



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2019 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Hovedveiomlegging og tettstedsutvikling - med fokus på rv. 7 og Noresund

Restructuring of national road
and village development
Case: rv. 7 and Noresund

Ane Killingstad
By- og regionplanlegging

Forord

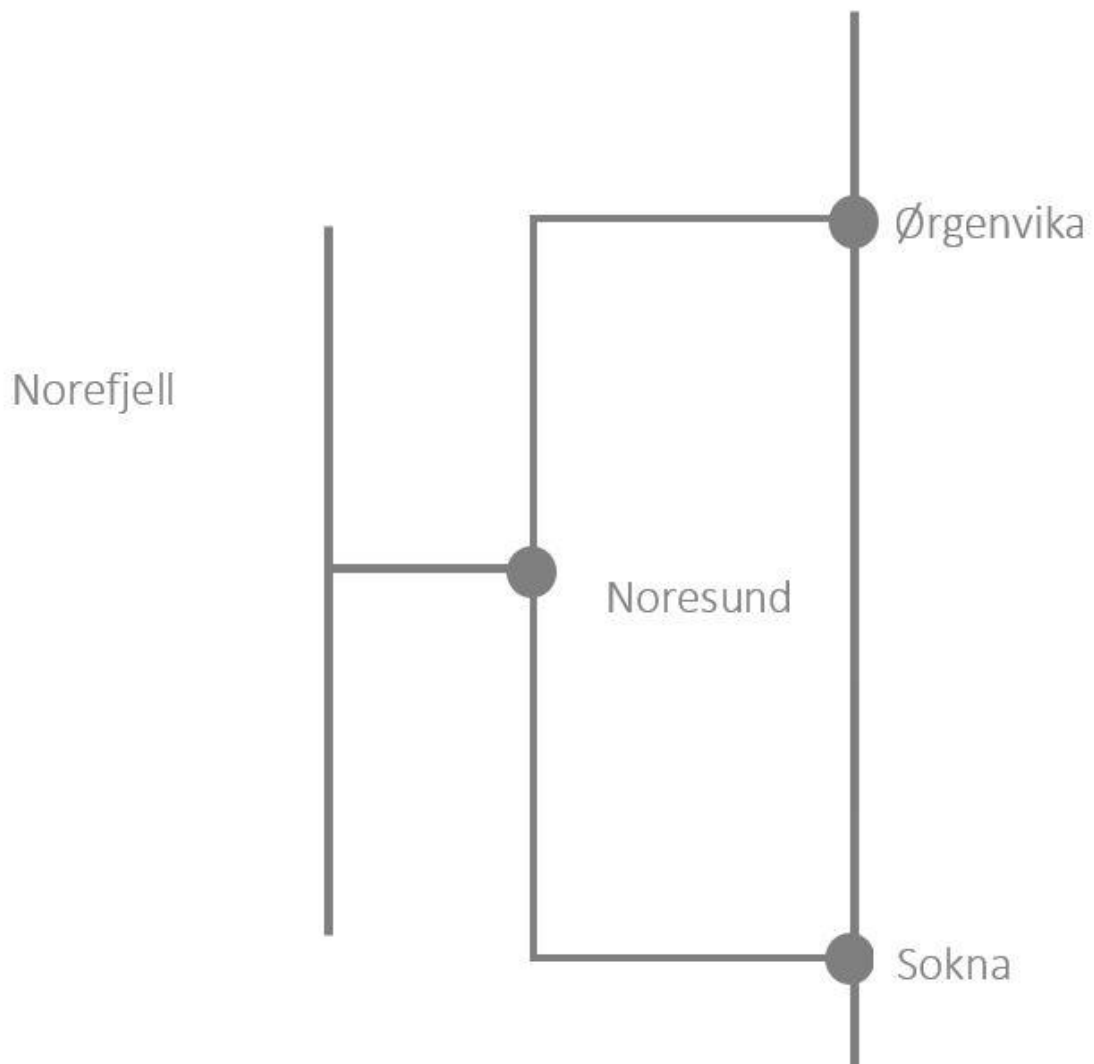
En lærerik, krevende og spennende prosess er over. Etter et interessant årsstudium i psykologi ved Universitet i Oslo og fire lærerike og spennende år med by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet på Ås markerer denne masteroppgaven slutten på studietiden. Studietiden på Ås har bydd på naturskjønne omgivelser, godt studentmiljø og nyttig lærdom. Tusen takk! I tillegg ønsker jeg å takke NMBU for muligheten til utveksling i Budapest, en lærerik og spennende reise.

Jeg ønsker å takke min veileder Kristin Marie Berg for gode fagsamtaler, konstruktive tilbakemeldinger og veiledning. Tusen takk til alle informanter som tok seg tid og til alle gode hjelpere på veien. Dere har beriket oppgaven!

Jeg ønsker å takke min kjære samboer Olav for heiarop, tålmodighet og kjærighet. Hjertelig takk til nær familie og venner for high fives og oppmuntrende ord gjennom hele skriveprosessen. Ekstra takk til mamma, Kristi og tante Marit for korrektur og gode råd.

Ane Killingstad

Sigdal, 2019



Figur 1: Illustrasjon av veitraséen til gammel og ny rv. 7, samt fv. 192 mot Norefjell

Sammendrag

Hensikten med denne oppgaven er å belyse hvordan omlegging av riksvei kan påvirke stedsutvikling, næringsutvikling og bomiljø for et mindre tettsted. Oppgaven tar utgangspunkt i tettstedet Noresund i Krødsherad kommune i Buskerud, og omlegging av riksvei (rv.) 7. Tidligere passerte rv. 7 gjennom tettstedet, men etter ønske fra nasjonalt hold er riksveien lagt til en mer tidseffektiv trasé mellom Sokna og Ørgenvika, helt utenom Noresund. Oppgaven bygger i stor grad på informasjon fra informanter som har blitt påvirket direkte eller indirekte av veiomleggingen, og deres opplevelser rundt veiomleggingen. Informantene har også bidratt med informasjon om hvilke andre krefter som har påvirket utvikling av Noresund, og hvordan lokalsamfunnet har blitt involvert i tidligere og nyere planprosesser.

Gjennom intervjuprosessen har det tydelig kommet fram at næringslivet har opplevd størst negativ påvirkning, da veiomleggingen har ført til redusert trafikkmengde gjennom sentrum. Samtidig har informantene påpekt at det fortsatt er en del trafikk gjennom Noresund, men at det må gjøres grep for å skape et attraktivt sentrum. Det er hytte- og turistnæringsutvikling på Norefjell som fordrer mye av dagens trafikk. Norefjell er en svært viktig drivkraft i lokalsamfunnet. Videre er det tydelig at veiomleggingen har hatt størst positiv påvirkning på bomiljøet, samt muligheten for sentrumsutvikling. Gjennom intervjuene ble det også tydelig at trafikk og vei, i tillegg til fjord og fjell, er en stor del av stedsidentiteten på Noresund og identiteten til lokalbefolkningen, kryllingene.

Et historisk tilbakeblikk har vist seg å være viktig, både for den stedlige utviklingen, bruken av landskapet og identiteten til Noresund og lokalbefolkningen. Oppgaven tar for seg historisk utvikling og stedlig karakter, samt relevant teori innen temaene identitet og tilhørighet, landskapskarakter, lokal steds- og næringsutvikling, bokvalitet og bostedsattraktivitet. I tillegg viser oppgaven til den europeiske landskapskonvensjonen som sier at når det gjelder kartlegging og vurdering har hver part forpliktet seg til å *analysere landskapenes karakter og hvilke krefter og trusler som fører til at de endrer seg og merke seg endringene* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009). Det er nettopp dette som er hovedfokuset i oppgaven, å forstå endringsprosessene og hvordan en strukturell endring kan påvirke tettstedsutvikling. Gjennom oppgaven blir det klart at fremtidig utvikling av Noresund må ta utgangspunkt i stedsidentitet, landskapskarakter og stedlig ressurser, samt fokus på medvirkning fra lokalbefolkningen og premiering av lokale initiativ. Dette vil kunne føre til at Noresund blir et bærekraftig lokalsamfunn.

Abstract

The purpose of this paper is to show how a government driven restructuring of a national road can affect the local development of a village, the commercial development and the living environment in a village. To examine this, the paper wants to identify the place identity and the landscape character. The paper also examines what kind of forces which have affected the local development and how the locals has been included in planning processes, earlier and today. The case is Noresund in Krødsherad municipality, Buskerud county and the restructuring of the national road rv. 7. Due to efficiency considerations, the national road was transferred to a new route between Sokna and Ørgenvika completely outside Noresund.

To examine the topic, this paper is mainly based on an interview process. The informants have been chosen by their role in the local society and how they have been affected directly or indirectly by the restructuring. Through the paper, it is clearly that the commercial development has experienced the greatest negative impact because of reduced traffic volume. Simultaneously, there is still traffic through Noresund, mainly because of Norefjell, which is a great force in the local community. On the other hand, the living environment and the potential to urban development in Noresund have clearly experienced the greatest positive impact of the restructuring of the national road. Through the process it is clear that the place identity of Noresund and the identity of the local population "kryllingene" has a strong connection to the road and the traffic in addition to the fjord Krøderen and the mountain Norefjell.

A historical retrospect has proven to be particularly important, to understand the local development, use of the landscape and the identity of Noresund and the local population. The paper focuses on the historical development and relevant theory within the themes of identity, landscape character, local commercial development and living environment. Further, the paper refers to the European Landscape Convention which addresses that each member is committed *to identify its own landscapes and to analyze their characteristics and the forces and pressures transforming them, and to take note of the changes* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009). This is the focus of the paper, to understand the changing processes and how a structural change can affect village development. Through the paper it is clear that Noresund need a future development which focuses on the historical context, the place identity, landscape character, participation by locals and to premiere minor initiatives. This will provide development of a sustainable and livable village.

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1: Introduksjon

Bakgrunn og formål.....	s. 8
Avgrensning.....	s. 11
Problemstilling.....	s. 11
Oppgavestruktur.....	s. 12

Kapittel 2: Metode

Samfunnsvitenskapelig metode.....	s. 14
Casestudie.....	s. 14
Framgangsmåte.....	s. 16
Intervju som metode.....	s. 17
Relabilitet, validitet og overførbarhet.....	s. 21
Analysestrategi.....	s. 23
Etiske dilemmaer.....	s. 24

Kapittel 3: Introduksjon til caseområdet

Riksvei 7 – endring av trasé.....	s. 26
Krødsherad kommune og tettstedet Noresund.....	s. 29

Historisk tilbakeblikk

Infrastruktur

Landskap og klima

Arealbruk og bebyggelse

Utviklingstrend

Planperspektiv: utvikling av Noresund sentrum

Kapittel 4: Teoretisk tilnærming

Rammeverk for kommunal planlegging.....	s. 62
Identitet og tilhørighet.....	s. 66
Landskapskarakter.....	s. 69

Lokal steds- og næringsutvikling.....	s. 72
Bokvalitet og bostedsattraktivitet.....	s. 76

Kapittel 5: Drøfting

Drøfting på grunnlag av informanter og egne analyser.....	s. 81
Hovedproblemstilling.....	s. 82
<i>Identitet og tilhørighet</i>	
<i>Landskapskarakter</i>	
<i>Lokal steds- og næringsutvikling</i>	
<i>Stedsutvikling</i>	
<i>Bokvalitet og bostedsattraktivitet</i>	
<i>Næringsutvikling</i>	
<i>Noresund 2040</i>	
Underproblemstilling I	s. 113
Underproblemstilling II	s. 118
Oppsummering av drøftingskapittel.....	s. 119

Kapittel 6: Oppsummering og konklusjon

Oppsummering og konklusjon.....	s. 124
---------------------------------	--------

Kapittel 7: Referanser og vedlegg

Referanser.....	s. 131
Referanser bilder.....	s. 137
Referanser figurer.....	s. 140
Vedlegg.....	s. 143



Bilde 1: Noresund Bru

Kapittel 1: Introduksjon

Bakgrunn og formål

Etter andre verdenskrig omskapte bilen nordmenns aktivitets- og reisemønster og ga helt nye premisser for byutvikling og lokalisering (Nielsen & Strand, 2013, s.66). Mange mener at det har gått alt for sakte med moderniseringen av veinettet i Norge (Ibid, s.67). Det er et faktum at det har skjedd en omfattende og kontinuerlig utbygging av det offentlige veinettet. Dette har knyttet distrikter og byer tettere sammen og gjort det stadig lettere og mer attraktivt å bruke bil (Ibid). Rundt 1960 kom vei- og trafikkplanleggerne med sine prognoser for kraftig vekst i biltrafikken og trafikkmodeller som gjorde «behovet» for nye veier til et *nesten* vitenskapelig spørsmål (Ibid). Verdien av små og store gevinster i reisetid gjorde det «nødvendig» for samfunnet å bygge ut veinettet, både for å forhindre avfolkning av distriktene og for å gjøre byene mer effektive og attraktive (Ibid).

Problemene som trafikkveksten og byutviklingen skapte i løpet av 1980- og 90-årene har på 2000-tallet fått både kommunale og statlige myndigheter til å se behovet for en mer miljøvennlig og bærekraftig byutvikling (Ibid, s.70). Fokus på effektivitet og sentralisering preger dagens utvikling, og stadig endres veitraséer på bakgrunn av dette. Mange nye veitraséer blir lagt utenom mindre tettsteder med bakgrunn i målet om mer trafikkeffektivitet. Dette kan føre til at distriktsområdene blir mindre tilgjengelig og dermed mindre attraktive som bosteder. Noe som vil kunne fungere mot veienes hensikt om å forhindre avfolkning av distriktene (Ibid, s.67). I denne oppgaven belyses konsekvensene av å fokusere på trafikkeffektivitet og i hvilken grad dette kan påvirke tettstedsutvikling.

