk. Hvem sitt ansvar er det? Er det butikkene og kaféene som må gjøre noe nytt, eller er det folkene som må komme ut for at de [næringsdrivende] skal ha råd å gjøre noe?". For at noe skal skje, må noen sørge for at det skjer. Dette er ikke en enkel oppgave.

Informant 3 følger opp med at "Det har blitt konsekvensen av en for lite helhetlig tilnærming. Man har tilbud, men de er fragmentert, man har konsept, men det er ingen som samarbeider om det. Alle driver med sin egen greie, istedenfor å se på hva er det er jeg kan bidra med i samarbeid med andre for at det for eksempel skal være kult å komme til akkurat denne delen av Sjøgata. [...] Man har hatt litt her og litt der, men det har ikke vært samkjørt slik at det ikke har føltes som en by i vekst. Konsekvensen er at folk ikke gidder å dra til byen for det ikke skjer noe der. Man mangler en felles fora".

Noe har likevel skjedd i det siste. Store deler av jobben til informantene går ut på å skape en felles interesse blant de næringsdrivende for å samarbeide. Private initiativ som Bakgården og Barthbryggo har kommet på banen. Dette er innbyggere som har tjent godt på å drive næring i sentrum, og som nå ønsker å gi tilbake til folket ved å tilby kultur- og matopplevelser (informant 3).

"Vi står ovenfor et taktskifte nå med bakgården og Barthbryggo hvor folk med egenkapital gjør noe for sentrum som ikke før har blitt gjort. [...] Det er likevel ikke nok. Vi trenger mer selv om det nå skjer mye" sier informant 2. "Det skjer mye,

men det er ikke sikkert alle vet hva som skjer. Det er et bevist ansvar de [næringsdrivende] selv har for å informere om hva som skjer slik at flere vet om det", legger informant 3 til.

Like ovenfor torget ligger den nyåpnede Bakgården kulturhus. Det er et privatbygd kulturhus tilrettelagt for konserter, forestillinger, foredrag etc. Bakgården har en bakgård hvor man ville kunne ta en kaffe om sommeren (Bakgården, u.å.).

Barthbryggo er fortsatt under oppussing, men skal snart åpne for en ny kulinarisk opplevelse med høyt fokus på kvalitet. Mens Barthbryggo er for finere måltid, skal Huset i gato bestå av en rekke småretter Nordisk mat (Barthbryggo, u.å. ). Tilhørende dette skal det bli en vinkjeller. Begge restaurantene, samt vinkjelleren, tilhører samme eiere. Dette er et svært spennende initiativ, og noe Mosjøen ikke for øyeblikket tilbyr.

MON, i samarbeid med kommunen, har en ordning som heter Vefsn Næringsfond som skal være med å hjelpe næringsdrivende med sin bedrift. I samsvar med næringsplanen til Vefsn skal fondet bidra med pengestøtte til oppstart av nye virksomheter, samt hjelpe eksisterende (MON, u.å.-b). Tilbudet gjør det enklere å kunne starte opp bedrifter slik som Bakgården og Barthbryggo.

### 5.3.3 Åpningstider

Åpningstider, samt hvilken type bedrifter som tilbys, er andre faktorer som er med å påvirke hvilket liv som dannes i sentrum. Nedenfor finnes et kart som viser nettopp dette. Her er matbutikker, kaféer, restauranter, gallerier og butikker markert opp. Kartet kan vike noe da noen bedrifter sine åpningstider ble slått sammen for å skape et mer oversiktlig bilde, samtidig som noen bedrifter har ulike åpningstider gjennom uken. Et utvalg ble dermed brukt, hvor kartet skal gi en generell beskrivelse av åpningstider i sentrum.

Her oppstår det en tre-delning. Rundt torget og Sjøgata stenges de fleste butikker klokken 17. Kjøpesenteret, samt handelsparken holder åpent noe lenger, frem til 19, og utenfor Byflata er det en del dagligvarehandlere som holder åpent helt til 23. Det er med andre ord lite sentrumsvirksomhet åpent etter klokken 17, selv om noen restaurant holder åpent lengere.



Figur 42: Oversikt over åpningstider på Byflata, selvlagd



### 5.3.4 Parkering

Parkering er en stor og viktig debatt i Mosjøen. Byen er en av de få stedene i Norge hvor man stort sett kan parkere gratis i sentrum. Mange mener det er for få parkeringsplasser.

Av figuren til høyre kan man se dagens parkeringsalternativer for Mosjøen sentrum. Parkeringsplassene er markert i lys grå. Det er også mulig å parkere langs store deler av gatene, men dette ble for lite til å fremstille i illustrasjonen. Dermed er det bare vist frem rene parkeringsplasser.

Helt objektivt ser det ut som det er mange alternativer for å parkere. Likevel må man se dette i lys av at man er avhengig av å kjøre til sentrum siden de fleste boligområdene ligger for lang unna.

### 5.4 Grønt skifte

I henhold til statens forventinger om å ta del i det grønne skiftet, er grønn energi den nye, store satsningen i Mosjøen. Nå planlegges det for at Gen2 Energy og Norsk e-fuel skal kunne starte opp i Mosjøen.

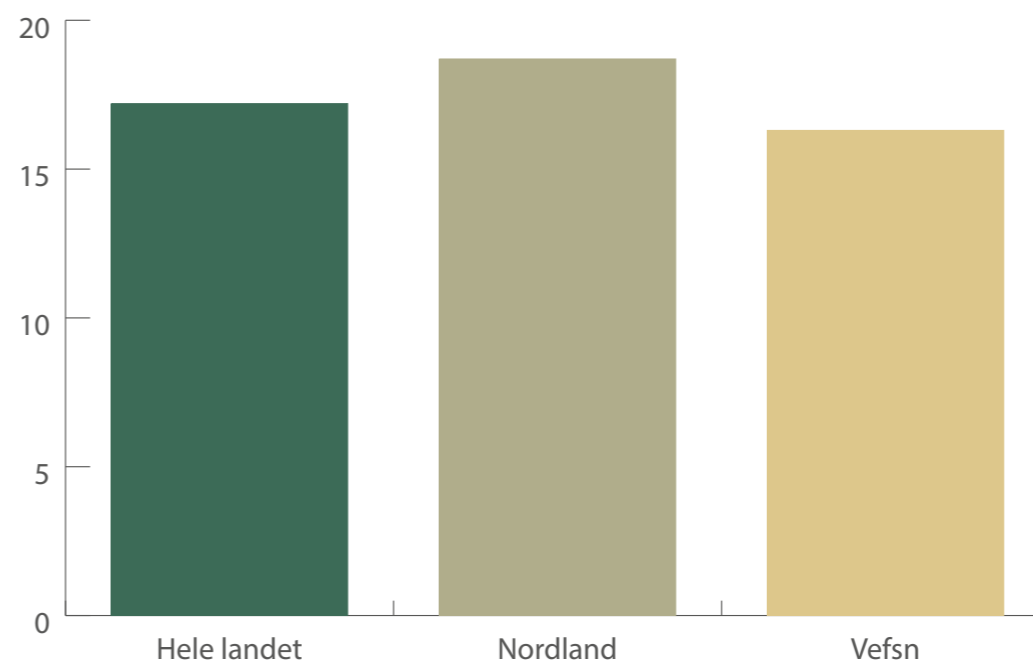
Gen2 Energy skal drive produksjon og shipping av grønt hydrogen, med mål om at dette skal skje innen 2026 (Gen2 Energy, u.å.). Norsk e-fuel skal produsere bærekraftig drivstoff for fly, laget av CO2 og vann (Norsk e-fuel, u.å.). For å gjøre dette, har Norsk e-fuel inngått avtale med Gen2 Energy om å få forsyning av hydrogen til produksjon av e-fuel (Norsk e-fuel, u.å.). Begge prosjekter er i planleggingsfasen i dag, men en gjennomføring av dette vil ha stor innvirkning på byens økonomi og arbeidsmuligheter fremover.



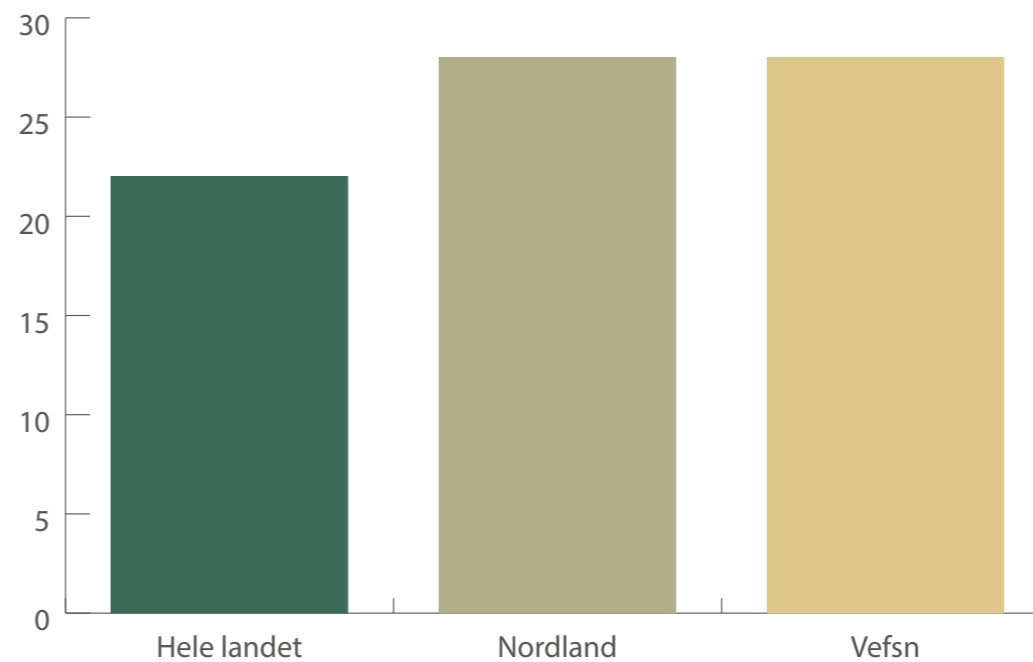
Figur 43: Parkeringsplasser i sentrum, selvlagd

### 5.5 Folkehelse

Vefsn kommune har en mindre andel dødsfall og/eller sykehusinnleggelser som følge av hjerte- og karsykdommer. Men, kommunen har en høyere bestand overvektige sett i forhold til resten av landet. Det kan være vanskelig å vite hva grunnen til dette er. I forhold til kommunens første fokusområde som retter seg mot å bruke natur som rekreasjonsareal for å sikre god folkehelse, vil slik informasjon være hensiktsmessig å ta med i videre planlegging.