Planlegging skal bidra til å utvikle et samfunn som tar vare på viktige felles verdier og grunnleggende levevilkår for ulike grupper innenfor rammene av bærekraftig utvikling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, n.d.). Planlegging er et verktøy for samordning av arealbruk og transport for å sikre god ressursutnyttelse. Det skal bidra til boligutvikling, gode levekår, økt verdiskapning, innovasjon og næringsutvikling i hele landet, hver region, hvert fylke, hver kommune og hvert enkelt (tett)sted – uavhengig størrelse. I Norge er det plan- og bygningsloven som lovfester og regulerer planlegging (Plan- og bygningsloven, 2008).

Den generelle utviklingstrenden er preget av at stadig flere mennesker flytter fra distriktskommuner til sentrale områder, byer og større tettsteder (SSB, 2007). Mange av de planfaglige verktøyene har i hovedsak fokusert på hvilke utfordringer som vil oppstå ved befolkningsvekst, og da med særlig fokus på bærekraftig arealbruk. I distriktskommunene er det andre utfordringer. For å opprettholde attraktive bosteder i distriktskommunene er det viktig med en bevisst bo- og næringsutvikling, som sikre nødvendige funksjoner og tjenester i dagliglivet. Kommunen er arealmyndighet på lokalt nivå, og har ansvar for den lokale samfunnsutviklingen. Samtidig må den kommunale planleggingen være i tråd med målet om bærekraftig utvikling og overordnede nasjonale føringer og forventninger for planlegging.

Arealbruk, deriblant veier, transport og biltrafikk preger landskapet i store deler av landet. For distriktskommunene er veiene viktige kanaler for kontakt med omlandet og byene, samt at de gir muligheter for næringsutvikling og dermed bosetning i distriktene. Fra gammelt av ble veiene i stor grad formet etter landskapet, og slynget seg frem langs vassdrag og åssider og gjennom tettsteder. Nå ser vi oftere at det settes i verk store veiprosjekter i distriktene, ofte i form av motorveier med flere felt hvor effektivitet og trafiksikkerhet vektlegges i stadig økende grad. Denne utvikling er preget av sterke politiske drivkrefter, gjerne på nasjonalt og regionalt nivå.

Store samferdselsprosjekter kan betraktes som motorer som igangsetter eller forsterker drivkrefter som fører til store endringer for samfunn og landskap. Samferdselsprosjekter kan påvirke bosetningsmønstre, befolkningsvekst, transportruter, arbeidsmarked og næringsutvikling. Særlig vil det påvirke det som direkte eller indirekte er tilknyttet trafikkstrømmen. Rv. 7 er en av hovedferdselsårene mellom Vestlandet og Østlandet, og har betydning mye for lokalsamfunnene langs veiaksen. Noresund i Krødsherad kommune er et av tettstedene riksveien har påvirket. I 2014 endret rv. 7 trasé, og gjennomfartstrafikken som tidligere gikk gjennom tettstedet fikk nå en mer effektiv trasé mellom Sokna og Ørgenvika.

Nasjonal transportplan inneholder regjeringens transportpolitikk og beskriver overordnede mål for hver planperiode (Det kongelige samferdselsdepartement, 2017). De overordnede målene skal legges til grunn for videre arbeid med detaljplanlegging av hvert enkelt prosjekt. Plan- og bygningsloven sier at «alle regionale-, kommunale- og reguleringsplaner som kan få

vesentlig virkninger for miljø og samfunn skal konsekvens utredes» (Plan- og bygningsloven, 2008, § 4-1). Videre sier formålsparagrafen i forskrift for konsekvensutredning at «formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres» (Forskrift om konsekvensutredning, 2017, § 1). Likevel er det vanskelig å utrede alle faktorer, og særlig strukturelle endringer som skjer over tid. Konsekvensutredninger gjøres ofte innenfor enkelttemaer som naturmiljø, kulturmiljø og lignende. Det er mer utfordrende å si noe om helheten av et nytt veiprosjekt, som hvordan et lite tettsted kan bli påvirket av dette. På bakgrunn av dette er særpreg i landskapet og menneskers livsbetingelser i liten grad vektlagt som tema i konsekvensutredninger.

På bakgrunn av at endringer i mennesker livsbetingelser i liten grad er tema som vektlegges og problematiseres i konsekvensutredninger, er kunnskapen om dette forholdvis beskjeden. Norge har sluttet seg til den europeiske landskapskonvensjonen som påpeker at landskapet er en viktig faktor for folks livskvalitet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009). Landskapet utgjør en ressurs på det kulturelle, økologiske, miljømessige og sosiale plan (Ibid). Bærekraftig utvikling baseres på en harmonisk balanse mellom sosiale, økonomiske og miljømessig behov (Ibid). Den europeiske landskapskonvensjonen definerer et mål for landskapskvalitet. «Mål for landskapskvalitet betyr, for et bestemt landskap, de kompetente offentlige myndigheters utforming av publikums ønsker når det gjelder særtrekkene i landskapet i deres omgivelser» (Ibid).

Forskriften om konsekvensutredninger har til formål å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelser av planer og tiltak. Samtidig understreker den europeiske landskapskonvensjonen **viktigheten av aktiv medvirkning og kartlegging av egne landskap, og hvilke krefter og trusler som fører til at de endrer seg, og å merke seg disse endringene** (Ibid). Gjennom offentlig høringer og medvirkning skal folks ønsker ivaretas. I dag forstås temaet landskapet i hovedsak som *landskapsbilde* eller *landskapskarakter*, og analyseres ut ifra dette. Oppgaven belyser at det er viktig å sette ord på andre kvaliteter og verdier som kan gå tapt. Hvilke nye kvaliteter kan oppstå og hvordan oppstår disse. Dette kan være kvaliteter som kan ha stor betydning for menneskers identitet, livsutfoldelse og bomiljø.

Videre ønsker oppgaven å undersøke hvordan en stor strukturell endring har påvirket Noresund sin tettstedsutvikling og næringsutvikling, samt stedets attraktivitet, arealbruk, særpreg i og bruken av landskapet og muligheter for fremtidig utvikling.

Avgrensning

I løpet av studietiden har et stort flertall av fagene og caseområdene naturlig satt søkelys på større tettsteder og byer. Disse caseområdene har gjerne vært preget av sentralisering og derav utfordringer med befolkningsvekst, og hvordan man skal planlegge for dette. Da jeg sto fritt til å velge tema for masteroppgaven benyttet jeg muligheten til å se på et mindre tettsted som gjerne opplever andre utfordringer enn byer og større tettsteder. Oppgaven er avgrenset til å gjelde veiomleggingen av rv. 7 og hvordan dette har påvirket Noresund. Oppgaven vil ikke ta for seg påvirkning ellers i Krødsherad kommune eller andre berørte kommuner.

Problemstilling

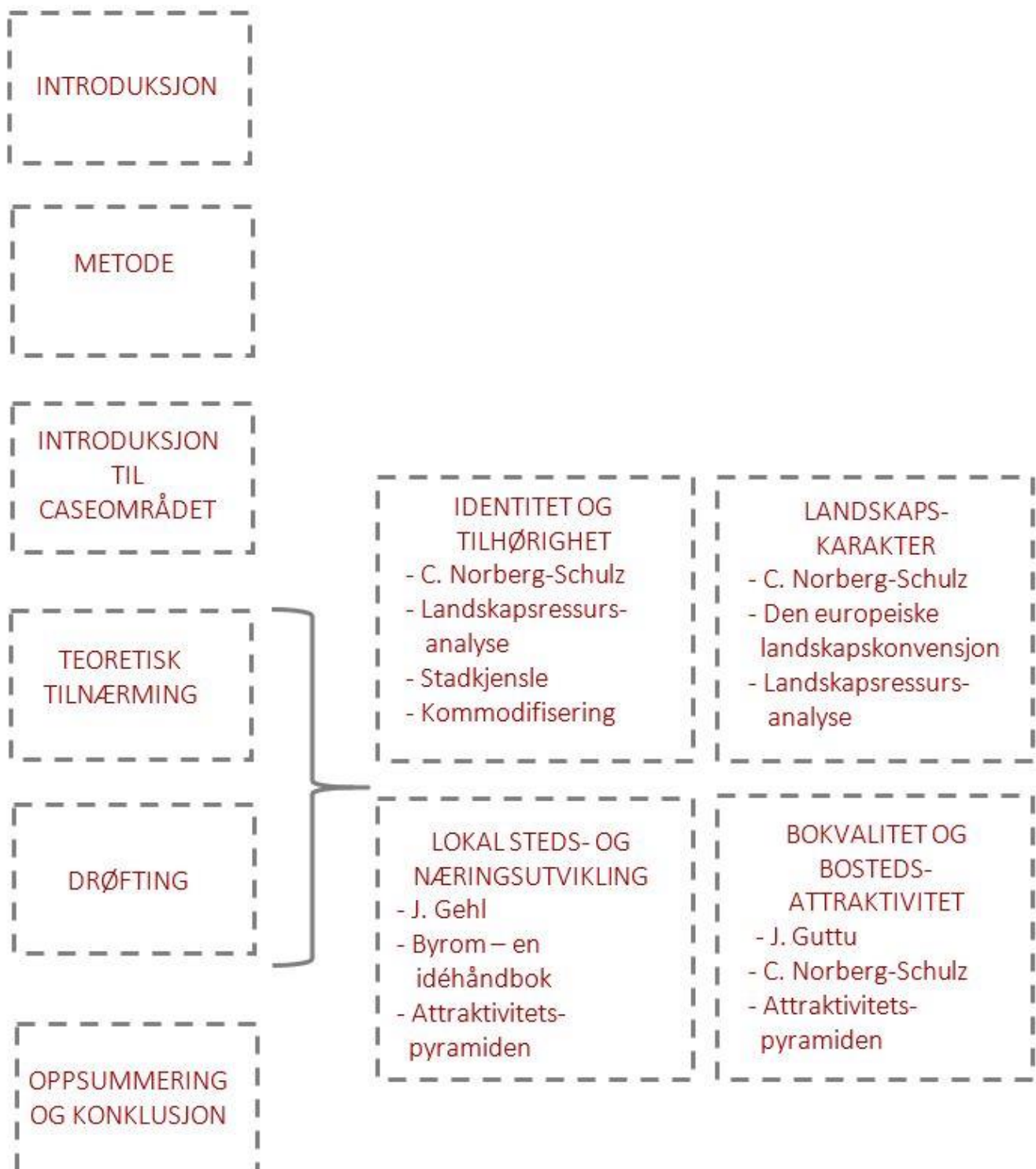
Problemstillingene er utarbeidet med utgangspunkt i tematikken og relevant teori.

Følgene hovedproblemstilling og underproblemstillinger skal bidra til å belyse tema:

Hvordan kan store veiomlegginger påvirke stedsutvikling og bomiljø for mindre tettsteder?

- *Hvilke krefter fører til endringer, og hvordan kan endringene karakteriseres?*
- *Hvordan har lokalsamfunnet på Noresund blitt involvert i planleggingen av framtidig utvikling?*

Oppgavestruktur



Figur 2: Skisse over oppgavestruktur og tematisk hovedinndeling av kapittel 4) teoretisk tilnærming og 5) drøfting



Bilde 2: Noresundet

Kapittel 2: Metode

Samfunnsvitenskapelig metode

Valg av forskningsdesign beror på en vurdering av hva og hvem som skal undersøkes, og hvordan undersøkelsen gjennomføres. Metoden er valgt for å følge en bestemt vei mot målet (Johannessen et al, 2016, s.25). Denne oppgaven baserer seg på samfunnsvitenskapelig metode da målet er å få informasjon om den stedsspesifikke dimensjonen, konkrete fysiske endringer, den sosiale virkelighet og samfunnsmessig forhold og prosesser. Videre har hovedproblemstillingen og underproblemstillingene påvirket valg av metode.

Denne oppgaven tar i bruk kvalitativ metode, som ønsker å oppnå en forståelse av sosiale fenomener, hverdagsvirkelighet, samhandling og interaksjoner (Thagaard, 2013, s.11).

Kvalitativ forskning benyttes for å avdekke *hvorfor* ting skjer, og er opptatt av å forstå og beskrive hvordan mennesker oppfatter verden og hvilke relasjoner som betyr noe for dem. Jeg har derfor ansett dette som mest relevant for oppgaven.



Figur 3: Skisse over ulike faser og metodebruk gjennom arbeidsprosessen

Casestudie

Casestudier kjennetegnes ved undersøkelsesopplegg som er rettet mot å studere mye informasjon om få eller én enkelt enhet (Ibid, s.56). Oppgaven retter oppmerksomheten mot Noresund, og ønsker å studere det geografiske området som en enkeltcasestudie. Casestudiet har en induktiv karakter, noe som betyr at valg av caseområdet ikke var planlagt med henblikk på et teoretisk utgangspunkt (Ibid, s.214). Likevel har metoden ambisjoner om å komme frem til en forståelse som peker utover prosjektet (Ibid) Caseområdet og forskningsdesignet setter rammer for hvilke fenomener som skal studeres. I tillegg til studie av caseområdet vil intervju,

dokumentanalyse og litteraturgjennomgang, samt personlig observasjon bidra til en mest mulig detaljert beskrivelse av caseområdet. Gjennom prosessen er det hentet informasjon fra ulike datakilder, som alle er tids- og stedsavhengige. Målet med casestudiet og forskningsdesignet er å bli bedre kjent med caseområdet, samt å få innblikk i hvordan informanter med ulik tilhørighet til Noresund opplever tettstedsutvikling og hvordan veiomleggingen har påvirket tettstedet. Denne oppgaven er derfor avhengig av innbyggernes og andre som oppholder seg i området sine opplevelser av området. Ved å fokusere på et enkelt caseområde vil dette fungere som en naturlig avgrensning av oppgaven.

Hvorfor Noresund?

Tettstedet Noresund er et aktuelt caseområde i hovedsak fordi rv. 7 tidligere gikk gjennom tettstedet. I tillegg er Noresund interessant på grunn av utvikling av Norefjell. I tilknytning til utviklingen av Norefjell er det et pågående arbeid i Krødsherad kommune med ny kommunedelplan for Norefjell, som inkluderer Noresund som sentrum og innfallsport for besøkende på fjellet. Planen vil være svært sentral for fremtidig utvikling av tettstedet, og det pågående arbeidet gjør Noresund til et ekstra aktuelt og interessant caseområde.

Oljepenger har skapt en velstand som har gjort det mulig for Norge å satse på infrastruktur og bedre kommunikasjon for å koble landsdelene og regionene sammen. Nye veier etableres med forbedrede kvaliteter tidsmessig og sikkerhetsmessig. Fokuset på effektivitet fører gjerne til omlegging av gamle forbindelser og mindre gjennomgangstrafikk i mindre sentrale områder. Veiomlegging kan føre til strukturelle endringer i tettsteder og gjøre store endringer for samfunnet og landskapet. Gjennomgangstrafikken på Noresund er betydelig redusert, men den er fortsatt, og kanskje i større grad enn før, viktig for lokalsamfunnet.

Refleksjoner av casestudie som metode

Underveis i prosessen har jeg gjort meg noen tanker om casestudie som metode. Før problemstillingene ble endelig bestemt og skriveprosessen igangsatt vurderte jeg å sammenligne to caseområder. Noresund var hele tiden det mest aktuelle caseområde, men da med mulighet for å sammenligne med Sokna eller Flå, som også er tettsteder langs rv. 7 og hvor veien fortsatt går gjennom kommunesentra. Bakgrunnen for at jeg valgte enkeltcase var

å kunne fokusere og komme i dybden på ett tettsted. Dette er også påvirket av tids- og ressursbegrensningen for oppgaven.

Framgangsmåte

For å belyse temaet har ulike kvalitative metoder blitt brukt. Først startet jeg med analyse av eksisterende dokumenter gjennom en dokumentanalyse. Dokumentstudiet omtales gjerne som en type kvalitativ innholdsanalyse hvor det samles inn data som analyseres for å få frem viktige sammenhenger og relevant informasjon om de forholdene i samfunnet som ønskes å studere (Johannessen et al, 2016, s.99). Dokumentstudiet har bidratt til bedre forståelse av den planfaglig, historiske og sosiale utviklingen av Noresund gjennom funn av skriftlig og visuelle dokumenter, samt bilder. Dokumentanalysen er forsøkt gjennomført på en kildekritisk måte, hvor det i størst mulig grad er trukket holdbare konklusjoner.

Parallelt med denne prosessen foretok jeg litteraturstudie. Først gjorde jeg en sammenstilling av relevant teori om identitet og tilhørighet, landskapskarakter, lokal steds- og næringsutvikling og bokkvalitet. I tillegg har nasjonalt og regionalt rammeverk for kommunal planlegging vært viktig for å belyse problemstillingene. Det er mange ulike teoretiske tilnærminger som er aktuelle. For å begrense oppgavens omfang har jeg valgt å fokusere på et relevant utvalg teori innen enkelte temaer.

Befaring/observasjon:

I løpet av høsten 2018 og våren 2019 foretok jeg flere befaringer på Noresund og omkringliggende områder. Jeg har prøvd å tilpasse befaringene til ulike tidspunkt da tettstedet opplever store variasjoner, i hovedsak sesongvariasjoner (sommer/vinter) og hverdag/helg-variasjoner som er påvirket av deltidsbeboere og turister. Observasjonene ble gjennomført med hensikt om å få et inntrykk av aktivitetsnivået i og pulsen på tettstedet, samt fotografering.

Intervju som metode

Intervjuene har hatt til formål å skaffe fyldige og detaljerte beskrivelser av opplevelser og erfaringer – å forstå verden sett fra informantenes side (Kvale & Brinkmann, 2015, s.20). Intervjuer gir et særlig godt grunnlag for å få innsikt i personers erfaringer, tanker og følelser (Thagaard, 2013, s.95). I oppgaven er det valgt å bruke én-til-én-intervju (Johannessen et al, 2016, s.146), da dette er ansett som mest hensiktsmessig for å få beskrivelse av informantenes personlige opplevelser, refleksjoner og erfaringer. Intervjuene er gjennomført som semistrukturerte intervju (Johannessen et al, 2016, s.148) med overordnet intervjuguide som utgangspunkt for samtalen. I praksis har det vært dynamiske samtaler som har vektlagt naturlig toveiskommunikasjon, hvor spørsmål, tema og rekkefølge har variert. Formålet var å få utfyllende informasjon fra informantene, da metoden gir en god balanse mellom fleksibilitet og standardisering. Intervju som metode er valgt på bakgrunn av oppgavens karakter, og min oppfatning var at dette i størst grad vil gi nyttig data til videre bruk. Drøftingskapittelet bygger i meget stor grad på informasjon fra informantene.

Utvalg av informanter

Et godt utvalg av informanter er viktig for å sikre god reliabilitet. Oppgaven baserer seg på et strategisk utvalg av informanter (Thagaard, 2013, s.60). Informantene er valgt på bakgrunn av deres relevante og interessante arbeidsstilling, engasjement i lokalsamfunnet og tilknytning til Noresund og stedets utvikling. Utvalget og antallet av informanter er basert på målet om å belyse ulike syn og forskjellig tilhørighet til området. Utvalget av informanter anses å være relevant, hvor alle er tids- og stedsavhengig. Dette har også bidratt til å sette begrensninger for hvem som er aktuelle informanter. Samtidig satte tidsperspektivet for oppgaven begrensninger for antall informanter.

<i>Tilhørighet/relevans</i>	<i>Antall informanter</i>
Kommuneadministrasjon/ forvaltningen	4
Lokale næringsdrivende	4
Beboer, deltidsbeboer og representant fra lokalt lag og forening	4

Informantene er innhentet ved personlig rekruttering. Først tok jeg kontakt med kommuneadministrasjonen, i hovedsak med ansatte tilhørende planavdelingen, *samfunn og næringsutvikling*. Videre fikk jeg tips til aktuelle personer i lokalsamfunnet, samt frivillige lag og foreninger jeg kunne kontakte. Gjennom denne prosessen kom jeg frem til utvalget av intervjuobjekter, hvor hovedmålet var å finne et utvalg av informanter med ulik tilhørighet eller engasjement/yrke i lokalsamfunnet. Et flertall av informantene er selv oppvokst i Krødsherad kommune, og kjenner godt til kommunen og Noresund. Informantene som ikke er oppvokst i kommunen kjenner forholdene godt gjennom arbeidsplass eller hyppig og regelmessig besøk i området.

Informantene er i hovedsak valgt ut på bakgrunn av at de 1) jobber i kommune administrasjon/forvaltning, 2) er lokale næringsdrivende eller 3) er aktiv i lokalt lag og forening, innbygger eller deltidsbeboer. På bakgrunn av interaksjoner og dynamikk i lokalsamfunnet, og det faktum at mange bor og jobber i samme kommune har flere av informantene «dobbeltrøller». Dette kan by på utfordringer i analysen, samtidig anses det positivt for oppgaven for å synliggjøre ulike perspektiver fra samme person.

Gjennomføring av intervju

De aller fleste jeg kontaktet angående intervju var positive til å være informanter. Blant de som takket ja var alle imøtekommende, hjelpsomme og tydelig interessert og engasjert i utvikling av Noresund. Alle bidrag fra informantene har vært svært berikende, viktige og nyttige for oppgaven.

Alle informantene er kontaktet via telefon og/eller e-post, og intervjuene er i hovedsak gjennomført i intervjuobjektets kjente omgivelser, som arbeidsplass eller hjemsted i perioden januar-mars måned. Et intervju ble også foretatt via telefon, da dette var mest praktisk. Før intervjuet fikk informanten informasjon om formålet med oppgaven, samt stikkord for temaer som skulle være i fokus under samtalen. Dette ble informert muntlig via telefon eller gjennom informasjon tilsendt på e-post/SMS.

Hvert intervju startet med presentasjon av tema, formålet med oppgaven og informasjon om personvern, samt forespørsel om mulighet for å ta lydopptak av intervjuet. De aller fleste informantene ga samtykke til lydopptak, noe som gjorde at jeg var mer avslappet under samtalen da det ikke var nødvendig å notere. Om lydopptak ikke var mulig, ble det tatt skriftlig notater. Etter intervjuene ble det umiddelbart skrevet resyméer. Resyméene vektlegger å gjengi ordrett informasjon slik at informantene blir naturlig framstilt. Alle informantene har mottatt skriftlig resymé og godkjent dette for videre bruk i oppgaven. Det har blitt lagt stor vekt på samtykke og informantenes personlige autonomi.

Under intervjuene og gjennom samtykkeerklæringen ble det avtalt hvilke personopplysninger som var aktuelle for bruk i oppgaven eller om informanten ønsket å bli anonymisert (vedlegg 3). Måten informanten er representert i oppgaven er basert på samtykkeerklæringen. Alle informantene har gitt samtykke til å bruke navn og/eller arbeidstittel/verv.

Etter organisatoriske avklaringer startet jeg intervjuene med å spørre om tilknytning til stedet, personlig forhold og engasjement i lokalsamfunnet. Dette fordi det er relevant for oppgaven å vite personens tilknytning til stedet, og hvorfor informanten er aktuell for oppgaven. Deretter fortsatte jeg med spørsmål som i større grad var åpne, og inviterte til refleksjoner og fyldige svar. Jeg ønsket å skape en lett stemning under intervjuene, slik at informantene følte seg komfortable i situasjonen. Under intervjuene var mitt hovedfokus å dra samtalene naturlig innom temaene og spørsmålene i intervjuguiden. Det ble også forsøkt å legge til rette for at informantene underveis kunne komme med supplerende poenger og informasjon. Hvert intervju gjennomgikk intervjuguiden som en huskeliste, men i ulike rekkefølge. Gjennom samtalen forsøkte jeg å være en uavhengig part uten bestemte interesser eller meninger om temaet, som i hovedsak lyttet til hva som ble fortalt. De fleste intervjuene varte i 40-75 minutter. Dette opplevdes som passe tidsbruk, både med tanke på gjennomgang av intervjuguiden og for bruk av informantenes personlige tid. Intervjuene med kortere varighet ble tilpasset informantens tilgjengelige tidsbruk.

Intervjuguide

Intervjuguiden (vedlegg 2) er ei liste over tema og generelle spørsmål som ble berørt i løpet av intervjuene. Intervjuguiden ble lagd før intervjuene ble gjennomført. Tema og spørsmålene har til hensikt å besvare de tre problemstillingene kombinert eller enkeltvis. Intervjuguiden var utformet som en mal for å bidra til å gjennomgå samme relevante spørsmål for hvert intervjuobjekt, samtidig som den var fleksibel og åpen for andre innvendinger og synspunkt (Kvale & Brinkmann, 2015, s.143-146). Ved utforming av spørsmålene var teorien, samt problemstillingene og egne ønsker for studien et nødvendig utgangspunkt.

Refleksjoner av intervju som metode

Underveis i prosessen gjorde jeg meg noen personlige refleksjoner rundt intervju som metode. Gjennomføringen av intervjuene gikk generelt over forventning. Informantene var imøtekommende og hadde mange tanker og synspunkter. De aller fleste var allerede engasjert, eller i det minste interessert i utviklingen av Noresund. Dette gjorde det lett å få samtalen til å omhandle og å fokusere på de aktuelle temaene.

Utvalget av informanter er, som tidligere beskrevet, valgt på bakgrunn av ulik tilknytning til stedet. Likevel er det nokså tilfeldig hvilke enkeltpersoner som representerer gruppene. Utvalget kunne vært gjort mer personspesifikt, men utfordringen var at ikke alle hadde like positiv innstilling til å være informant eller kunne sette av tid til dette i en travel hverdag. Når det gjelder antall informanter tenker jeg dette er tilfredsstillende, med tanke på å belyse ulike sider og i forhold til tid- og ressursbruk.

Valg av semistrukturerte intervjuer fremfor dybdeintervju av færre personer er basert på tanken om at det var viktig å få bidrag fra flere personer med ulik tilknytning for å få fram forskjellige synspunkter. Intervjuguiden ble utarbeidet ut ifra problemstillingene, foreliggende teori og tanker om oppgavens formål. Intervjuguiden fungerte spesielt godt til intervjuene av lokalbefolkning og næringsdrivende som kjente utviklingen av området godt. Når det gjelder intervju med personer som ikke hadde denne tilknytning kunne nok intervjuguiden hatt noen tilpassede forbedringer. Likevel synes jeg gjennomføringen av intervjuene fungerte godt, og at samtalene ga nyttig informasjon. Generelt foretrekker jeg fysisk møte med informant,

samtidig fungerte intervju via telefon bra. Håndhils, kroppsspråk, ansiktsuttrykk og gestikulering er viktige faktorer som påvirker helhetsinntrykket, og som blir borte ved telefonintervju.

Gjennomføringen av de fleste intervjuene ble gjort på informantenes arbeidsplass. Informantene var i kjente omgivelser, noe som kan virke beroligende og trygt. Jeg gjennomførte også intervju hjemme hos noen av informantene. Selv om jeg var gjest i ukjent hjem sitter jeg igjen med en følelse av at dette også var en setting som fungerte på en naturlig måte, både for informanten og meg selv.

Når det gjelder forbedringer under intervjuene har jeg i ettertid tenkt at det kunne vært nyttig å ta med utskrevne kart. Dette for å vise ulike forandringer, illustrere synspunkter og forklare. Likevel var ikke dette noe jeg savnet under intervjuene, mye på bakgrunn av at informantene hadde svært mye lokalkunnskap og at jeg hadde opparbeidet meg en del i forkant av intervjuene.

Reliabilitet, validitet og overførbarhet

Reliabilitet

Reliabilitet, også kalt pålitelighet, knytter seg til nøyaktigheten av data, og om en annen forsker som anvender de samme metodene vil komme frem til samme resultat (Thagaard, 2013, s.202). Altså hvilke data som brukes, hvordan dataene samles inn og hvordan de bearbeides (Johannessen et al, 2016, s.36; s.231). For at resultatet skal være reliabelt må datainnsamlingen gi det samme resultatet flere ganger. Dette er vanskelig å oppnå i kvalitative studier (Thagaard, 2013, s.202).