Figur 44: Tabellen viser dødsfall og/eller sykehusinnleggelse av hjerte- og karsykdom per 1000 innbyggere for 2020 til 2022. Kilde: (Folkehelseinstituttet, 2024a).



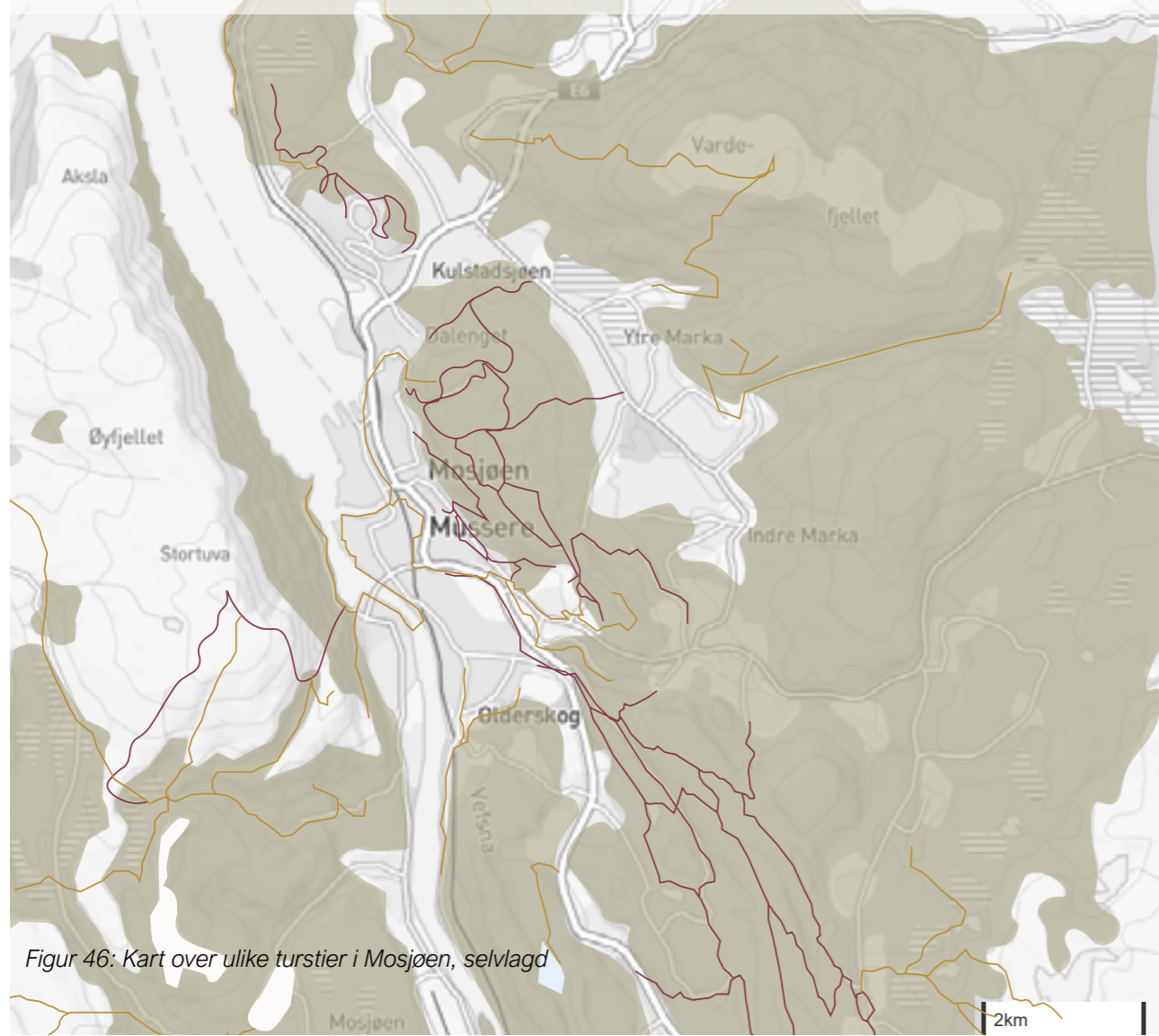
Figur 45: Tallene viser prosentandel befolkning med KMI over 25, selvrapportert ved sesjon 1. Kilde: (Folkehelseinstituttet, 2024b).

### 5.5.1 Kultur- og naturliv

Mosjøen har et levende og variert kulturliv med musikk og kunst. Hver sommer arrangeres Festspillene Helgeland, som er en åtte dager lang festival bestående av over 100 arrangementer og 30 utstillinger (Festspillene Helgeland, 2023). Samtidig arrangeres Toppenkurset som er et internasjonalt sommerakademi for unge musikere hvor det tilbys veiledning og arrangeres konserter. Festspillene kombineres med Galleria kunstfestival som gir både profesjonelle men også amatørkunstnere muligheten til å stille ut sin kunst med likt utgangspunkt (Festspillene Helgeland, 2023). Det hele avsluttes med Byfesten hvor unge og gamle samles i Sjøgata for å nyte levende musikk nedover hele gata (Festspillene Helgeland, 2023). Med nytt kulturhus i 2023, åpner byen for enda flere kulturopplevelser gjennom hele året. Ved Mosjøen videregående skole finnes det også musikklinje, og kveko («kulturuken») tilrettelegger for kultur og kreativitet på ungdomsskolen. Andre arrangement verdt å nevne er Bysprinten i april,

Tiendebytte i slutten av september, og et julegrøtbord gjennom hele Sjøgata i desember.

Byen har en rekke naturopplevelser å by på, med mange turområder tett på bykjernen. Kartet viser noen av de nærmeste turstiene/områdene (figur 46). Bua er en utlånsordning for sport og fritidsutstyr. Tilbudet er gratis noe som gjør det enklere for folk å komme i aktivitet og prøve nye ting (Bua Vefsn, 2024). Et annet gratis tilbud er Helgelandstrappa. Den anses som verdens lengste steintrapp, og går hele veien opp til toppen av Øyfjellet (Visit Helgeland, u.å.). Med over 4000 trinn og 818 høydemeter tar turen 1-3 timer hver vei (Visit Helgeland, u.å.). Til slutt er det verdt å nevne at Mosjøen de siste årene har hatt en økende turisme innen naturopplevelser. Hi North driver Mosjøen Via Ferrata og Zipline (Hi North, 2024a), samt en rekke andre naturfylte opplevelser slik som snøscootersafari, nordlys jakt og grotteturer (Hi North, 2024b).



66 Figur 46: Kart over ulike turstier i Mosjøen, selvlagd

### 5.6 Romlige observasjoner

For å avslutte kapittelet vil jeg presentere noen romlige observasjoner. Likt mange små steder i Norge står rykker og gatesnakk ansvarlig for hvordan stedet oppleves av folk utenfor byen. Sannheten for sentrumsområdene, og mer spesifikt torget, har i flere år vært at ingen bruker området. Gjennom en undersøkelse gjort med Norconsult sommeren 2023 ble det gjennomført registrering av menneskeaktivitet og bruksmønstre. Samtidig ble det gjort en enkel spørreundersøkelse for å forsøke å fange opp hva innbyggerne faktisk mener om Mosjøen torg, og hva de ønsker seg på torget for at de skal bruke det mer. Mosjøen torg, Sjøgata og Byparken ble brukt for å telle antall mennesker som var innom byrommet, samtidig som hva de brukte byrommet til ble registrert. Dette kunne være å sitte på en benk, snakke med kjente, handle, dra på kafé, eller kun passere. Totalt ble fem punkter observert, to ganger hver – første gang under Festspillene, og andre gang rett etter fellesferien. Her vil vi se på resultatene fra torget.

Resultatene var overraskende. Da første observasjonsrunde ble gjennomført var det festival og flere arrangement ble holdt hele uken. Det var strålende vær og mange turister i byen. Det ble forventet en stor mengde folk som strømmet gjennom, og dette stemte. Likevel var det overraskende at da andre runde ble gjennomført utenfor sesong med dårligere vær, var det fortsatt mange som passerte gjennom sentrum.



Figur 47: Eget bilde av torget, kl. 14.01, 27. august 2023

Resultat fra torget, dag 1:



Står



83

Sitter (gratis)



47

Leker



40

Trener



0

Passerer syklende



51

Nødvendig aktivitet



173

Passerer gående



415

Figur 48: Resultater fra observasjonene av torget dag 1. 7. juli 2023

Resultat fra torget, dag 2:

19°C

Står



37

Sitter (gratis)



14

Leker



22

Trener



2

Passerer syklende



33

Nødvendig aktivitet



181

Passerer gående



246

Figur 49: Resultater fra observasjonene av torget dag 2. 3. august 2023

Resultatene fra observasjonene viser at det i gjennomsnitt passerer 330 personer gjennom torget om sommeren i løpet av 3,5 timer. Så, hvis det passerer 100 mennesker gjennom torget i løpet av en time, hvorfor oppleves torget fortsatt som tomt? Det handler nok i stor grad om at de gjør nettopp det – passerer. Under spørreundersøkelsen som ble gjennomført ble det spurt hva folk liker med torget, og hva de ikke liker med torget.

Undersøkelsen viste at mange ikke likte seg på torget fordi de opplever det som grått og trist, samtidig som det er lite aktiviteter og tilbud. Mange nevner at torget har mye potensiale, at det er åpent og stort, men at dette ikke blir utnyttet slik det burde. Problemet ligger dermed kanskje ikke i mangelen på folk som er i sentrum, men mangelen på grunner til at folk ønsker å stoppe opp og bruke sentrumsområdene.

### 5.6.1 Egne observasjoner

Her vil jeg presentere noen av de mest fremtredende observasjonene jeg gjorde under observasjonsrundene mine.

På en av de varmeste dagene midt under fellesferien ble Byparken observert. Det var svært få mennesker innom den dagen. De fleste besøken- de bestod av beboere på eldresteret over gata som gikk ut for å gå tur rundt parken. En stor andel av disse gikk en runde inni parken før de satt seg ned på en benk. Svært få gikk særlig mye lenger enn rundt gjerdet av parken.

Et sted som derimot ikke er anlagt som offentlig rom er observasjonspunkt 3 (se figur 4 og 50), krysset mellom Bestemorhagen, Lydiabrygga og Umami. På de varmeste sommerdagene var dette en av de mest livlige stedene i byen. Her var det anledning å bade, sitte i solveggen på en benk, eller kjøpe mat på kaféene. Samtidig var den en lekeplass i skyggen og en kunstutstilling som holdt åpen noen uker av sommeren. Her var det interessant å se at flere brukte benker langs veien for å sette seg ned, enn benkene inne i Bestemorhagen. Her antar jeg at dette kommer av at Bestemorhagen er inngjerdet, og kan oppleves som en privat hage.



Figur 50: Egne bilder tatt av sjøgata punkt 3, torget og bensinstasjonen

### 5.6.2 Samtaler med lokale

Da jeg var ute i sentrum for å gjøre registreringene, møtte jeg mange mennesker som delte sine opplevelser av sentrum. Her vil jeg gjengi noen av disse som jeg synes er verdt å nevne.

En person jeg snakket med fortalte at brygge- kanten utenfor museet nylig ble opparbeidet slik at det var tilgjengelig til allmenn bruk slik det en gang var. Vedkommende poengterte hvordan mange ungdommer i etterkant tok i bruk denne bryggen, noe det kanskje ikke var tenkt at ville være et utfall. Målgruppen var antagelig voksne og eldre som vil kunne nyte et møte med havet under spaserturer. Likevel var det ungdommer som tok området i bruk for å hoppe fra kanten om sommeren, og sykle rundt. Disse hendelsene opplevde jeg også selv gjennom sommeren.

Flere andre jeg snakket med uttrykte hvordan de var redde for at parkeringsplassene i sentrum vil forsvinne. De fryktet et sentrum hvor man ikke kan kjøre rett til døra. Dette ble bekreftet gjennom spørreundersøkelsen.

I sammenheng med dette ble det også nevnt for meg hvordan bensinstasjonene er en av de mer populære destinasjonene på ettermiddagen. Grunnen til dette er at her kan man kjøre direkte til døra, kjøpe seg noe å spise, det er sittemuligheter der, i tillegg til at de er åpne hele døgnet.

## 5.7 Oppsummering

De demografiske fremstillingene viser at en aldrende befolkning kommer til å gi utfordringer fremover. Mosjøen har mye å tilby både kultu- relt og naturbasert, men dette bidrar ikke til å skape hverdagsliv liv i sentrum. Tidlige stenge- tider samt få butikker og bevertningssteder gjør også at det er lite liv i sentrum på kveldstider. Drabantbyutviklingen har gjort at de fleste er av- hengig av personbil for å komme til sentrum, og parkeringsalternativ blir dermed avgjørende for dette. Ved bruk av observasjoner kom det frem hvordan mange beveger seg gjennom sentrum, men de mangler en grunn for å bli værende.

## Kapittel 6: Diagnostikk og planleggingsoppgave

### 6.1 Hva er problemet?

Det historiske bakteppet viser hvordan den sosiale, økonomiske, strukturelle og kulturelle reproduksjonen har endret seg over tid. I de tidligere fasene var Sjøgata én enhet som sikret bolig, handel, sosialisering, næring osv. Da byen vokste, la byplanen i 1925 opp til en tenkt sentrumsutvikling. Det er ingen tvil om at byen vokste, men veksten tok fart en annen retning enn det som ble forutsett. Rutenettstrukturen fikk ikke den funksjonen det var tenkt å skulle ha, spesielt da det opptegnede sentrumsområdet aldri fant sted.

Veksten medførte at boligene og arbeidsplassene flyttet ut av sentrum, mens torget spilte en sentral rolle som handels- og møteplass. Sentrum ble ikke en naturlig gjennomfartsåre for å komme til arbeid, men sentrumsfunksjonene var likevel samlet på et mindre område som gjort det enkelt å forholde seg til.

Med introduksjonen av kjøpesenteret i 1993 flyttet store deler av handelsvirksomheten fra torget, til senteret. Færre og færre sentrumsfunksjoner ble værende på torget og i Sjøgata. Det ble enklere for folk å dra til kjøpesenteret enn torget, da bilavhengigheten de små drabantbyene skapte, gjorde at parkeringsplassene utenfor senteret ble en naturlig destinasjon. Denne effekten ble forsterket da handelsparken kom.

Prosessene har bidratt til at sentrum over tid forvitret. Illustrasjonene til høyre viser hvordan de forskjellige materialene sakte, men sikkert ble spredt og separert i forskjellige enheter. Forbruket som før var integrert i flere andre funksjoner, har i dag blitt isolert til ett rom – kjøpesenteret. Skal man ha en ny genser, kjører man til kjøpesenteret. Dette har også skjedd med de andre sentrumsfunksjonene. Ønsker man å oppleve den gamle kafékulturen, må man dra til Sjøgata. Dette er fordi sammenhengen mellom Sjøgata- og torgområdet, og kjøpesenteret mangler. Det finnes ingen fysiske barrierer som hindrer gjennomfart mellom enhetene, men man møter et bybilde som tilsier at det ikke er for gående. Dette skal vi se litt nærmere på.



Figur 51: Illustrasjon som viser hvordan sentrum over tid forvitret. Dette er bare en fremstilling over endring hvor tilfeldige bygg er valgt ut. Vik vil dermed kunne forekomme. Selvlagd.

### 6.2 Hvordan er sentrum komponert

Morfologien viser hvordan Mosjøen sentrum over tid har blitt til separert i forskjellige enheter. Vi kan dele de i tre hovedenheter som vi ser av figuren under. Det første er kjøpesenteret med handelsparken. Her drar man hvis man skal handle. Man kan parkere rett utenfor, og får tak i hva enn man måtte trenge. Den andre er Sjøgata og torget. Disse fungerer sammen, da de deler gateløp. Man drar hit dersom man skal på kafé eller har spesielle ærend som spesialbutikkene på torget tilbyr. Det krever mer å dra hit da man må parkere lenger unna og gå over større avstander for å komme til de forskjellige funksjonene. Det siste er Byparken. Parker er en viktig del av offentlige rom fordi de tilbyr natur og rolige omgivelser. Man drar kun til Byparken dersom man har behov for å sitte i fred, eller har barn som kan leke der. Det krever enda mer å dra hit, siden man må ta med seg forfriskninger dersom man planlegger å være der lenge. Byen har begynt å forme seg rundt disse enhetene.



Figur 52: Byen som har utviklet seg i tre enheter. Selvlagd



Figur 53: Eget bilde av C.M. Havigs gate, gate parallell med torget

Enhetene er ikke separert av fysiske barrierer, men man møter på en rekke materiell som gjør det utfordrende for fotgjengere å navigere seg i sentrum. Man må krysse bilveier og parkeringsplasser. Fotgjengeren blir nedprioritert hvor bilveiene fungerer som barrierer for den gående. For å komme seg dit man skal, må man bevege seg gjennom parkeringsplassene. Gangbruer og inngangsparti sier noe om hvor det er meningen at man skal gå, som kan skape unødvendige lange avstander eller lage kronglete veivalg.

Det er ikke det at man ikke vet hvor man skal gå fordi man ikke finner fram, men antallet hindringer på veier er for stort til at man vil bruke tid på det. Når alt rundt deg gir uttrykk for at det ikke er tilrettelagt for deg, blir personbilen en enklere løsning. Man begrenser da byturen til kjøpesenteret. Det er ikke selve avstanden mellom funksjonene som er store, men det er tilgjengeligheten som mangler.

Slitne bygg, veier med fortau, og lukkede faser, er materiell som gir lite sentrumsfølelse. Når turister kommer gående fra hotellet, skjønner de ikke hvor kjøpesenteret er. Det er fordi i det øyeblikket man forlater torget, gir alt rundt seg signaler om at du er på vei ut av sentrum. Bebyggelsen er ikke typisk sentrum, men et boligområde. Når man må gå noen minutter uten at noe skjer, får man en følelse av at man er ute av sentrum. Det skal ikke være nødvendig å lete etter sentrum. Bildet over er tatt fra første gate øst for torget (se figur 53). Lite tyder på at man befinner seg midt i sentrumskjernen.

### 6.3 Planleggingsoppgave

Planleggingsoppgaven fremover blir dermed å motvirke en ytterligere fragmentering av sentrum, og gjenoppbygge sentraliteten. Løsningen ligger i sammensettingen av materialene. Man må se på løsninger som tar for seg hvordan de eksisterende materialene kan re-komponeres for å danne en sentrumssfære.

I motsetning til en arkitekts oppgave som gjelder å finne en umiddelbar løsning til ett enkelt problem, består en planleggers oppgave av en lang-siktig prosess som utføres i flere faser. Man kan ikke løse dette gjennom en enkelt handling, men man må danne en strategi som innebærer mange små prosjekter over tid.

For å forstå hvilke sammenhenger som må oppstå, kan vi se tilbake på figur 52 i 6.2. Strategien må gå ut på å samle de tre enhetene, og danne et sammenhengende sentralitetsnettverk. Det er de offentlige rommene som fungerer som bindeledd. Det er ikke fysiske barrierer som stopper sentrum fra å være et fellesskap, men man får ikke en følelse av en sammenheng. Man må derfor bruke mellomrommene som en arena for å danne én enhet. Illustrasjonen til høyre viser hvor vi må fokusere på å danne koblinger.



Figur 54: Illustrasjon som viser hvordan enhetene må kobles. Selvlagd

## DEL III

---

### BYENS OFFENTLIGE ROM: EN MULIGHETSSTUDIE

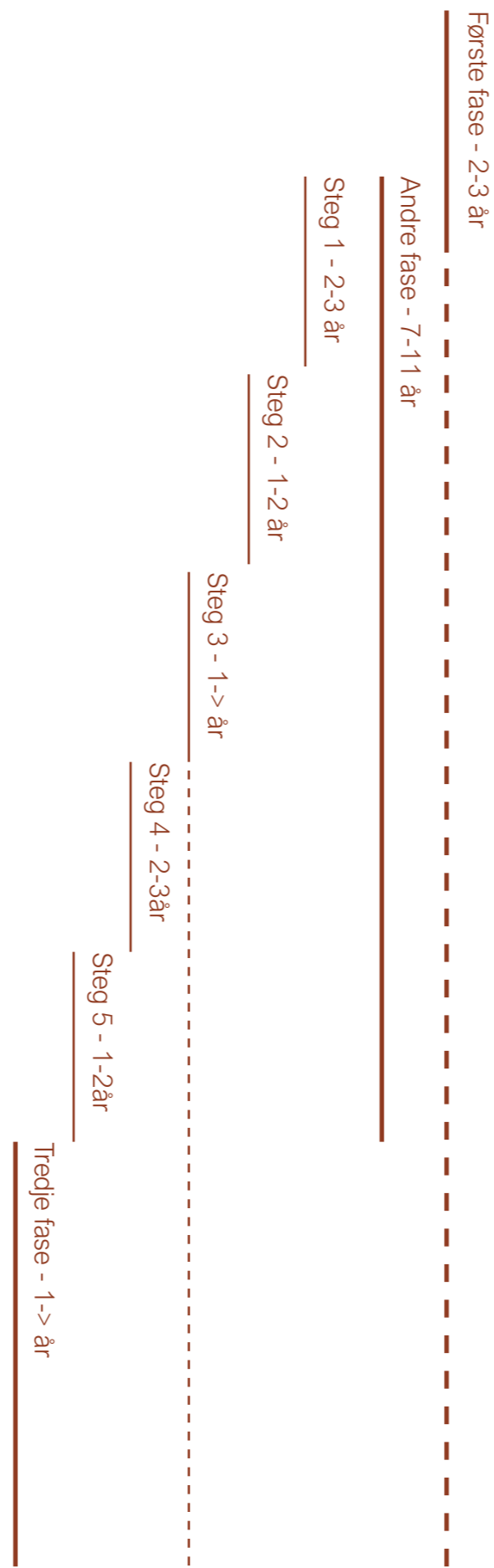
## Kapittel 7: Sentrumsstrategi for Mosjøen

Fram til nå har vi forsket på byens sammenhenger og funksjon. Ved bruk av analyser, har vi sett hvordan Mosjøen sentrum over tid har forvitret. Nå vil vi konsentrere oss om prosjekt delen. Mulighetsstudien vil gi en gjennomgang av hvordan en mulig transformering av sentrum kan se ut, for å igjen oppnå en helhetlig sentralitet. Problemet kan ikke løses i ett steg, men gjennom strategisk planlegging vil man kunne løse dette. Med andre ord, enkeltprosjekter vil ikke ha særlig virkning uten at man ser offentlige rom og byutvikling i sammenheng.