I oppgaven kan det være utfordringer med reliabilitet i form av at hvert sted er unikt, med ulike faktorer som påvirker. Lokalsamfunnet er i konstant endringer og under utvikling, og dette vil gjøre det vanskelig å teste reliabiliteten ettersom funnene kan endre seg over tid.

Validitet

Validitet omhandler tolkning av data, og i hvilken grad man kan dra gyldige slutninger fra resultatet (Ibid, s.204). Validitet handler i så måte om hvorvidt man har målt det man ønsket å måle. Ved å være kritisk til egne analyser, kan man oppnå sterk validitet (Ibid, s.205).

Validiteten kan styrkes ved to ulike resultater, når ulike studier bekrefter hverandre og når de ikke bekrefter hverandre (Ibid, s.208). Ved studier som ikke bekrefter hverandre vil validiteten styrkes under forutsetning av at forskeren argumenterer godt for hvorfor egne resultater avviker fra andres (Ibid, s.218).

Overførbarhet

Overførbarhet gjelder spørsmål tilknyttet resultatene og i hvilken grad disse kan overføres til lignende fenomener. I kvalitative studier er det fortolkningen som gir grunnlag for overførbarhet, ikke beskrivelsen av mønstre i dataene (Ibid, s.210). Hvert sted er unikt, og resultatene vil derfor ikke være gjenstand for generalisering. Likevel kan det være noen fellestrekk for tettsteder med tilnærmet like stedlige kvaliteter og med lignende veiomleggingsprosjekter. Overførbarhet er knyttet til gjenkjennelse. Med utgangspunkt i at andre studier kommer frem til sentrale trekk ved et fenomen, kan forskeren argumentere for at forståelsen utviklet i én sammenheng kan antas å ha gyldighet også i andre sammenhenger (Ibid, s.211).

Casestudiet beror på undersøkelser av en avgrenset enhet med et viktig formål, å få et mer generelt siktemål (Ibid, s.214). En av utfordringene med casestudie som metode er at oppgaven spesialisere seg på forholdene ved den enkelte case, og i så måte blir ikke resultatene fullt generaliserbart. Det er ulike faktorer ved hvert enkelt sted som vil avgjøre om funnene i denne oppgaven kan overføres til andre tettsteder.

Analysestrategi

Analysen begynte allerede under intervjuene. Først i form av lytting under intervjuene, deretter gjennom transkribering av intervjuene og videre til hovedanalysen, som innebar å systematisere svarene fra hvert resymé for videre drøftelse. Analysen har rettet

oppmerksomheten mot temaer i materialet som samsvarer med problemstillingene og intervjuguiden. Analysene har tatt utgangspunkt i en tematisk gjennomgang av informasjonen fra informantene, og ikke personene (Ibid, s.157). Noen svar kan passe i flere kategorier, og det har vært en balansegang hvordan kategoriene deles inn. En tidlig analyse av dataene innebærer en dekontekstualisering av teksten, fordi den blir oppdelt og atskilt fra sin opprinnelige sammenheng (Ibid, s.167). Prosessen med å tolke dataene kan beskrives som en rekontekstualisering, altså å knytte teoretisk relevante begreper til kategorier i materialet (Ibid). Forståelse av data preges av litteraturen og teorien som er lest forut for prosjektet (Ibid).

Vurdering av analysestrategi

Gjennom analysen er ønsket å forstå informantenes holdninger. Thagaard (2013) understreker at informantene er påvirket av sine kulturelle og sosiale omgivelser, og at dette kan påvirke deres synspunkter. Gjennom utvalget er det forsøkt å få ulike meninger og synspunkter frem i lyset.

Gjennom analysen har det vært utfordrende å finne skiller for generelle trender i samfunnet og endringer som skyldes veiomleggingen. Det har også vært utfordringer med tidsavgrensning bakover i tid og fremover i tid for oppgavens omfang da hendelser i samfunnet sjeldent skjer isolert og enkeltvis. Veiomleggingen har tydelig vært en stor hendelse, men lokalsamfunnet har også blitt påvirket av andre hendelser. Samfunnet er dynamisk, og det er derfor vanskelig å undersøke betydningen av en enkelt hendelse. Tidsavgrensningen for materiale til denne oppgaven er i hovedsak fra veiomleggingen til gjennomgang av pågående kommunalt arbeid med ny kommunedelplan for området, samt muligheter for fremtidig utvikling. I tillegg har jeg ansett behov for et historisk tilbakeblikk, i hovedsak for å få forståelse av identitet, bruk av landskapet og landskapskarakter.

Etiske dilemmaer

Etikk dreier seg om forholdet mellom mennesker, og etiske spørsmål kan dreie seg om hvordan mennesker påvirker hverandre direkte eller indirekte (Johannessen et al, 2016, s.83).

I oppgaven reises det i hovedsak etiske spørsmål i tilknytning til datainnsamling gjennom intervjuemetoden.

Gjennom arbeidsprosessen har jeg gjennomgående ønsket bevissthet rundt etiske dilemmaer som oppstår i ulike situasjoner. I et forsøk på å redusere etiske dilemmaer har informantene bestemt selv hvordan de blir presentert i oppgaven. Videre ble informantene informert skriftlig og muntlig før intervjuene, og ga frivillig samtykke til deltakelse. Informert samtykke (Thagaard, 2013, s.26) har vært et krav for informasjonsheving.

Oppgaven vektlegger å presentere informasjon som er gjengitt på en korrekt måte og som ikke vil skade informantene. Semistrukturert intervju kan føre med seg en risiko for at relasjonen mellom forsker og informant blir avgjørende for informasjonen som kommer frem gjennom samtalen. For å redusere denne risikoen har forskeren prøvd å fremstå som uavhengig og lyttende. Gjennomgående i oppgaven er det ønsket stor grad av individuell autonomi hos informantene, og ønske om respekt for menneskers privatliv og anonymitet (Ibid, s.67). Selv om oppgaven ikke inneholder personsensitive opplysninger, er det likevel lagt vekt på respekt og å behandle innsamlede data på en sikker måte. Etiske spørsmål er ikke begrenset til den direkte intervjusituasjonen, men er integrert i alle faser av intervjuundersøkelsen (Kvale & Brinkmann, 2015, s.95).



Bilde 3: Noresund sentrum

Kapittel 3: Introduksjon til caseområdet

Tettstedet Noresund og rv.7

Riksvei 7 – endring av trasé

Det ligger en lang politisk prosess bak omleggingen av rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika. Ønsket om veiomleggingen kom fra nasjonalt hold, og var et hett tema i flere tiår før avgjørelsen ble tatt. Anleggsarbeidet på den nye strekningen mellom Sokna og Ørgenvika startet i 2011, tre år før antatt tid (personlig kommunikasjon, 27.03.2019). Dette på bakgrunn av at Buskerud Fylkeskommune tok opp lån som gjorde finansieringen av oppstart mulig. Helge Thorsby var byggeleder i arbeidet med rv. 7, og har gjennom et møte fortalt at Statens vegvesen i slike prosesser starter med å utforske flere alternative traséer, og at det er kommunen som til slutt vedtar reguleringsplan.

Lokalt i Krødsherad kommune var det en politisk diskusjon, hvor særlig Arbeiderpartiet og Bygdelista, ved ordfører tilhørende Senterpartiet hadde ulike synspunkter. Arbeiderpartiet ønsket et såkalt 0-alternativ, hvor eksisterende trasé skulle beholdes med etablering av støyskjermer i aktuelle områder. Bygdelista hadde en annen tilnærming. De mente det var så stort påtrykk fra kommunene i Hallingdal for ny trasé at Krødsherad ville få mest ut av å forhandle, for å ikke bli overkjørt ved et senere tidspunkt. Med én stemme overvekt vedtok Krødsherad kommune at veiomleggingen skulle bli en realitet. Gjennom intervjuene har det blitt poengtert fra flere hold at ut ifra nasjonale ønsker og påtrykk fra Hallingdalkommunene ville trolig veiomleggingen blitt en realitet ved et tidspunkt, uansett vedtak på lokalt nivå.

Rv. 7 er en av hovedveiene mellom Oslo/Østlandet og Bergen/Vestlandet, samt en viktig ferdselsåre innad på Østlandet fra Hønefoss/Oslo-området mot Hallingdal og Hardangervidda. Dette er underbygget av en rapport utredet av Transportøkonomisk institutt (TØI). De utredet rv. 7 sin nåværende og fremtidige betydning for Hallingdal og øst-vest forbindelsen i 1998 (Engebretsen et al, 1998). Rapporten sier at rv. 7 er antatt å ha sentral betydning for reiselivsnæringen i Hallingdal, da mye av næringen er svært avhengig av veitransport (Ibid, s.25). Høyere veistandard på ny rv. 7 fører til at dette blir en mer aktuell rute for mange (Ibid, s.34). Samtidig vil veiomlegging styrke rv. 7 og Hallingdals betydning som transportkorridor mellom Vestlandet og Østlandet, og gi økt nærhet til Oslo (Ibid, s.33).

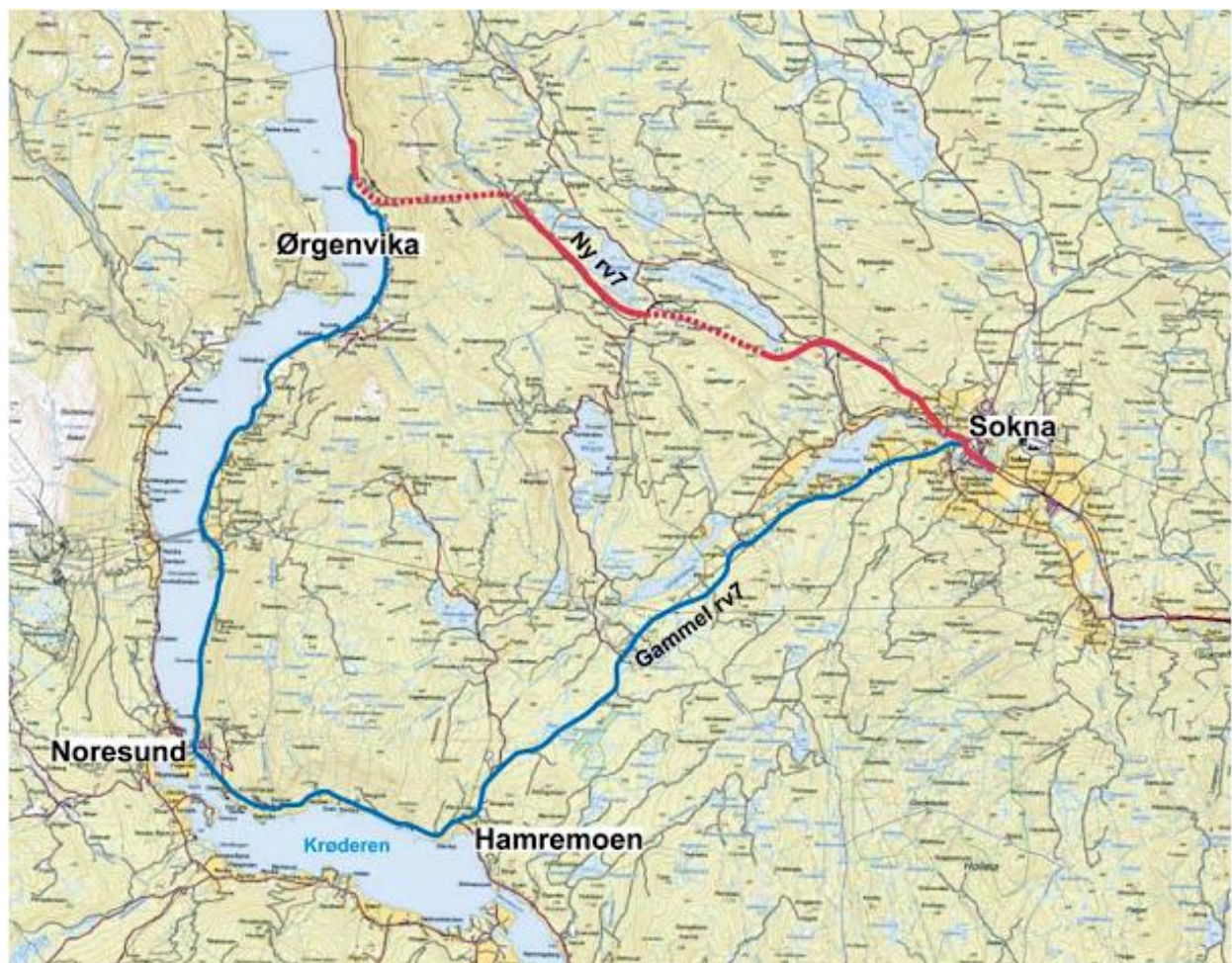
Veiomleggingen innebar at rv. 7 som tidligere passerte gjennom store deler av Krødsherad kommune og gjennom tettstedet Noresund ble lagt til en mer tidseffektiv trasé, nesten utenfor kommunen. Hensikten med prosjektet var effektivitet ved å forkorte avstanden og reisetiden mellom Hønefoss/Oslo-området og Hallingdal/Vestlandet (Statens vegvesen, 2006, s.5). I tillegg var intensjonen å redusere mengde trafikk på en ulykkesbelastet trasé. Den nye strekningen er ca. 17 km, hvor ca. 6,5 km er i tunnel, noe som utgjorde at ny vei er 21 km kortere en tidligere trasé (Statens vegvesen, n.d.). I tillegg til fysisk omlegging av veien med tunneler og broer innebar prosjektet etablering av miljøgate i Sokna sentrum, hvor rv. 7 fortsatt passerer og ombygging av to kryss i Krødsherad kommune, i form av etablering av rundkjøring på Noresund og på Hamremoen (Ibid).