Mulighetsstudien vil dermed gjennom bruk av faser, steg og tiltak komme fram til en sentrumsstrategi. Utgangspunktet for studien vil være å se på hvordan vi kan omorganisere de eksisterende materialene for at sentraliteten gjenoppstår og igjen får status som møteplass. I denne sammenheng vil vi kunne se om teorien stemmer, og jobbe frem en løsning som gjør at byrommene vil være en ressurs for en liten by slik som Mosjøen. Det blir altså viktig å jobbe med sammenhenger.

Gjennomføring av en slik strategi vil skje gjennom en kombinasjon av ulike tiltak, både midlertidige og permanente løsninger. En rekke forskjellige aktører vil være involvert. Mulighetsstudien vil vise innholdet av tiltakene, samt hvordan de fungerer sammen.

De tre fasene vil 1 engasjere, 2 omstrukturere og 3 fortette sentrum. Til høyre er det en tidslinje som forklarer hvordan strategien vil gjennomføres stegvis. Det første steget vil gjennomføres før det neste påbegynnes. Dette skal vi se nærmere på.



Figur 55: Tidslinje for den foreslåtte strategien. Selvlagd

### 7.1 Første fase

Som vi har sett tidligere finnes det en del årlige og faste arrangement i byen. Om sommeren er det Festspillene/Galleria som bruker Sjøgata som sin arena. På høsten har man Tiendebytte på torget, om våren går Bysprinten gjennom sentrum, og om vinteren er det grøtbord i Sjøgata. Disse arrangementene er med på å styrke det kollektive minnet om både torget og Sjøgata. Den første fasen vil dermed gå ut på å utarbeide midlertidige tiltak og hendelser som retter oppmerksomheten mot mindre brukte byrom, og gir dem en ny betydning.

Byparken er en av de eldste materialene i byen, og har vært tilstedeværende siden tidlig 1900-tallet. Likevel viser de romlige observasjonene at selv på de varmeste sommerdagene, midt i fellesferien er det få brukere av parken. For å øke bruken av parken, og vise at dette er et byrom det er mulig å utnytte, bør det skapes oppmerksomhet. Dette kan skje ved å lage små arrangement gjennom sommeren. Parken ble vernet i 2009 (Meisfjord, 2018), noe som kan skape utfordringer for bruken. Det ligger en rekke retningslinjer for bruken hvor bl.a. arrangement som krever inngangsbillett eller ekskluderer allmennhetens bruk av parken ikke tillates (Meisfjord, 2018). Det er heller ikke lov å drive salg i parken (Meisfjord, 2018).

Mosjøen har et levende kulturliv hvor konserter står sentralt. Med musikklinja rett over veien for byparken, kunne det vært en god løsning å arrangere små konserter bl.a. i regi av elevene, i parken. Byparken har en egen musikkpaviljong som vil kunne fungere godt til denne bruken. Konsertene burde ikke være av stort omfang av hensyn til vernet. I tillegg vil disse konsertene kunne ha gratis inngang, siden det er skoleelever som kan bruke dette til en læringsarena. I de rolige omgivelsene i parken kunne det også vært mulig med bokbad eller andre mindre, gratis arrangement som ikke trenger stor organisering. Ved å bruke parken som en aktiv arena for kultur vil man rette et større fokus mot mulighetene til å bruke byrommet.

De enkelte tiltakene presentert vil være det som starter gjennomføringen av strategien, og etter hvert vil steget avsluttes. Likevel vil slike tiltak kunne være en kontinuerlig prosess som foregår i senere faser (den striplede linjen i tidslinjen representerer dette).



Figur 56: Egne bilder av inngang til Byparken og musikkpaviljongen i parken

## 7.2 Andre fase

Den andre fasen vil gå ut på å omstrukturere sentrum. Dagens sentrum mangler en effektiv måte å komme seg fra A (Sjøsiden) til B (torget). Bilveiene fungerer som barrierer mellom fotgjenger og sentrumsfunksjonene. Fasen har dermed som formål å danne en uavbrutt linje mellom disse funksjonene (se rød linje i figur 57). Dette er en mer omfattende operasjon, og vil dermed deles i ulike steg.

### 7.2.1 Steg 1

Aller først bør formålet i arealplanen endres på deler av strekket fra bilvei til gågate. Tilgjengelighet med bil er et kontroversielt tema i byen, men jeg mener en slik endring vil ha mye å si for Mosjøen sin vekst fremover.

Som illustrert, foreslår jeg å endre gaten nord for torget som i dag er bilvei, til en forlenget gågate (rød striplet linje). Gaten vil gå hele veien til kjøpesenteret og ende ved kinoen. Her finnes også en av inngangene til kjøpesenteret. Sjøgata vil også gjøres om til samme formål, for å skape et helhetlig område uavbrutt av biltrafikk. Folk vil kunne trekkes i begge ender – de som er på kjøpesenteret vil trekkes mot torget, og de på torget vil trekkes mot kjøpesenteret.

Av hensyn til beboende i Sjøgata og varelevering til diverse butikker, vil det fortsatt være mulig å kjøre til egen eiendom, samt kjøre varetransport. Veiens fysiske utforming vil altså beholdes, men formålet vil endres. For å sikre tilgang på Sjøgata for de som er dårlig til beins, vil Peter Bechs gate og Jürgens gate forbli kjørbare (vist under). Da vil også parkeringsplassene i Peter Bechs gate bli værende.



Figur 57: Illustrasjon av tiltak i steg 1. Selvlagd

### 7.2.2 Steg 2

Som en forlengelse av veiendringen, foreslår jeg å flytte taxistasjonen til fordel for å åpne opp rommet. Plassen taxistasjonen lå er markert opp som nummer 1 i figur 59 til høyre. Mellomrommet som etterlates vil få funksjon som torg og samlingsplass. "Det nye torget" skal ikke erstatte det eksisterende torget, men bidra til avløsning ved store arrangement ved en fremtidig befolkningsvekst.

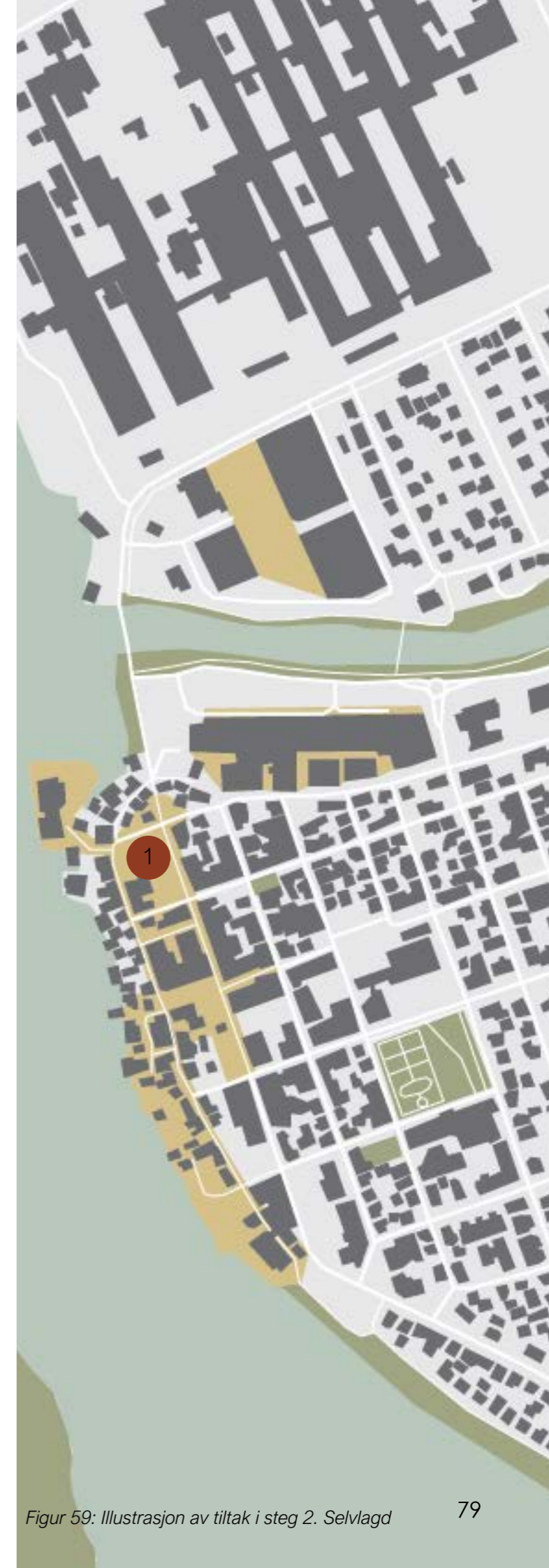
Området er stort, noe som gir gode muligheter for opparbeidelse av en ny scene. Bildet i figuren under viser scenen som finnes på torget i dag. Den er liten og slitt.

Plasseringen er i tillegg god da den er tett knyttet opp mot kinoplassen (kino og kulturhus). Ved arrangement som finner sted på kinoen, vil det nye torg-areale kunne fungere som et utvidet uteareal. Plassen vil samtidig kunne tilby restaurant Venezia en plass for uteservering.

Jeg har ikke tatt stilling til hvor taxistasjonen bør flyttes.