Den nye veien mellom Sokna og Ørgenvika åpnet i 2014. Veiomleggingen førte til at veien gjennom Noresund sentrum gikk fra å hete rv. 7 til å bli fv. 280. Med veiomleggingen var det forventet at trafikkvolumet ville reduseres (Statens vegvesen, 2006, s.44). I planbeskrivelsen til reguleringsplanen poengteres det at trafikkmønsteret på fv. 280 (Gamle Hallingdalsvei) fortsatt vil være preget av helgeutfart i tilknytning til Norefjellområdet og trafikk mellom Hallingdal og Modum/Drammensområdet (Ibid). Videre i planbeskrivelsen blir fv. 280 gjennom Noresund sentrum omtalt som *avlastet veg*, da trafikken mellom Hønefoss/Oslo-området og Hallingdal/Vestlandet vil overføres til ny trasé (Ibid). *Avlastet veg* vil si at fv. 280 vil bli brukt ved tunnelvedlikehold, stenging av vei og ved ulykker på rv.7. Dette betyr at fv. 280 til enhver tid må kunne håndtere trafikken som vanligvis benytter rv. 7.

Thorsby sier Statens vegvesenet også ønsker å gi noe tilbake ved slike prosjekter, og at det ble satt av penger til å gjøre *etterbrukstiltak* på avlastet veinett (Personlig kommunikasjon, 27.03.2019). Krødsherad kommune ønsket rundkjøring på Hamremoen, samt kollektivpunkt, pendlerparkering og 500 meter med gangvei i retning Noresund og i retning Sokna for å gjøre det trygt for myke trafikanter å ferdes langs veien. Bakgrunnen for dette er at Hamremoen er et naturlig knutepunkt for kommunens innbyggere som skal i retning Hønefoss. I tillegg forteller Thorsby at lokalbefolkningen var svært opptatt av forsterket skilting til Norefjell, både ved Sokna og ved Ørgenvika (Ibid).

I forkant av selve veiomleggingen, men som en del av samme prosess ble Noresund sentrum «shinet opp» ved at det ble bevilget 15 millioner kroner til oppussing. Som en del av dette ble kjøpesenteret Norefjellporten bygd, bensinstasjonen i sentrum fikk fasadeendring og T-krysset i Noresund sentrum ble rundkjøring. Når det gjelder etablering av rundkjøring var avgjørelsen og påvirket av en annen viktig faktor, nemlig nødvendigheten av å omorganisere krysset til Norefjell på grunn av innsigelse fra Statens vegvesen. Innsigelsen gjaldt krav om endring av krysset for å kunne utvikle Norefjellområdet.

I kommunens planstrategi 2016-2020 legger kommunen selv vekt på at veiomleggingen på den ene siden fører til større utfordringer i kollektivtilbud og for næringslivet som henvender seg til gjennomfartstrafikken, mens på den andre siden gir det bedre muligheter og rom for utvikling av gang- og sykkelveger innad i kommunen (Krødsherad kommune, 2016, s.22). Utover dette står det lite utdypende om disse og andre utfordringer.



Figur 4: Kart over ny og gammel trasé for rv. 7

Tettstedet Noresund, Krødsherad kommune

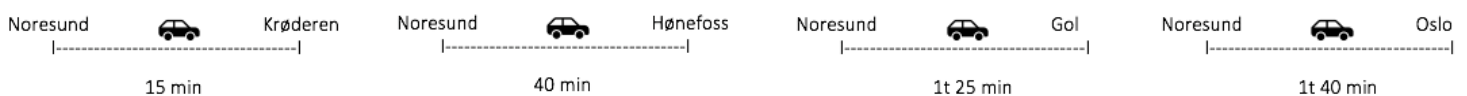


Bilde 4: Innsjøen Krøderen sett nordfra ved Green, like sør for Olberg

«Rett under den majestetiske fjellkoloss ligger det vidunderlig deilig Krødsherred med Krøderens blanke vannspeil strekkende seg gjennom hele bygda, og omkring den djupblå fjord leirer alle de smukke gardar seg i vikar og på nes med bølgende åker og blomstrende enger, hver gard omslynget av lunder med lauvskog på jordene og med et større friskt skogholt mellom» (Mørch, 1976, s.5)

Krødsherad kommune ligger i Buskerud fylke, og grenser til kommunene Ringerike, Modum, Sigdal og Flå. Krødsherad har naturskjønne omgivelser med skogkledde åser, høyfjellopplevelser i Norefjell-området og strandlinje langs Krøderen. Innsjøen er også kalt Krøderfjorden, og avslutter Hallingdalen. Naturressursene har fremmet Krødsherad som en attraktiv turist- og hyttekommune, samt bostedskommune.

Hallingdal er et av de store dalførene på Østlandet, og strekker seg nordover fra innsjøen Krøderen. Kommunen har to tettsteder, Noresund og Krøderen. Noresund er lokalisert i sørenden av Hallingdal og omtrent midt i Krødsherad kommune, med 40 minutter til Hønefoss, og 1 time og 40 minutter sør-øst til Oslo, og noe kortere reiselengde nordover til Gol. Krøderen ligger ca. 13 km lengre sør-øst i kommunen, hvor innsjøen munner ut i Snarumselva.



Figur 5: Avstander til omkringliggende tettsteder og byer



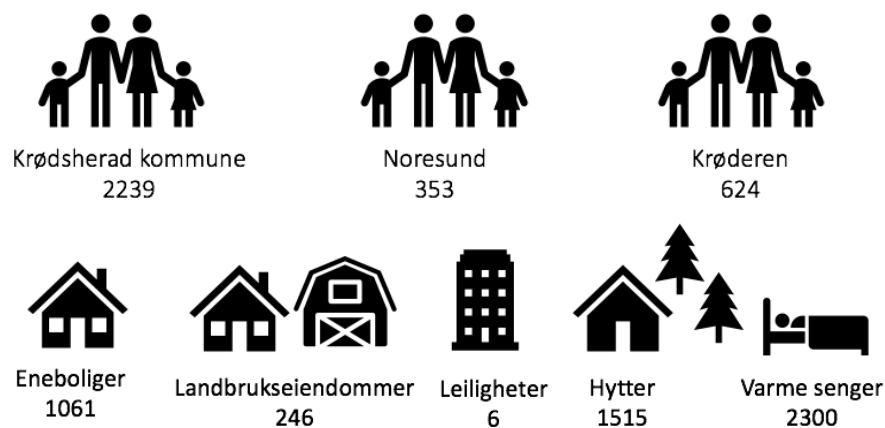
Figur 6: Kommunene i Buskerud fylke

«Når man fra Drammen reiser oppover dalføre Eiker og Modum langs Drammenselva til småbyen Vikersund og derfra tar til venstre oppover Modums anneksbygd Snarum, kommer man til denne bygds grannebygd Krødsherred eller Krødshera som den korektest heter. Krødsherad er den nederste bygd i Hallingdal føret. Bygda ligger omkring det 4 mil lange vatnet Krøderen hvori Hallingdalselva renner ut ved Gulsvik i Flå. Vi kan ikke påstå at bygda er tilbakeholden når det gjelder å vise seg for de vegfarende, i bredde, høgde eller lengde»

(Mørch, 1976, s.1)

Noresund er tettsted og administrasjonssenter i Krødsherad. Krødsherad kommune har totalt 2239 innbyggere (SSB, n.d.), hvorav 353 er bosatt på Noresund (SSB, 2018). Krødsherad har et spredt bosettingsmønster hvor flere enn halvparten av kommunens innbyggere bor utenfor kommunens to tettsteder Krøderen og Noresund (Krødsherad kommune, 2016 s.16-17).

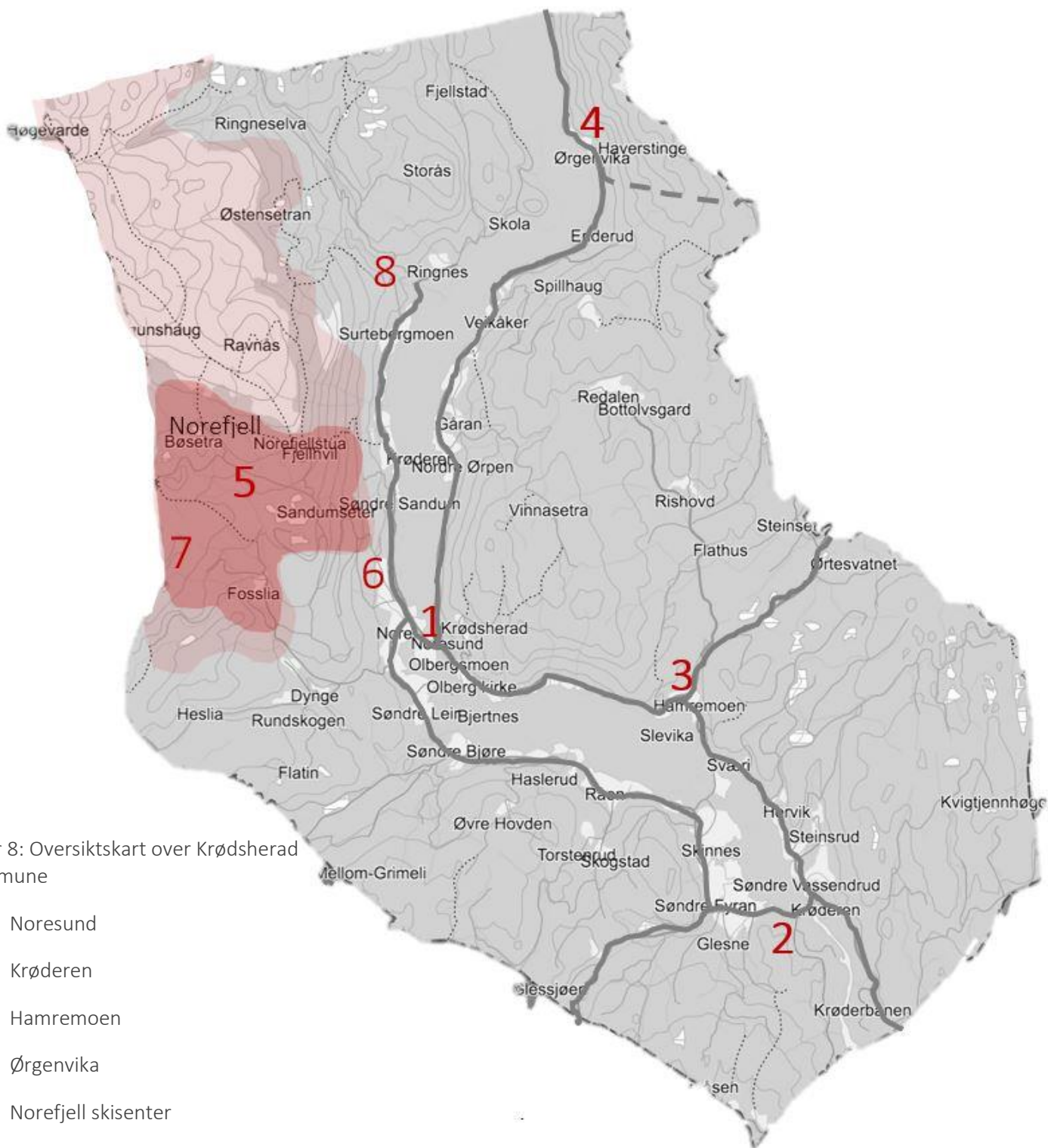
Noresund er geografisk lokalisert omtrentlig midt i kommunen, og gjennom tettstedet går fv. 280. Noresund ligger ved foten av Norefjell, og er et sentralt sentrumsområde for lokalbefolkning, deltidsbeboere, turister og generell gjennomfartstrafikk i kommunen.



Figur 7: Oversikt over antall innbyggere, boliger, fritidsboliger og varme senger (kommersielle senger) i Krødsherad kommune



Bilde 5: På vestsiden av Krøderen ved Bjøre. Utsikt mot Norefjell i nord



Figur 8: Oversiktskart over Krødsherad kommune

- 1: Noresund
- 2: Krøderen
- 3: Hamremoen
- 4: Ørgenvika
- 5: Norefjell skisenter
- 6: Avkjøring til Norefjell (hytteområde)
- 7: Norefjell ski og spa, Bøseter
- 8: Ringnes

Norefjellområdet i Krødsherad kommune

Hytteområdet på Norefjell

Hovedveier (Fv.)

Rv. 7

Historisk tilbakeblikk

Det historiske tilbakeblikket tar utgangspunkt i informasjon fra informantene, bygdebøkene (Mørch, 1976) og historiske bilder. Historisk har tyngdepunktet i Noresund sentrum forflyttet seg fra sundet, til Olberg og deretter mot Norefjellporten. Antagelig var Noresundet det viktigste knutepunktet fra gammel av, hvor innsjøen var smalest og det var lett å krysse øst-vest. Senere, rundt 1900-tallet da Krødsherad ble egen kommune, tyder det på at området rundt Olberg kirke hadde sterkest sentrumsfunksjon, med båtbygge, skystasjon i nærheten og K4-bygningen som ble brukt til kommuneadministrasjon og bank.

Stedsutviklingen i Krødsherad har en tilsvarende utvikling som resten av landet i form av sentralisering. Frem til 1959 var det tretten skolekretser i Krødsherad. Som en del av sentraliseringen ble skolestrukturen omorganisert til to skolekretser, Noresund og Krøderen. Den gamle struktureringen bærer preg av grendekultur, hvor hver grend hadde sitt lokale senter ved skolen/grendehuset. Med den nye skolestrukturen ble dette redusert til to sentra i kommunen, Noresund og Krøderen. Struktureringen av dagligvaretilbudet kan også sies å ha blitt påvirket av sentralisering. Tidligere var det flere matbutikker, en var ved Olberg (dagens Spar), den andre var Ørpen-butikken nord for rundkjøringen, den tredje var i øvre Krødsherad – nord i kommunen, den fjerde var samvirkelaget på Krøderen (dagens Coop) og den femte var på vestsiden. Flere av butikkene ble i tur og orden lagt ned. I dag eksisterer tre matbutikker, Spar ved Olberg, KIWI på Noresund og Coop på Krøderen. I de senere årene har også flere funksjoner som bank, postkontor og lensmannskontor blitt lagt ned som et resultat av sentralisering. Endringene har påvirket utviklingen av sentrumsfunksjoner på Noresund.