Figur 58: Eget bilde av eksisterende scene på torget



Figur 59: Illustrasjon av tiltak i steg 2. Selvlagd



### 7.2.3 Steg 3

Pynt i byrom har liten effekt dersom rommet tilbyr lite av funksjonell verdi. Likevel kan belysning, beplantning og farger brukes for å tiltrekke seg oppmerksomheten til de som ferdes i rommet.

Som en del av å vekke oppmerksomheten til brukerne og danne koblinger mellom de forskjellige offentlige rommene, kan slike elementer brukes. Spesielt på aksene markert med lys blå på illustrasjonen til høyre vil det være hensiktsmessig å rette ekstra fokus på å gjøre gatene estetisk innbydende. Dette vil på en naturlig måte skape nysgjerrighet og kunne trekke folk i ønsket retning.

Mosjøen har mye å bidra med når det gjelder kunst. Kulturskolen, samt lokale kunstnere, kan engasjeres for å bidra med gatekunst og veggmalerier på disse områdene. Under har vi noen eksempelbilder på slike tiltak som allerede finnes i byen.



Figur 60: Egne bilder av veggmalerier i Mosjøen



Figur 61: Illustrasjon av tiltak i steg 3. Selvlagd

### 7.2.4 Steg 4

Aksen mellom hotellet og byparken bør også kobles på torget-Sjøsidestrekket (se rød strek i figur 63). Det er to grunner til dette. Den første er for å tilgjengeliggjøre sentrum for de eldre som bor på eldresenteret. En del av observasjonene gjort i sommer er at mange eldre bruker byparken for å gå tur. Noen er nok for dårlige til beins for å gå særlig mye lenger. For andre ville nok muligheten til å gå til sentrum og sette seg på kafé gjøre tilværelsen bedre. Per nå er fortauet smalt, og veien er ikke tilrettelagt for å kunne gå med rullator.

Den andre grunnen er å gi turister som kommer fra hotellet muligheten til å lett oppdage parken. Byggene på dette strekket er dårlig vedlikeholdt. Hadde området vært i bedre stand, samt hadde det vært noe estetisk som trekker folk, ville nok flere brukt området.

Jeg foreslår dermed en vei med bredere fortau slik at det er enklere å komme frem. Beplantning og belysning langs veien vil være foretrukket for å skape en innbydende sfære, slik som det nylig ble gjort med Elvegata (se bilde under).



Figur 62: Eget bilde av Elvegata i Mosjøen med beplantning mellom bilvei og fortau



Figur 63: Illustrasjon av tiltak i steg 4. Selvlagd

### 7.2.5 Steg 5

Gangbruen som går fra Sjøsidan og over til handelsparken burde ha blitt plassert lenger vest, parallelt med brua for biler. Den fungerer dårlig da gående må krysse både parkeringsplass og bilvei for å komme til brua (kommende fra Sjøsidan), for å kunne gå til andre siden. Av hensyn til de som bor på Vollan, har den en god plassering. Likevel skaper den en omvei for de som bruker den for å handle. Jeg foreslår dermed en ekstra gangbru som en utvidelse av den eksisterende brua for biler. Tiltaket vil både være en forlengelse av akselen torget-Sjøsidan, men også tilgjengeliggjøre handelsparken ytterligere. Den er markert med rød striplet linje i figur 64.

Samtidig vil det være naturlig å gjøre om bilveien langs vestlig del av parkeringsplassen utenfor Sjøsidan til gangvei. På denne måten vil kjørende holde seg på den ene siden av senteret, mens gående vil være forbeholdt den andre siden.

Hotellet henger allerede sammen med Sjøgata. Gjennomføres alle de øvre tiltakene, vil man kunne bevege seg uavbrutt fra hotellet og til handelsparken som fotgjenger. Parkering vil skje på utsiden hvor man beveger seg gjennom sentrum i et sammenhengende gangnettverk.

Det har i lang tid vært diskutert en gondolbane opp til Øyfjellet. For øyeblikket er ikke dette vedtatt, men gondolbanen som planlegges i kombinasjon med nytt museumsbygg, vil havne i vestlig ende av Sjøsidan parkeringsplass. Her har jeg valg å vise et mulige utfall med gondolbane (se nummer 2 i figuren).



Figur 64: Illustrasjon av tiltak i steg 5. Selvlagd

### 7.3 Tredje fase

Den siste etappen handler om å fortette sentrum. De offentlige rommene er med å skape sentraliteten, men disse er avhengig av en opphopning av funksjoner rundt rommene som kan binde de sammen. Slik som Jan Gehl beskrev er det sant at mennesker drar mennesker. Vi velger å være der andre mennesker oppholder seg. Derfor er det vesentlig for Mosjøen sin utvikling at det finnes tilbud som gjør at folk oppsøker byrommene, og deretter vil bidra til en økt aktivisering i sentrum.

Først vil det være hensiktsmessig å tilrettelegge for flere arbeidsplasser i og rundt torget. En økt mengde kontorvirksomhet gir aktivitet på dagtid. Denne mengden arbeidere vil kunne bevege seg gjennom sentrumskjernen både før og etter arbeidstid, som igjen skaper liv. Det vil da også være mer sannsynlig for arbeidere at de bruker litt tid i sentrum etter arbeidstid, enten for å gå tur, dra på restaurant eller handle. Men, slik som informant 2 og 3 sier, må disse tilbudene finnes.

Gjennom den historiske analysen kom det tydelig frem hvordan kafékulturen har stått sterkt i Mosjøen sin identitet. Selv om sentrum mister flere og flere bevertningssteder, lever det kollektive minnet videre. For å styrke dette minnet vil det være nødvendig å få på plass flere kaféer og restauranter både i Sjøgata, på torget, og i gatene rundt. Samtidig vil en økt mengde butikker med en vid målgruppe være hensiktsmessig. Matbutikker og kiosker vil spesielt på et sted som torget ha mye å si. Om sommeren kan det være fint å sette seg i solveggen mens barna leker. Men når det ikke er muligheter for å kjøpe en is eller kaffe, er det begrenset hvor lenge man sitter der.

De røde firkantene på figur 64 markerer opp steder det er mulig å fortette med både bevertning og kontorvirksomhet. Det er allerede svært tett i sentrum, noe som gjør det utfordrende. Dermed vil det også være mulig å gjenbruke eksisterende bygg til slike formål. Likt første fase vil denne prosessen kunne foregå over lang tid, og aldri ende.

## 7.4 Utforming av torget

Jeg har valgt å ikke lage et formelt forslag til utforming av torget. Likevel ønsker jeg å kommentere på hva som kunne vært gode mulige løsninger på torget. Under spørreundersøkelsen som ble gjort, fikk deltagerne spørsmålet "hva savner du på torget for at du skal bruke det mer?". Her var det noen ønsker som var svært gjentagende.

Det ble i stor grad etterspurt flere tilbud slik som spisesteder og butikker. Butikkene som ligger på torget i dag har en voksen målgruppe, og det ble dermed etterspurt butikker som appellerer til den yngre befolkningen. Det ble også etterspurt kiosk eller et sted å kjøpe is på sommeren. Samtidig ville flere ha uteservering og savnet da Lille Torget dekket dette behovet. Konsert- og kunstarrangement var et tilbud flere ønsker mer av gjennom hele året.

Det er noen benker på torget, men det ble etterspurt flere sittemuligheter. Det ble nevnt benker, men også benker med bord slik at det er mulig å ta med niste og spise ute.

Av undersøkelsen kom det frem at mange så på lekeplassen som farlig for små barn, at den var liten og hadde lite variasjon. Mange uttrykte at de ønsket flere lekeapparater barna deres kan leke på. Samtidig var det noen småbarnsforeldre som pekte ut en mangel på toalettfasiliteter eller et sted å skifte på barna og amme.

Mosjøen har av den historiske analysen hatt lang tradisjon med marked og Tiendebytte på torget. I dag er dette begrenset til noe som skjer én gang i året. Flere nevnte at de savnet den tiden landbruksskolen hadde marked på torget med frukt og grønt på lørdager. Dette burde være mulig å gjeninnføre.

Innspillene er gode. Mange av disse er også realistiske å innføre, slik som flere sitteplasser og et bedre lekeapparat. Ved en videre utforming av torget vil en tilføring av tilbud i form av bevertning

og handel, samt bidrag fra private parter med arrangement og marked gjøre mye for at torget igjen skal bli en sentral møteplass.

## 7.5 Mer enn bare planer

Realiteten er at man ikke kan styre alt. Det er et skille mellom planer og styring. Som planlegger kan man sette mål og lage strategier, og man kan beskrive ønskete resultatet. Men når det kommer til å bestemme plassering av kaféer eller matbutikker, er ikke dette noe man har kontroll over. For å oppnå målsettingene i en planstrategi er man avhengig av ulike aktører både privat og kommunalt.

For å hjelpe private aktører til å starte kafé eller butikk i sentrum, vil økonomisk støtte fra kommunen kunne gjøre mye. Her gjør allerede kommunen gode tiltak med innføringen av Vefsn Næringsfond. Dette bør fortsette, samtidig som det bør reklameres for ytterligere. Mosjøen er avhengig av at innbyggerne selv tar initiativ til å starte opp slike tilbud. Da bør man satse på dette.

For å gjeninnføre den lange tradisjonen med marked, vil landbruksskolen være en aktuell part å aktivisere. Skolen produserer en del frukt, grønt og blomster som de selger. Dette kan kombineres med personer som driver små bedrifter med selvlagde produkter. Basert på undersøkelsen, er det både ønske og etterspørsel etter slike tilbud.

Det vil i prosessen være nødvendig å inkludere frivillige organisasjoner, kulturskolen, lokale engasjerte og andre aktører nevnt tidligere.

Noe det er verdt å nevne er at man ikke kan ha kontroll på hvordan området man planlegger brukes i praksis. Slik som Røe og Vestby (2012) nevner, dannes det en kultur rundt lokale områder gjennom hverdagslig bruk. Det er innbyggerne som til syvende og siste kontrollerer hvordan stedet brukes og når det brukes.

## 7.6 Kommunale mål

Strategien vil bidra med å nå de kommunale målene i samfunnsplanen. Kommunen ønsker gjennom fokusområde 3 å skape et levende sentrum og ønsker en byutvikling som inviterer til opphold og aktivitet. Ved å samle sentrumsfunksjonene, fortette og tilgjengeliggjøre de, vil dette sette gode forutsetninger for å nå dette målet. Strategien spiller inn på bolyst, og vil som en synergieffekt være del av å nå satsningsområde 2 om å beholde og rekruttere flere unge i etablererfasen.

Strategien bidrar også med å tilgjengeliggjøre sentrum for de eldre. Dette gjelder ikke bare for de som bor på eldresenteret, men også andre eldre beboere. I motsetning til nåværende situasjon, vil strategien skape et helhetlig område beregnet på gangtrafikk. Det vil både bli tryggere og enklere for eldre og andre brukere som er dårlig til beins å bruke sentrum.