Bilde 6: Olberg med Olberg kirke og en av dampbåtene i slutten av 1860-årene

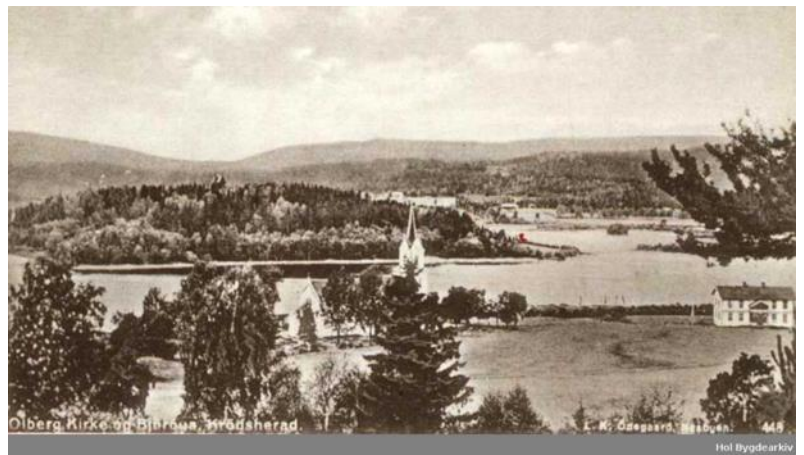


Bilde 7: Leers butikk på Olberg, 1910

Utover 1960-tallet ble de to tettstedene i kommunen klarere definert. Industrien ble lagt til Krøderen da tettstedet ble ansett mest egnet for vekst i industrinæringen. På Noresund ble turismen ansett som viktigst. Allerede til OL i 1952 opplevde Noresund et stort løft på bakgrunn av turisme, blant annet i form av ny bru og bygging av Noresund kro. Noresund har helt siden da vært rettet mot og preget av utviklingen på Norefjell. Det virker som om kommunens politikere har valgt å utvikle de to tettstedene etter rettferdighetsprinsippet, og ressursene har blitt derfor blitt fordelt mellom Noresund og Krøderen. På 1960-tallet fikk Noresund idrettsanlegg, mens Krøderen fikk idrettshall. I dag har Noresund barnehage, barneskole og kommunehus. Krøderen har barnehage, barneskole og ungdomsskole. Under intervjuene kom det fram at det er svært viktig for lokalbefolkningen at begge tettstedene dekker de hverdagslige behovene som barnehage, skole og butikk. Dette er også viktig for tettstedsutviklingen.



Bilde 8: Krysset på Noresund, ca. 1965. Noresund kro ble bygd til OL på Norefjell i 1952. Kroa er nedlagt, og bygget står i dag tomt. Krysset i sentrum kan til en viss grad lignende på dagens rundkjøring



Bilde 9: Olberg kirke, K4-bygningen, skogkledd åser og innsjøen Krøderen



1969: Noresund sentrum består av grustak og rv. 7. Avkjøringen til Norefjell er kryss, med øy i midten. Kommunehuset og skolen er bygd. I tillegg er idrettsanlegget ved skolen er anlagt, og har en viktig funksjon for skoleområdet og for fritidsaktiviteter. (Bilde 10 og 11)



1990: Noresund sentrum består av grustak og rv. 7. Utviklingen av Fagernesfeltet har begynt med noe boligbebyggelse. (Bilde 12 og 13)



2005: Lite forandring i sentrum. Stor utvikling av boliger i Fagernesfeltet. (Bilde 14 og 15)



2010: Kjøpesenteret Norefjellporten er reist i sentrum, samt store tilhørende parkeringsarealer. Området har tydelig fått mer sentrumspreg. Rundkjøringen er etablert. (Bilde 16 og 17)



2016: Stadig utvikling i Fagernesfeltet. Sentrum består. Rv. 7 er lagt utenfor sentrum (2014). (Bilde 18 og 19)

Infrastruktur

Krødsherad og Noresund bærer preg av at ferdselsårer og kommunikasjon med omlandet har vært viktig. De første som kom til Krødsherad kom til et veiløs bygd, men det ble fort stier i marka, langs elver, bekkedrag og fjorden (Mørch, 1976, s.1106). Tidligere gikk mest trafikk på tvers av dalen, foruten tømmerfløting og kryllingenes byvei sørover mot Modum (Ibid, s.1110). Tidligere var veien på vestsiden av fjorden forbi Ringnes hovedfartsåren til Hallingdal. Senere ble det etablert vei på østsiden av Krøderen. Hallingdalkommunene ivret etter ny og bedre vei på østsiden, og tok del i utgiftene med veibygging (Ibid, s.1112). Noe som senere skulle vise seg og gjentas i historien.

«Veivæsenets Udvikling i Krødsherred i det sidste halvhundrede Aar er det bedste Bevis paa Dalens aandelige og materielle Fremgang. Broer og Veie er bygget for store Beløb. Det viser, hvorledes Færdselen og Reisetrafiken har vokset og fremdeles er i Vækst»

(Sæter, 1914, s.255)

Både innad i og ut av bygda har det vært ulike fremkomstmidler i Krødsherad.

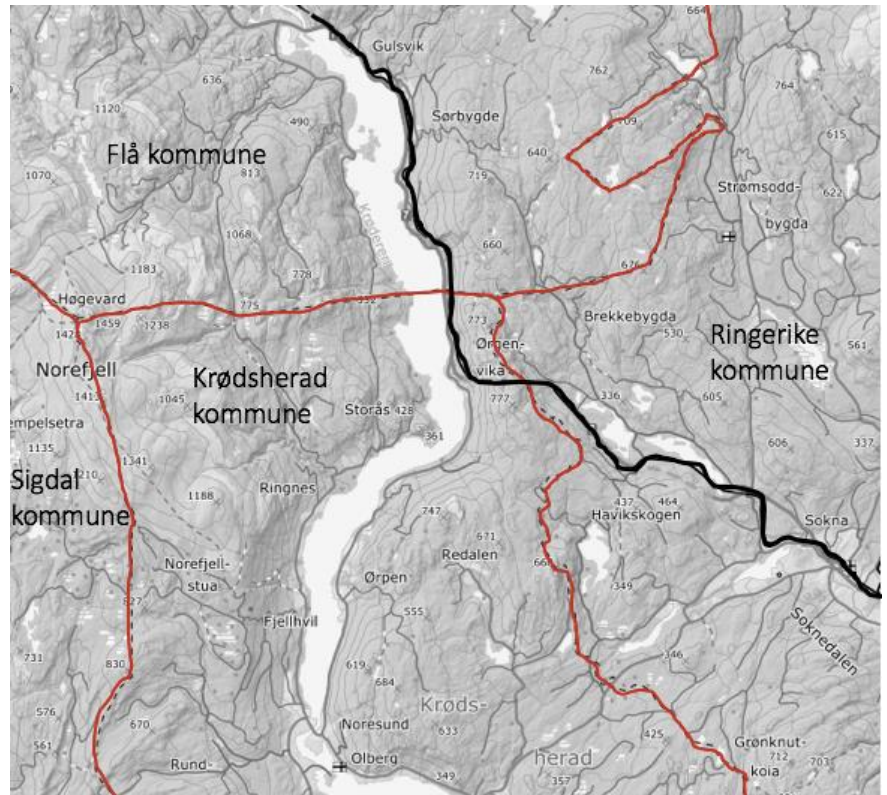
Jernbaneforbindelsen Krøderbanen ble åpnet i 1872. Banen var først anlagt som smalsporet, men ble utvidet til bredsporet for å ha større kapasitet til å frakte store mengder godstransport, tømmer og persontrafikk (Mørch, 1976, s.1147). Krøderbanen gikk fra Krøderen til Vikersund, hvor det var mulighet til overgang til andre toglinjer. I dag er damplokomotivet og jernbanen kun i bruk i tilknytning til museumsdrift.

Bergensbanen er jernbanelinjen som knytter Østlandet og Vestlandet sammen, og strekker seg mellom Oslo og Bergen. Trasévalget var i sin tid omstridt og kryllingene arbeidet for at jernbanen skulle gå langs Krøderen, gjennom Noresund og ved Olberg. I 1898 ble linjevalget bestemt, og jernbanen ble vedtatt å anlegges helt nord i kommunen, høyt oppe i åsen. Dette gjorde at Krødsherad kommune ikke bidro til arbeidet med jernbanetraséen (Ibid, s.1148). Om jernbanen hadde blitt anlagt på østsiden langs fjorden ville det trolig vært togstopp ved Olberg, kirken på Noresund (Ibid). I så måte har Krødsherad kommune historisk opplevd to store samferdselsprosjekt som har blitt lagt utenom kommunen, både Bergensbanen og omleggingen av rv.7.

Med dagens jernbanetrasé er Bergensbanen innom seks fylker og tjue kommuner, deriblant Krødsherad kommune. Innad i kommunen følger Bergensbanen i hovedsak rv.7 fra Ørgenvika og nordover mot Flå kommune. Det er ingen togstasjon med stopp i Krødsherad kommune, og nærmeste stasjon er Hønefoss i sør (Ringerike kommune) og Flå i nord (Flå kommune). Fra Noresund er det omtrent lik avstand til Flå stasjon (ca. 40 km) og Hønefoss stasjon (ca. 45 km). Til tross for at jernbanen ikke går gjennom tettstedene har den bidratt til å gjøre området tilgjengelig for transport og kommunikasjon.

«Krødsherad har ingen jernbane, bare en i hver ende»

(Mørch, 1976, s.1149)



Bilde 20 (øverst): Krøderbanen og Krøderen stasjon

Bilde 21 (nederst): M/S Kryllingen II

Figur 9 (høyre): Svart er Bergensbanens trasé og rød er kommunegrense

Innad i bygda var dampbåtene på Krøderen et viktig fremkomstmiddel. Dampbåtene på Krøderen gikk fra tettstedet Krøderen til Gulsvik i Flå kommune, og ble brukt til fløting, frakting av godstrafikk til Krødsherad og Hallingdal, og persontransport og turister (Mørch,

1976, s.1142). Båtene gav viktige arbeidsplasser og inntekter i lokalsamfunnet. I dag blir båten M/S Kryllingen II brukt som turistattraksjon, hvor turister kan se Krødsherad fra vannet. Det er anlagt elleve brygger mellom Krøderen og Gulsvik, og M/S Kryllingen II er en attraktiv aktivitet i sommerhalvåret. For Noresund sentrum er nærmest brygge Sole Hotell, samt ei brygge ved Olberg kirke.

«Den prektige fjorden Krøderen med tre dampskip i fast rute fra Gulsvik ut til Krøderen stasjon hvor jernbanen går ut fra og møtes med hoved jernbanen ved Vikersund, så turister har en utmerket anledning til å få bese seg i denne bygd, stor, bred og vakkert oppbygd»

(Mørch, 1976, s.6)

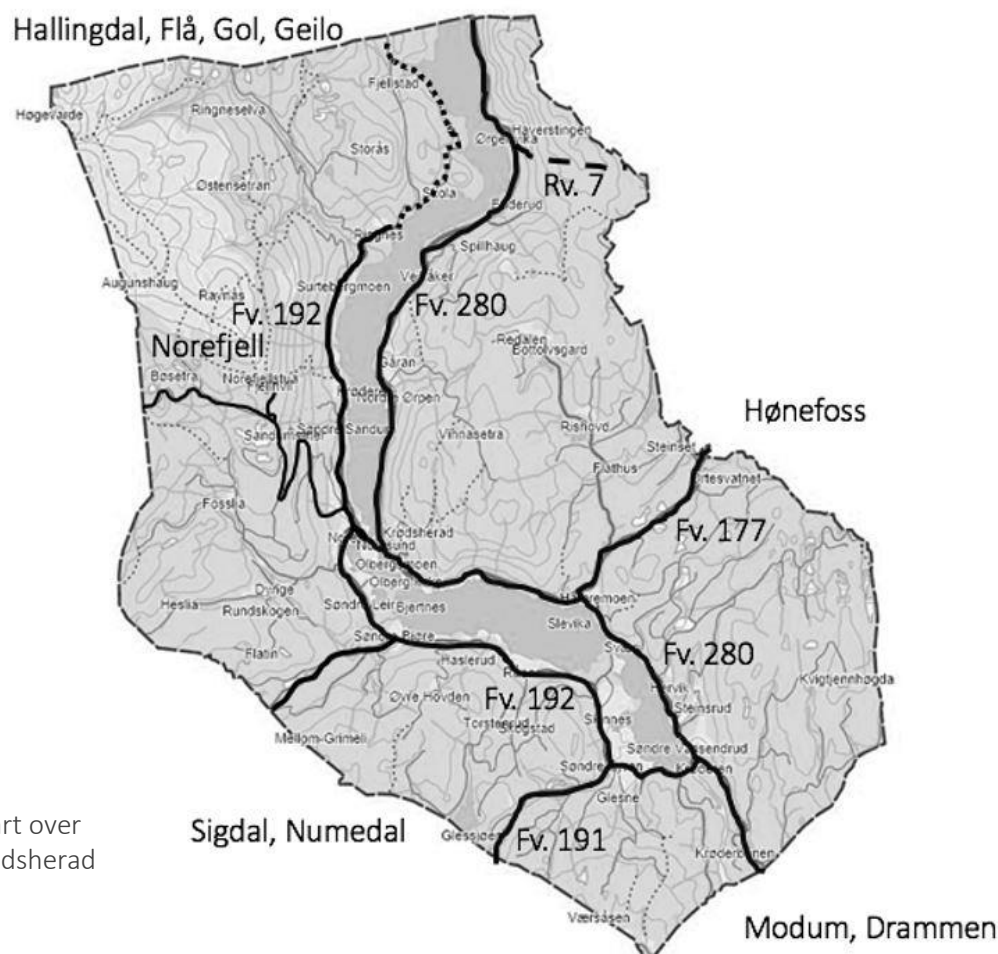
«Forøvrigt foregik vistnok den største Trafik paa Indsøen Krøderen enten til Baads eller paa Isføre»

(Sæter, 1914, s.257)

Veiene har også tydelig satt preg på landskapet i Krødsherad. I Bygdebøkene er det flere beskrivelser av veien som slynger seg rundt odder og inn i viker i smale partier, hvor åsene er bratte og stuper seg ned i fjorden. Krødsherad har historisk vært et viktig sted for gjennomreisene som skulle til Hallingdal eller vestover.

«Her reiste hundrevis av biler gjennom bygda om sommeren. Men de måtte reise direkte. Det fantes ikke noe sted å oppholde seg skreiv en innsender i avisene»

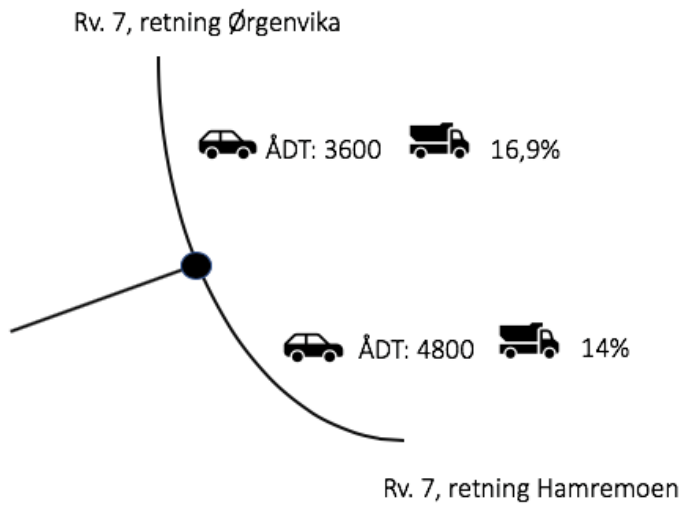
(Mørch, 1976, s.1167)



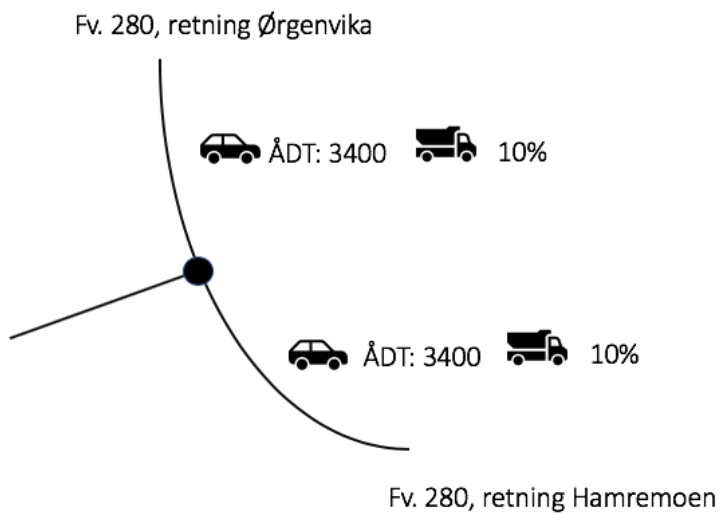
Figur 10: Oversiktskart over veitraséer innad i Krødsherad kommune.

- Vei
- Tunnel
- Privat vei med bom

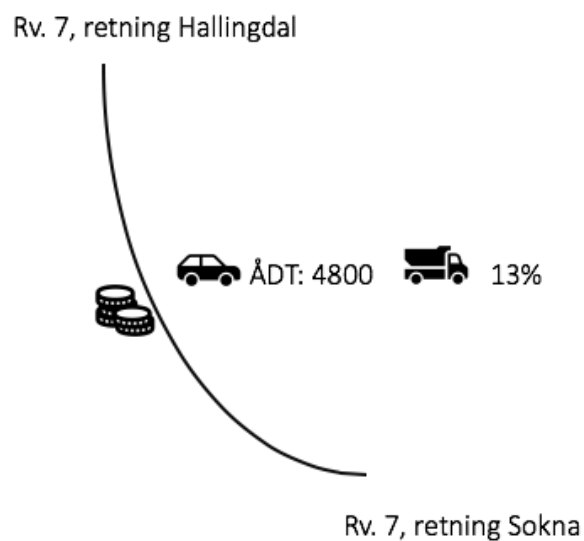
Dagens Noresund er i stor grad preget av infrastruktur, i hovedsak vei. Grunnene til dette kan være flere. En faktor kan være at det er et viktig veikryss i Noresund sentrum, hvor veien til Norefjell og veien nordover mot Hallingdal skiller lag. Veiene på øst- og vestsiden danner en «H» innad i kommunen, og Noresund er sentralt et sentralt punkt, midt i «H-en». I dag er det veien på østsiden som har størst trafikk, samt veien over på vestsiden og til Norefjell. Videre nordover på vestsiden i retning Ringnes og Flå er det en privat skogsbilvei med bom. Sørøver på vestsiden mot Krøderen er fylkesvei (fv.) 192. En annen faktor til at Noresund i stor grad er preget av infrastruktur kan være at veien gjennom sentrum tidligere var av større betydning med mer trafikk da den het rv.7, og var gjennomfartsåre mellom Oslo/Hønefoss og Hallingdal/Bergen. En tredje faktor kan være at det er etablert en rundkjøring «midt i sentrum», og at denne visuelt og funksjonelt opptar store arealer i tettstedets sentrum. Disse faktorene har ført til at Noresund i stor grad har rettet seg mot gjennomfartstrafikken med tanke på bruk av sentrumsarealene og næringsutvikling.



Figur 11 (øverst):
 Årsdøgntrafikk (ÅDT) for rv. 7
 gjennom Noresund i 2009, før
 ny rv. 7 ble åpnet i 2014



Figur 12 (midten):
 Årsdøgntrafikk (ÅDT) for fv. 280
 gjennom Noresund i 2018



Figur 13 (under):
 Årsdøgntrafikk (ÅDT) for rv. 7
 mellom Sokna og Ørgenvika i
 2018

Landskap og klima

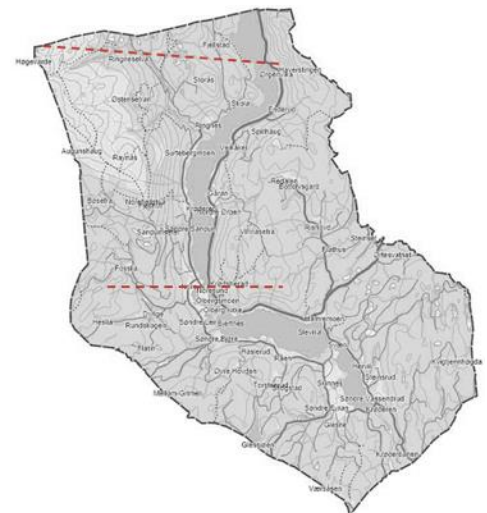
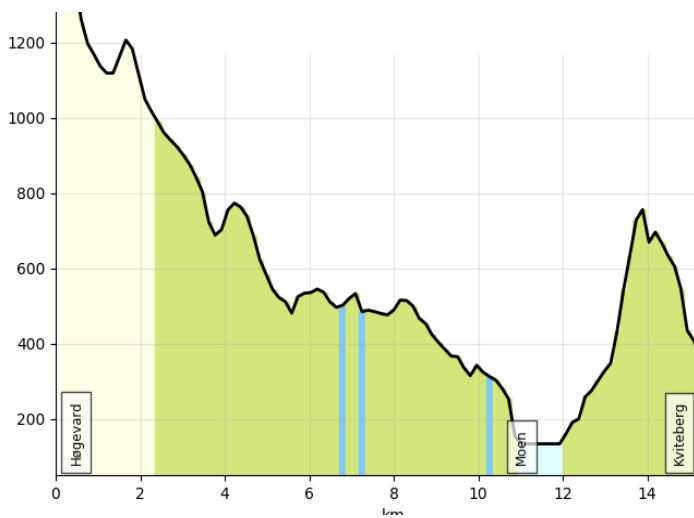
De to tettstedene Noresund og Krøderen er tydelig lokalisert der innsjøen er smalest. Noresund bru binder sammen øst- og vestsiden ved Noresundet, og er et karaktertrekk i landskapet. Broen er godt synlig i landskapsbildet om man kommer nordfra fra Hallingdal langs fv. 280. Fra sør, øst og vest er broen lite synlig. Landskapet ved Noresund er preget av innsjøens svingninger, og langs vannkanten er landskapet i stor grad landbruksområder. Noresund har tilgjengelighet til vann på tre sider, i sør, vest og nord, og er plassert i tilknytning til en halvøy i innsjøen. Ved vannoverflaten er Krøderen ca. 132 meter over havet, mens Noresund ligger på et platå ca. 150 meter over havet (norgeskart, n.d.). Noresund ligger i bunn av u-dalen med skogkledde åser på hver side. Dalsiden mot vest strekker seg opp mot 1400 meter, og Høgevarde en del av Norefjell-platået, er det høyeste punktet med sine 1459 meter over havet. Berggrunnen i kommunen består av grunnfjellsbergarter av forskjellige typer, granitter, granodioritter, gneiser og kvartsitter (Kirkhusmo, 1992).

Etter nasjonalt referansesystem for landskap i Norge, ligger Krødsherad kommune i «Landskapsregion 10, Nedre dalsbygder på Østlandet» (Puschmann, 2005). Kjennetegn ved Landskapsregion 10 er u-daler med vassdrag, barskog og jordbruksareal (Ibid). I følge Puschmann (2005) er elvene og innsjøene en stor del av det som særpreger regionen. Som landskapskomponent har elven eller innsjøen både en fysisk og visuell betydning, og fremstår som et levende linjedrag i dallandskapet (Ibid, s.47). Innsjøen Krøderen er både en barriere og en åre for ferdsel. Innsjøen er stort sett rolig, og bredden gjør at dalen og dens landskap ofte kan speiles i vannet. Hallingdalselva, som er hovedvassdraget gjennom Hallingdal har sitt utløp i Krøderen, ved Gulsvik i Flå kommune. Elva og innsjøen er sentrale deler av det visuelle og fysiske landskapet, og har vært gjenstand for kommunikasjon og transport både mot nordvest og sørøst.

«Krødsherad er både lågt og høgt, gardene i ytre bygda ligger rundt 150 m.o.h., det er flatbygd å kalle, mens fjellene i vest når opp i 1460 m.o.h. på Høgevarde» (Mørch, 1976, s.3)

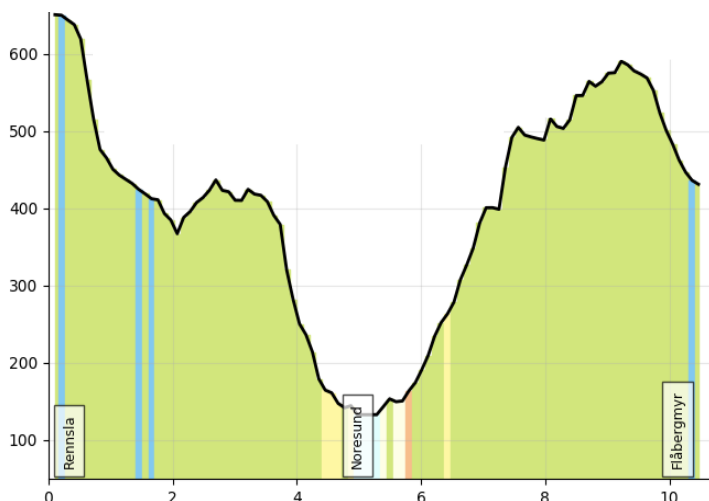
«Mellom de bygde strendene nede i dalen og snaufjellet er det lauvskog og granlier på begge sider av fjorden» (Mørch, 1976, s.3)

Lokaliseringen i innlandets dalstrøk gjør at Krødsherad kommune har et kaldt og temperert klima med snø på vintertid, og varme somrer. Det stabile klima er viktig for den stedlige karakteren og kvalitetene som mange setter pris på i området. Vintrene byr på kaldt klima med mulighet for store snømengder, og dette er hovedgrunnen til at mange har valgt å ha fritidsbolig i kommunen, og at de tilbringer mye tid her i vinterhalvåret. Varme somrer gjør at Krødsherad også er attraktivt i sommerhalvåret, og de kvaliteter Krøderfjorden bidrar med påvirker attraktiviteten på en positiv måte.