Samfunnsplanens fokusområde 1 søker å bruke natur som et mål for god folkehelse. Den sammenhengende aksen mellom hotellet og handelsparken, henger sammen med Marsøra, et populært turmål. Både turister og innbyggere vil rettes mot denne destinasjonen som et naturlig turmål.

Kommunens identifiserte hovedutfordringer er en negativ befolkningsvekst, en overvekt av eldre innbyggere, og et ønske om å rekruttere unge innbyggere. Den foreslåtte strategien vil ta del i å møte disse utfordringene.

## 7.7 En gjenoppstått sentralitetssfære

En gjennomføring av strategien vil kunne føre til at sentralitetssfæren på nytt gjenoppstår. Gjennom å satse på åpne rom og gode forbindelser vil det være attraktivt og enkelt for innbyggerne å bruke sentrum. Strategien handler om å sette sammen de eksisterende materialene over en lengre periode, slik at de til slutt blir ett objekt.

Healey og Albrechts snakker om hvordan en god plan bør ta for seg hele området og gjøre et helhetlig og transformativt arbeid. Strategien gjør dette gjennom en langsiktig prosess over flere etapper. Den tar hensyn til hvilke offentlige rom innbyggerne trenger for å kunne møtes og bruke sentrum. Bruksperspektivet står i sentrum.

De offentlige rommene er utgangspunktet for en gjenoppstandelse av sentralitetssfæren. Ved en opphopning av funksjoner vil rommene bli en møteplass for alle byens innbyggere. Samtidig vil bli- og bolyst styrkes da innbyggerne vil ha et sentrum som bidrar til sosial, økonomisk, strukturell og kulturell reproduksjon. Man må se alt i en sammenheng. Om de offentlige rommene fungerer som en arena hvor man får en pause fra en hektisk hverdag, vil man aktivt ønske å oppsøke det.

Det vil være flere aktører som spiller inn. Noen løsninger er permanente slik som endring av vei og oppbygging av nye rom, mens andre er midlertidige slik som kultur- og kunstarrangement. Det vil kreve mye av kommunale og private parter i starten, men etter hvert som prosessene blir etablerte vil utviklingen gå av seg selv. Reproduksjonen vil da kunne gjenoppstå og de offentlige rommene blir en vesentlig ressurs for Mosjøen sin hverdag.

Den øverste figuren viser hvordan planen fører til at rommene fungerer i ett sammenhengende nettverk. Figuren i midten viser hvor det skapes forbindelser mellom de forskjellige enhetene som tidligere ble identifisert. Den siste figuren viser hvordan man kan bevege seg uavbrutt fra hotellet, gjennom torget og til handelsparken som fotgjenger.



Figur 65: Illustrasjon av nettverkoppstandelse. Selvlagd



Figur 66: Illustrasjon av nye forbindelser. Selvlagd



Figur 67: Illustrasjon av kontinuerlig akse. Selvlagd

## 7.8 Skred- og rasfare

Noe jeg ikke har tatt stilling til ved utformingen av mulighetsstudien er skredfaren. Faren påvirker store deler av Byflata, og gjør det utfordrende å gjøre tiltak av særlig størrelse. I 1996 hadde det ikke vært et skred hvor betydelige skredmasser hadde nådd over elven på 200 år (Eidsvåg, 2019). Siden den gang har det heller ikke vært slike skred. Det skjer likevel regelmessige små skred, men disse påvirker ikke sentrumsområdene (Eidsvåg, 2019).

Ved årlige arrangement slik som Festspillene på Helgeland og Galleria, Bysprinten, grøtbordet, osv. samles det tusener av folk innenfor området faresonen gjelder. Ras- og skredfaren hemmer muligheten man har til å gjøre en permanent sentrumstransformering. Som planlegger er dette noe man må ta stilling til. I denne forbindelse, velger jeg å ikke ta faresonen inn i vurderingen.

## 7.9 Ungdom i sentrum

Det er vedtatt at Mosjøen videregående skole skal flyttes til Kippermoen. Ved å gjøre dette mister man ungdomsaktiviteten som nå skapes på dagtid og kveldstid. Det er ungdommen som kjøper seg lunsj på Sjøsidens, og det er de som henger på musikkbygget etter skoletid for å øve. Mange av elevene bor også på hybel i sentrum. Denne aktiviteten vil da gå tapt.

Ungdommen i Mosjøen er de som skal ta over i fremtiden. Man ønsker å beholde disse innbyggerne, også i voksen alder. Derfor er det viktig at de tas med i planleggingen av sentrum. Minnet ungdommen har av Mosjøen vil avgjøre om de velger å bli boende og/eller flytte tilbake etter endt studietid i andre byer.

## 7.10 Parkering

Mosjøen er en by som er avhengig av bil som transportmiddel. Bosettingsmønsteret gjør at de fleste er avhengig av å bruke personbil for å komme seg på arbeid, til byen, eller til fritidsaktiviteter. Dette er noe man må ta hensyn til.

Det er allerede trangt i sentrum, og parkeringsplasser tar mye areal. Etter gjennomføring av strategien vil parkeringssituasjonen se slik ut i sentrum (se figur 68).

Parkeringsplassene på torget vil forsvinne, men disse vil bli erstattet med å tilrettelegge for nye plasser utenfor Chaplin (se nr. 1). Noen av parkeringsplassene utenfor Sjøsidens vil også byttes ut med gondolbanen (se nr. 2).



Figur 68: Ny parkeringssituasjon som følge av strategien. Selvlagd

## 7.11 Storsamfunn vs. lokalsamfunn

Mosjøen er et lokalsamfunn og en småby. Dette er viktig for det sier noe om hvordan vi behandler stedet. Man kan ikke alltid tenke likt når man forholder seg til en småby som en større by. I store byer er det flere folk, og det vil naturlig samle seg flere folk i en park enn det vil på en liten plass, nettopp fordi det er en større masse mennesker. I store byer bor en større andel av befolkningen i leiligheter, og parken fungerer på mange måter som deres hage. I småbyer, slik som Mosjøen, bor de fleste i eneboliger med tilgang på egen hage. Det blir da ikke et behov å dra i parken for sette seg. Parker i små byer har en annen oppgave enn i store.

I et storsamfunn forholder man seg også mer anonym. Ingen legger merke til om man setter seg ned på gresset og leser en bok. Det er en kultur for det. I en småby, hvor alle kjenner alle, kjennes ikke dette like naturlig. Man er mye mer synlig i et lokalsamfunn, og hjemmet blir da en arena hvor man kan være usynlig. Disse forhold vil påvirke hvordan sentrum brukes, når de brukes og av hvem.

Observasjonene jeg gjorde i sommer viste at flere folk benytter seg av benkene i Nergato, langs elva, enn i Byparken. Materialene som er brukt i Byparken oppfører seg annerledes enn de langs gangstien. Byparken er inngjerdet, noe som gjør at man aktivt tar et valg om å gå inn og sette seg der. Benkene langs Nergato derimot er benker man tilfeldigvis passerer mens man går tur. Det blir da lavere terskel for å sette seg ned. Materialene gjør at man blir invitert til en annen type aktivitet.

## 7.12 Mine kommentarer på prosjektet

Aller sist vil jeg kommentere på min rolle. Mulighetsstudien er utviklet på bakgrunn av egne analyser, gjort i de forrige delene. Da dette er en studentoppgave som jeg skriver alene, vil det nok være deler jeg har oversett, eller andre avvik som kan ha påvirket resultatet. Mosjøen er en by med lang historie, og jeg har dermed ikke hatt anledning til å se på alle mulige forhold. Jeg har derfor valgt ut det som jeg ser på som mest relevant for oppgaven. Mulighetsstudien foreslår én måte å utvikle sentrum på, men det gjør det ikke til den ene rette måte.

Det har vært spennende å se på min hjemby på en annen måte, og det har gitt meg et annet perspektiv på byen. I prosessen merket jeg et stort engasjement og forkjærlighet over byen av de lokale. Selv om byens fysiske utforming har endret seg gjentatte ganger, lever fortsatt det historiske Mosjøen gjennom en stedsidentitet og det kollektive minnet.

Videre ville det vært spennende å gjennomføre flere observasjoner av bruk ellers i året, og kartlegge hvordan byen fungerer under store kulturarrangement. Det finnes alltid mer å utforske.

## Avslutning

*Hvem/hvilke aktører har interesser i byens offentlige rom, og hvilke interesser har de?*

Mosjøen har et yrende kulturliv, hvor de offentlige rommene spiller en stor rolle for å gjennomføre tradisjonelle arrangement slik som Festspillene Helgeland, Galleria, Bysprinten, Tiendebytte mm. Samtidig vil også de offentlige rommene være en viktig arena for å imøtekomme de kommunale målsetningene, slik som å skape bli- og bolyst, ivareta eldre sine behov, samt skape et levende sentrum som inviterer til aktivitet.

*Hvordan har mellomrommene i bystrukturen oppstått, hvordan ble de tatt i bruk, og hvilke relasjoner har de bygget opp i byrommet?*

Ved bruk av morfologiske analyser har jeg utforsket hvilken ressurs de offentlige rommene i Mosjøen har vært gjennom tiden. Byens lange tradisjon med kafékulturen har spilt en stor rolle for den offentlige sfæren. Da sentrum sakte, men sikkert spredte seg i samsvar med en reduksjon av bevertningssteder, fikk vi en sentrumsforvitring. Sjøgata og torget som før var midtpunktet av byen, har blitt mer og mer forlatt. Det var kafékulturen og torghandelen som skapte identiteten til byen, og som sitter igjen som et kollektivt minne. Denne ressursen bør ivaretas og satses på for at sentrumssfæren skal gjenoppstå.

*Hvilke utfordringer i form av pågående økonomiske, demografiske og sosiale endringer er det Mosjøen står ovenfor?*

Vefsn kommune står ovenfor en negativ befolkningsvekst, et høyt antall eldre innbyggere og en mangel på arbeidsplasser som trekker nye, unge innbyggere. Sistnevnte jobber kommunen iherdig med gjennom å satse på ny grønn industri. Men, i dagen kunnskapsbaserte samfunn, spiller rekreasjonsmuligheter utenfor arbeidstid en større rolle enn før. De offentlige rommene er utgangspunktet for å sikre rekreasjonstilbud til befolkningen.

|  
For Mosjøen har det, og fortsatt er man avhengig av å bruke personbil for å få tilgang på sentrumsområdene, da de fleste boligområdene befinner seg et stykke unna sentrum. Dette må det dermed tas hensyn til, og tilrettelegges for da man utvikler sentrum videre. Men dette må skje på en måte som gjør at bilen ikke dominerer bybildet, og fotgjengere prioriteres.

*Hvordan brukes de offentlige rommene i dag?*

Gjennom bruk av observasjoner ble det gjort kjent at det på sommerstid beveger seg store mengder folk gjennom sentrum. Men, det er en større andel mennesker som passerer enn det er folk som bruker området. Både gjennom stedlige analyser og spørreundersøkelsen som ble gjennomført, kom det frem at det er en mangel på tilbud og funksjoner i/og rundt torget som gjør at folk ønsker å oppholde seg der. Innbyggerne ønsker å være i og bruke sentrum, men de mangler en grunn for å gjøre det.

*Oppgavens hovedproblemstilling spør hvordan de offentlige rommene kan utnyttes på en måte som imøtekommer utfordringene Mosjøen står ovenfor i dag?*

For å imøtekomme de kartlagte utfordringene, har jeg lagt frem en mulig planstrategi. Strategien ble delt i tre ulike faser, og vil kunne bidra med en løsning på utfordringene. De tre fasene jobber for å engasjere, omstrukturere og fortette sentrum. Ved en gjennomføring, får vi et sammenhengende sentrum og en helhetlig, gjenoppstått sentrumssfære. Løsningen vil kunne bidra til å trekke nye, unge innbyggere, gjøre at man velger å flytte tilbake etter studietiden, samt holde på de som allerede bor i byen. For at de eldre skal få et verdig liv, må man parallelt satse på de unge. Det er en helhetlig prosess hvor man må ta for seg hele spekteret av innbyggere.

Løsningen vil nok ikke kunne bidra direkte i planleggingen av Mosjøen torg fram mot byjubileet til neste år, da slike prosesser tar lang tid. Likevel vil den kunne virke som et innspill til Mosjøen sin sentrumsutvikling de neste årene.

Til slutt vil jeg kommentere på bruken av den abduktive forklaringsmodusen. Selv om Mosjøen er en småby, har vi sett at mye av den urbane teorien kan tilpasses og anvendes i konteksten. Byen følger storbymodellen med utbredelsen av de små drabantbyene. Samtidig fungerer Mosjøen i et nettverk av andre byer hvor man er avhengig av hverandre for å være del av kunnskapsøkonomien. De store avstandene mellom andre sentra, gjør at byen selv må fungere som en urban enhet.

## Figurliste

Figurer som ikke omtales her er selvlagde eller egne bilder. Figur 1, 2, 4, 35, 38, 41-43, 46, 51, 52, 54, 57, 59, 61, 63, og 64-68 er selvlagde illustrasjoner basert på Kommunekart.no sine kartdata.

Alle figurer merket med "tilhører Helgeland museum", har jeg fått tilgang på direkte fra museumet og finnes dermed ikke på nett. Det samme gjelder figurer merket med "tilhører Vefsn kommune".

**Figur 28:** Norgebilder. (2004). Mosjøen 2004. Retrieved from <https://www.norgebilder.no/>

**Figur 29:** Hentet fra s. 7. Bjørgan, J. I. (2004). Stedsanalyse Mosjøen.

**Figur 30:** Statistisk sentralbyrå. (2024). 07459: Alders- og kjønnsfordeling i kommuner, fylker og hele landets befolkning (K) 1986 - 2024. Retrieved from <https://www.ssb.no/statbank/table/07459>

**Figur 31:** Statistisk sentralbyrå. (2022b). 13600: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K) 2022 - 2050. Retrieved from <https://www.ssb.no/statbank/table/13600/>

**Figur 32:** Statistisk sentralbyrå. (2023c). Personer med innvandrerbakgrunn. Utvalgte land. Retrieved from <https://www.ssb.no/kommunefakta/vefsn>

**Figur 33:** Statistisk sentralbyrå. (2023a). 05471: Innenlandsk innflytting, utflytting og nettoinnflytting (K) 1994 - 2023. Retrieved from <https://www.ssb.no/statbank/table/05471/>

**Figur 34:** Statistisk sentralbyrå. (2022a). 09429: Utdanningsnivå, etter kommune og kjønn (K) 1970 - 2022. Retrieved from <https://www.ssb.no/statbank/table/09429/>

**Figur 36:** Folkehelseinstituttet. (2024c). Vedvarende lavinntekt, husholdninger (inndeling per 1.1.2024) - EU 60, andel (prosent). Retrieved from <https://khs.fhi.no/webview/>

**Figur 37:** Statistisk sentralbyrå. (2023b). 07984: Alder- og næringsfordeling (17 grupper) blant sysselsatte, etter kjønn. 4. kvartal (K) 2008 - 2023. Retrieved from <https://www.ssb.no/statbank/table/07984/>

**Figur 39:** proff forvalt. (u.å.). Konkurs og tvangsavvikling av norske bedrifter. Retrieved from <https://www.forvalt.no/Konkurs/Konkurser?SearchForm.CountyId=18&SearchForm.MunicipalityId=1824&SearchForm.CompanyName=&SearchForm.Bobestyrer=&SearchForm.FromDate=2003-01-01&SearchForm.ToDate=2023-12-31&SearchForm.K1Checked=true&SearchForm.T1Checked=true&SearchForm.K2Checked=true&SearchForm.T2Checked=true&SearchForm.SortExpression=dagbokdato&SearchForm.K1Checked=false&SearchForm.T1Checked=false&SearchForm.K2Checked=false&SearchForm.T2Checked=false>

**Figur 44:** Folkehelseinstituttet. (2024a). Hjerte- og karsykdom (B, inndeling per 1.1.2024) □ kjønn samlet, alle aldre, per 1000, standardisert. Retrieved from <https://khs.fhi.no/webview/>

**Figur 45:** Folkehelseinstituttet. (2024b). Overvekt og fedme, 17 år, selvrapportert (inndeling per 1.1.2024) □ kjønn samlet, overvekt inkl. fedme (KMI over 25), andel (prosent, standardisert). Retrieved from <https://khs.fhi.no/webview/>

## Litteraturliste

Andersen, T. I. (2023). Nye Mosjøen videregående skole. Retrieved from <https://mosjoen.vgs.no/ny-videregaende-skole-2027/>

Anonym forfatter. (1938). Mosjøen, sett i fremmede øine. Helgeland Arbeiderblad

Babla. (u.å.). HVA ER MENINGEN MED "RESURGENT"? Retrieved from <https://www.babla.no/engelsk/resurgent>

Bakgården. (u.å.). Om oss. Retrieved from <https://bakgaardenkultur.no/om-oss/>

Barthbryggo. (u.å. ). Huset i gato. Retrieved from <https://www.barthbryggo.no/huset-i-gato/>

Bjørgan, J. I. (2004). Stedsanalyse Mosjøen.

Bua Vefsn. (2024). Om ordningen Retrieved from <https://www.bua.no/utlansordninger/bua-vefsn>

Børrud, E. (2009). Bymorfologi som kunnskapsgrunnlag for planlegging og planforskning. 19-26. <http://www.kartogplan.no/Artikler/KP1-2009/Bymorfologi%20som%20kunnskapsgrunnlag%20.pdf>

Carmona, M. (2021). Public Places Urban Spaces (third ed.). New York: Routledge.

Det Norske Akademis Ordbok. (u.å.-a). morfologi. Retrieved from <https://naob.no/ordbok/morfologi>

Det Norske Akademis Ordbok. (u.å.-b). offentlig. Retrieved from <https://naob.no/ordbok/offentlig>

Det Norske Akademis Ordbok. (u.å.-c). storsamfunn. Retrieved from <https://naob.no/ordbok/storsamfunn>

Eidsvåg, E. (2019). Notat - skredfarevurdering A01. <https://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/d8a34fe1-4375-4e27-b978-8aa2e1cf0c2e/202106992/3422433>

Engås, C. (2009). Lille Torget til Sandnessjøen. Retrieved from <https://www.helg.no/kultur/lille-torget-til-sandnessjoen/s/1-63-4210675>

Festspillene Helgeland. (2023). Velkommen til Festspillene Helgeland 2023, en av Nord-Norges største og flotteste festivaler! Retrieved from <https://www.festspillenehelgeland.no/om-festspillene-helgeland/>

Fosmark, Å. H. (2023). Idégrunnet for byromsutvikling i Oslos utsatte områder - tiltak, mål og konsekvenser. Retrieved from [https://bibsyst-almaprmo.hosted.exlibrisgroup.com/permalink/f/1r40jrv/TN\\_cdi\\_cristin\\_nora\\_11250\\_3079304](https://bibsyst-almaprmo.hosted.exlibrisgroup.com/permalink/f/1r40jrv/TN_cdi_cristin_nora_11250_3079304)

Galland, D., & Grønning, M. (2019). Spatial Consciousness.

Gehl, J. (2011). Life Between Buildings (J. Koch, Trans.): Island Press.

Gen2 Energy. (u.å.). Production sites in progress. Retrieved from <https://gen2energy.com/projects/production-sites/>

Grønning, M. (2020, 14.09.2020). [Urbane modeller og steder – strukturer, materialer, prosesser].

Grøttå, Å., & Skytterholm, J. N. (2018). Byens mellomrom: fra en helhetlig til en fragmentert tilnærming av fellesskapets arealer? , Retrieved from [https://bibsyst-almaprmo.hosted.exlibrisgroup.com/permalink/f/1r40jrv/TN\\_cdi\\_cristin\\_nora\\_11250\\_2563996](https://bibsyst-almaprmo.hosted.exlibrisgroup.com/permalink/f/1r40jrv/TN_cdi_cristin_nora_11250_2563996)

Gyribye, B. (2024). Oppdragsbrev for statsbudsjett 2024 - tilskot til Nordland fylkeskommune. <https://www.regjeringen.no/contentassets/b497a59d97d24c2da050f4297ef79efc/nordland.pdf>

Habermas, J. (1964). The Public Sphere: An Encyclopedia Article <https://www.jstor.org/stable/487737>

Haukland, A. (1929). Flo og Fjære. In. Retrieved from [https://www.nb.no/items/11cf79da67a96a4d528d3f634fcadbe8?page=5&searchText=flo og fjære andreas haukland](https://www.nb.no/items/11cf79da67a96a4d528d3f634fcadbe8?page=5&searchText=flo%20og%20fjære%20andreas%20haukland)

Healey, P. (2009). In Search of the 'Strategic' in Spatial Strategy Making. In Planning Theory & Practice (Vol. 10, pp. 439-457).