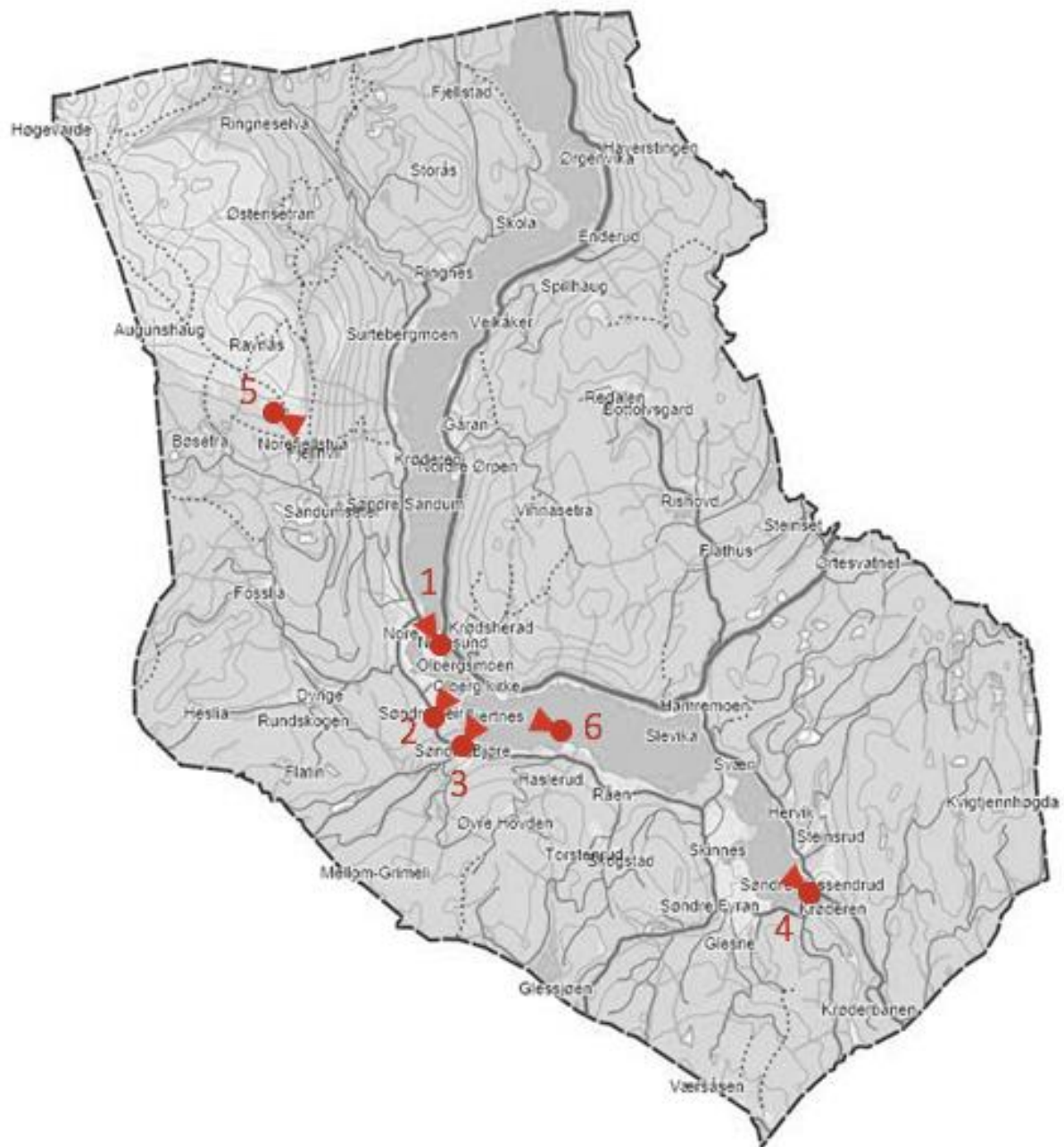


Figur 14 og figur 15:

Høydeprofil fra Høgevarde mot Ørgenvika (øverst). Høydeprofil for Noresund, øst-vest (nederst).



Lys blå er innsjø, mørk blå er myr, oransje er tettbebyggelse, grønn er skog, gul er dyrket mark og lys beige er åpent område



Figur 16: Viser hvor påfølgende bilder er tatt



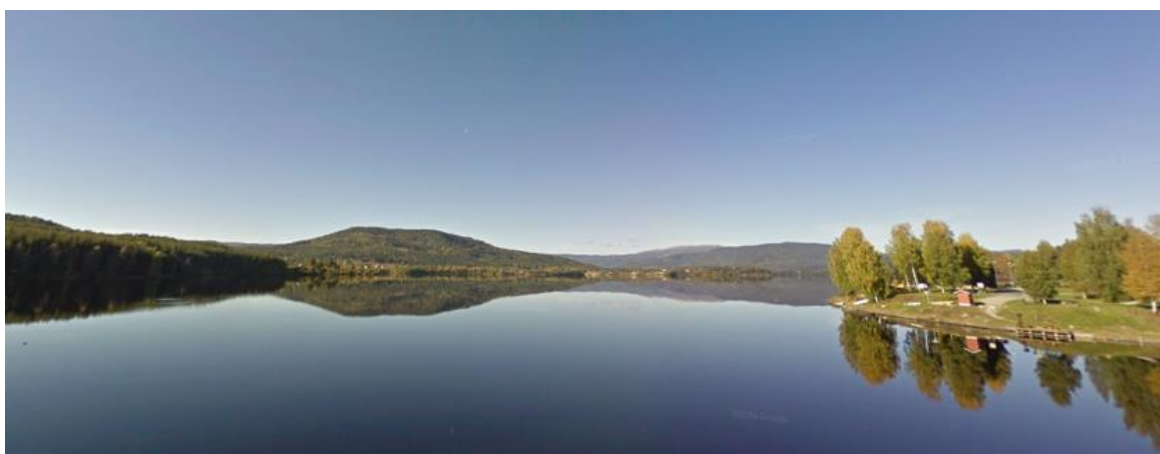
Bilde 22 (1 på kart): Noresund bru med karakteristiske røde detaljer



Bilde 23 (2 på kart): Skogkledde åser bak Olberg kirke



Bilde 24 (3 på kart): Jordbrukslandskap ved Bjøre



Bilde 25 (4 på kart): Innsjøen Krøderen sett fra Krøderen bru



Bilde 26 (5 på kart): Utsikt fra Norefjell mot Krøderen og Noresund



Bilde 27 (6 på kart): Norefjell sett fra Krøderen, like sør for Olberg

På 1960-tallet ble Noresund definert som kommunesentrum, og kommunehuset ble bygd. I tillegg til å være sentrum for lokalbefolkningen er ønsket at Noresund også skal fungere som sentrumsområde for deltidsbeboere og turister. Noresunds beliggenhet gjør at de som skal til Norefjell, hvor store deler av fritidsbebyggelsen er lokalisert, må passere gjennom tettstedet. Slik sett er Noresund sentralt og tilgjengelig for mange. Samtidig er det lett å passere uten stopp, da sentrumstilbudene ikke er godt synlig og sentrumsområdene ikke ser særlig innbydende ut. Det er også lite mennesker å se i sentrum, noe som gjerne påvirker attraktiviteten i negativ favør. De som stopper og oppholder seg på Noresund i dag er antatt å stoppe i hovedsak på grunn av mathandel på KIWI eller fylling av drivstoff på Cirkel K.



Bilde 28, 29, 30 og 31: Noresund sentrum. Noresund sentrum sett fra kommunehuset, med boligbebyggelse i Fagernesåsen (øverst, venstre). Turistinformasjonen, sør for Norefjellporten (øverst, høyre). Rundkjøringen på Noresund, med kunst av Anders Kjær. Furukollen Kirkehaugen stenger utsikten til Noresundet og Norefjell (nederst, venstre). Rundkjøringen på vinterstid, med tydelig skilting, veldig tilrettelagt for trafikanter (nederst, høyre)

Krødsherad er karakterisert med spredt bosettingsmønster. Dette har fordeler ved at det kan tilbys unike bosteder, men er også en utfordring med tanke på å få tettsteder med liv og røre

(Krødsherad kommune, 2016, s.16-17). Generelt er bebyggelsen i Krødsherad preget av selveide eneboliger, samt landbrukseiendommer (SSB, n.d.). Dette gjenspeiles på Noresund, hvor sentrum består av eneboliger, med en fortetting i åsen øst for sentrum (bilde 28) og øst for fv. 280, ved Olberg og sørover mot Hamremoen. Omkringliggende områder er i stor grad preget av landbrukseiendommer, særlig på vestsiden av fjorden og ved fjorden langs fv. 280.

Informantene har beskrevet Noresund sentrum sin utvikling, og det er tydelig at det har skjedd forandringer. Før var sentrumsområdet i hovedsak tre bensinstasjoner på rekke langs veiaksen. I tillegg lå Sole Hotell langs veiaksen og Noresund kro lå sentralt i krysset mot Norefjell. Sole Hotell er i dag eid av Filadelfiakirken, og har dermed ikke samme funksjon som før da det ble drevet som hotell. Noresund kro ble tidligere drevet som kro, men i dag står bygget tomt uten funksjon. Området øst for rundkjøringen hvor kjøpesenteret Norefjellporten er oppført, og som er tiltenkt fremtidig sentrumsutvikling, var tidligere et ubenyttet myrområde, samt grustak.

Dagens Noresund sentrum består av konsentrert småhusbebyggelse. Sentrumsbebyggelsen, bestående av Norefjellporten (bilde 32, 33, 34, 35), bensinstasjon (en nylig nedlagt Cirkel K, med fortsatt drift av pumper) (bilde 28) og huset nord-øst for rundkjøringen hvor NAV holder til, er i dag regulert til sentrumsformål bestående av forretning, kontor og bensinstasjon. Norefjellporten er et lite kjøpesenter med blant annet KIWI, frisør, sportsoutlet, kafe og interiørbutikk. Norefjellporten ble oppført i 2009 i forbindelse med utvikling av Noresund sentrum, og var et stort løft for sentrumsområdet. Kjøpesenteret har hatt flere ulike leietakere, og det har vært tydelig at forretninger i første etasje er mer levedyktig enn forretninger i andre etasje. Like sør for Norefjellporten ligger to små røde hyttelignende hus. I en av «hyttene» holder turistinformasjonen og Destinasjon Norefjell AS til.

Det er Norefjellporten som er det høyeste og mest markante bygget i sentrum. Bygget består av to etasjer, hvor andre etasje er ekstra høy. Bygget er brunmalt med steinmur, og er dermed tilpasset stedets karakter. Navnet Norefjellporten kan være merkelig for utenforstående, da bygget ikke er formet eller fungerer som en port. Hensikten bak navnet ligger i ønsket om at Noresund skal være innfallsport til Norefjell. Mangelen på en tydelig forbindelse mellom Noresund og Norefjell har gjort dette vanskelig å skjønne. Navnet bærer

preg av et sted som ønsker å være noe mer enn det klarer å være, da man ikke skaper identitet kun gjennom å sette navn på ting.

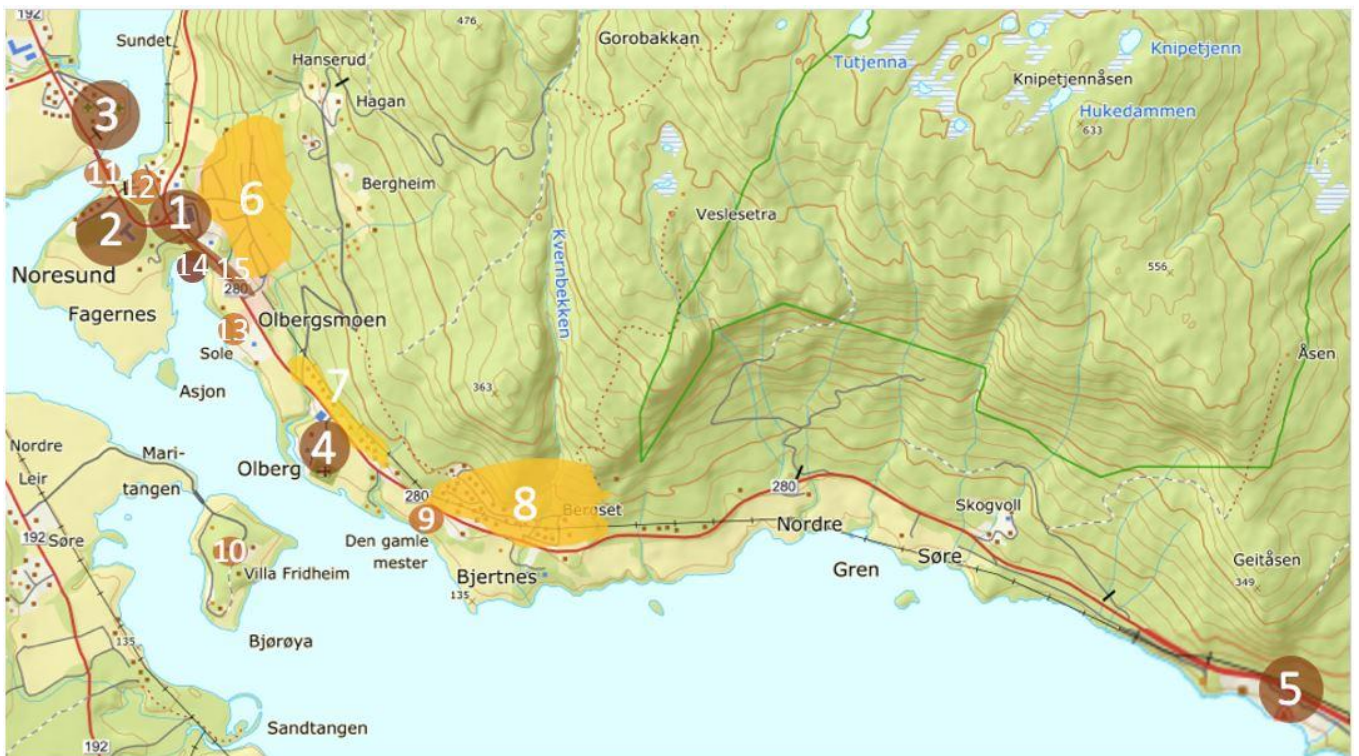


Bilde 32, 33, 34 og 35: Kjøpesenteret Norefjellporten med store parkeringsareal utenfor. Tydelig ønske om å tiltrekke seg folk, særlig deltidsbeboere og turister med tanke på markedsføring og reklame

Rundt sentrum er det boligområder, særlig i åsen mot øst, hvor det er etablert boligfelt i hovedsak med eneboligbebyggelse. Langs veien mot Noresundet og Noresund Bru er det offentlig bebyggelse bestående av kommunehuset, Noresund barneskole, Noresund barnehage og idrettsanlegg for aktivitet og fritid. I tillegg er det noe eneboligbebyggelse langs veien. Ved foten av Noresund bru, på vestsiden av innsjøen er Noresund ambulansetasjon og Kryllingheimen alders- og sjukeheim lokalisert. Videre langs fv. 192 er XL-bygg lokalisert før avkjørselen til Norefjell.

Sør for Norefjellporten, mot Hamremoen ligger en nedlagt YX-bensinstasjon, hvor driften av pumpene ble lagt ned i sommeren 2018 (Hansen, 2018). Tidligere var dette en Esso-stasjon