Hi North. (2024a). Om oss. Retrieved from <https://www.hinorth.no/om-oss/>

Hi North. (2024b). Opplevelser. Retrieved from <https://www.hinorth.no/hi-opplevelser/>

- Hohenberg, P. M., & Lees, L. H. (1985). *The Making of Urban Europe 1000-1994*. Cambridge, Massachusetts, and London, England: Harvard University Press.
- Jacobsen, K. (1975). Overgangstid. no#: Vefsn kommune.
- Jacobsen, K. (1977). Fra århundreskiftet til frigjøringsvåren. no#: Vefsn kommune.
- Jo, S. (2003). Aldo Rossi: Architecture and Memory. [https://www.jstage.jst.go.jp/article/jaabe/2/1/2\\_1\\_231/\\_pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/jaabe/2/1/2_1_231/_pdf)
- Johannessen, L. E. F. (2022). Utenfor akademia: mot en utvidet forståelse av «abduktiv analyse» og teoriutvikling. 6(2). <https://www.idunn.no/doi/10.18261/nost.6.2.4>
- Kjeldstadli, K. (2017). Finnes lokalsamfunn? <https://doi.org/10.18261/issn.1894-3195-2017-04-05>
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven, (2008). kommunal- og distriktsdepartementet. (2023a). Meld. St. 27 Eit godt liv i heile Noreg – distriktpolitikk for framtida. Retrieved from <https://www.regjeringen.no/contentassets/c50898d2683e4edfb008e5f29f2e0666/nn-no/pdfs/stm202220230027000dddpdfs.pdf>
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2023b). Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027. <https://www.regjeringen.no/contentassets/d71a3e61e774485fb4a98cab9255e53f/no/pdfs/nasjonale-forventninger-2023-2027-bokmaal.pdf>
- Kultur- og kyrkjedepartementet. (2005). St.meld. nr. 22 Kultur og næring. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-22-2004-2005-/id407136/>
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Storbritannia: Basil Blackwell.
- Lid, I. M. (2014). Retten til byen og bylivet. <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3045-2014-05-04>
- Marthinsen, R. (2012). Butikker ryker etter millionsmell. Retrieved from <https://www.ranablad.no/naringsliv/butikker-ryker-etter-millionsmell/s/1-93-5992406>
- Meisfjord, M.-K. (2018). Byparken i Mosjøen. Retrieved from <https://www.vefsn.kommune.no/bypar-ken-i-mosjoeen.442922.no.html>
- MON. (u.å.-a). Om MON KF. Retrieved from <https://mon.no/om-mon/>
- MON. (u.å.-b). Vefsn Næringsfond Retrieved from <https://mon.no/fond/>
- Nilsen, D., & Pedersen, H. (1982). Bymiljøkampanjen 80/81 Rapport Mosjøen. Retrieved from Nord Gondol. (u.å.). Om oss. Retrieved from <https://nordgondol.no/omoss/>
- Nordland fylkeskommune. (2016). Planprogram for regional plan for by-og regionsenterpolitikk 2016- 2025. [https://www.nfk.no/\\_f/p1/i25407782-24a1-404e-bf3e-0bc5fa106ca2/planprogram-for-regional-plan-for-by-og-regionsenterpolitikk-2016-2025.pdf](https://www.nfk.no/_f/p1/i25407782-24a1-404e-bf3e-0bc5fa106ca2/planprogram-for-regional-plan-for-by-og-regionsenterpolitikk-2016-2025.pdf)
- Nordland fylkeskommune. (2021). Et bærekraftig Nordland - Planstrategi for samarbeid og grønn oms tilling 2021-2024. [https://indd.adobe.com/view/publication/20a7a954-4d4a-4574-adb7-54c965f8f027/5123/publication-web-resources/pdf/BYRAA\\_et\\_b\\_rekraftig\\_Nordland\\_2021\\_trykk.pdf](https://indd.adobe.com/view/publication/20a7a954-4d4a-4574-adb7-54c965f8f027/5123/publication-web-resources/pdf/BYRAA_et_b_rekraftig_Nordland_2021_trykk.pdf)
- Nordland fylkeskommune. (2023). Politisk plattform 2023-2027 - Nordland fylkeskommune. <https://www.nfk.no/Handlers/DownloadPrintPdf.ashx?url=%2f%2fwww.nfk.no%2fpolitikk%2ffylkesrad%2fpolitisk-plattform-2023-2027%2f%3fprint%3d1%26securelevel%3dtoken&title=POLITISK%20PLATTFORM%202023-2027&token=320dd3227c53>
- Nordaas, T. M. L. (2012). Lille Torget legges ned. Retrieved from <https://www.helg.no/lokale-nyheter/lille-torget-legges-ned/s/1-63-6143483>
- Norsk e-fuel. (u.å.). About us. Retrieved from <https://www.norsk-e-fuel.com/about-us>
- Norsted, T., & Nilsen, D. (1979). Hvordan Sjøgata ble reddet. In *Sjøgata, det gamle Mosjøen*. Retrieved from <https://www.nb.no/items/e080ce79f9bea7c355634bc6588f39f94?page=1>.
- Onsager, K., Eika, A., Ruud, M. E., Monkerud, L., Orderud, G., & Tønnessen, M. (2021). Mindre byer og regionsentre - roller og funksjoner i regioner og regional utvikling. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/mindre-byer-og-regionsentres-rolle-og-funksjon-i-regioner-og-regional-utvikling/id2865792/>
- Pedersen, R. (1997). Til Verket: Elkem aluminium Mosjøen.
- Pedersen, S. (1925). Beskrivelse til forslag til byplan for Mosjøens nuværende Byområde.
- Russell, N. (2006). Collective Memory before and after Halbwachs. In *The French Review* (Vol. 79, pp. 792-804). Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/25480359?seq=4>.
- Røe, P. G., & Vestby, G. M. (2012). Sosiokulturelle stedsanalyser: teorigrunnlag og metodologi. In *Å finne sted: Metodologiske perspektiver i stedsanalyser* (pp. 43-58): Akademika forlag.
- Selte, R. (1938). En fortryllende liten flekk paa jorda. *Helgeland Arbeiderblad*.
- Sennett, R. (1994). The Powers of the Eye. In R. Ferguson (Ed.), *Urban Revisions - Current Projects for the Public Realm* (pp. 59-69).
- Skirbekk, S., Kjølrsrud, L., & Tjora, A. (2022). Sosiologi. Retrieved from <https://snl.no/sosiologi>
- SSB. (2020). Standard for sentralitet. Retrieved from <https://www.ssb.no/klass/klassifikasjoner/128/om>
- SSB. (u.å.). Sentralitet. Retrieved from <https://www.ssb.no/a/metadata/conceptvariable/vardok/927/nb>
- Syvvertsen, K. S. (2022). Planlegging av bærekraftige småsteder - gjenbruk som strategisk tilnærming Retrieved from [https://bibsyst-almaprimo.hosted.exlibrisgroup.com/permalink/f/1r40jrv/TN\\_cdi\\_cristin\\_nora\\_11250\\_3051729](https://bibsyst-almaprimo.hosted.exlibrisgroup.com/permalink/f/1r40jrv/TN_cdi_cristin_nora_11250_3051729)
- Torres, M. (2004). *Nuovi modelli di città. Agglomerazioni, infrastrutture, luoghi centrali e pianificazione urbanistica*. Milano: Franco Angeli.
- Vefsn Kommune. (2017). Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2029. <https://www.vefsn.kommune.no/getfile.php/4541212.2067.amsuuztna7jnmk/KommuneplanensSamfunnsdelVefsn17-29.pdf>
- Visit Helgeland. (u.å.). Turbeskrivelse: Helgelandstrappa i Mosjøen. Retrieved from <https://visithelgeland.com/no/trip/turbeskrivelse-helgelandstrappa-i-mosjoen/>
- Wood, D. A. (u.å.). Summary of Michel Foucault's "Of other spaces". Retrieved from <https://www.sjsu.edu/faculty/wooda/149F/149-Foucault.html>
- Wæraas, Ø. (1984). På hybel under Øyfjellet i 50-åra. In *Mosjøen videregående skole 100 år* (pp. 69-71). Retrieved from <https://www.nb.no/items/1739ff8535a1f890e46fe42c7dc9cd65?page=71&searchText=mosjoeen%201950>.
- Aamo, A. S., Bratseth, K., Eilertsen, M. R., Lindahl, M. D., & Støa, E. (2021). Bokkvalitet og høy tetthet. [https://www.regjeringen.no/contentassets/adee4f8e8e424101b46a2f4324e6c4c1/kmd-bokkvalitet-og-hoy-tetthet\\_2021-06-14.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/adee4f8e8e424101b46a2f4324e6c4c1/kmd-bokkvalitet-og-hoy-tetthet_2021-06-14.pdf)



## Vedlegg A - intervjuguider

### **Kommuneansatt, innenfor planleggerfeltet:**

Hvilke problem er det Mosjøen står ovenfor?

I kommuneplanens samfunnsdel har dere tre satsningsområder og fire fokusområder. Hvordan jobber dere for å nå disse målene?

Hva tenker dere i kommunen om lokal utvikling fremover?

Hvordan jobber dere med offentlige rom?

### **Intervju med MON:**

Det skal skje en ny næringsutvikling i Mosjøen med Gen2 Energy og Norsk e-Fuel. Hva er det dette går ut på, og hvordan ligger dere an?

Hva tenker dere vil bli effekten av den nye næringen for Mosjøen og omegn?

Dere sier dere jobber for å rekruttere flere folk til Mosjøen. Hvordan er det dere gjør dette i praksis?

Jobber dere med sentrumsutvikling? Isåfall hvordan?

## Vedlegg B - tabeller fra observasjoner

Torget	Kategori	Antall barn	Antall ungdom	Antall voksen	Antall eldre
	Står				
	Sitter (gratis)				
	Sitter (betalt)				
	Leker				
	Trener				
	Nødvendig aktivitet				
	Passerer gående				
	Passerer syklende				
	Fra Sjøsidan (nord)				
	Fra vgs (øst)				
	Fra banken (sør)				
	Fra Sjøgata (vest)				
	Parkert torget				
	Parkert kulturveksted				

Byparken	Kategori	Antall barn	Antall ungdom	Antall voksen	Antall eldre
	Står				
	Sitter (gratis)				
	Sitter (betalt)				
	Leker				
	Trener				
	Nødvendig aktivitet				
	Passerer gående				
	Passerer syklende				
	Inngang 1				
	Inngang 2				
	Inngang 3				
	Inngang 4				
	Inngang 5				
	Inngang 6				
	Inngang 7				
	Inngang 8				
	Parkert vgs				
	Parkert eldre hjem				

Sjøgato	Kategori	Barn	Ungdom	Voksen	Eldre
	Står				
	Sitter (gratis)				
	Sitter (betalt)				
	Leker				
	Trener				
	Nødvendig aktivitet				
	Passerer gående				
	Passerer syklende				



**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway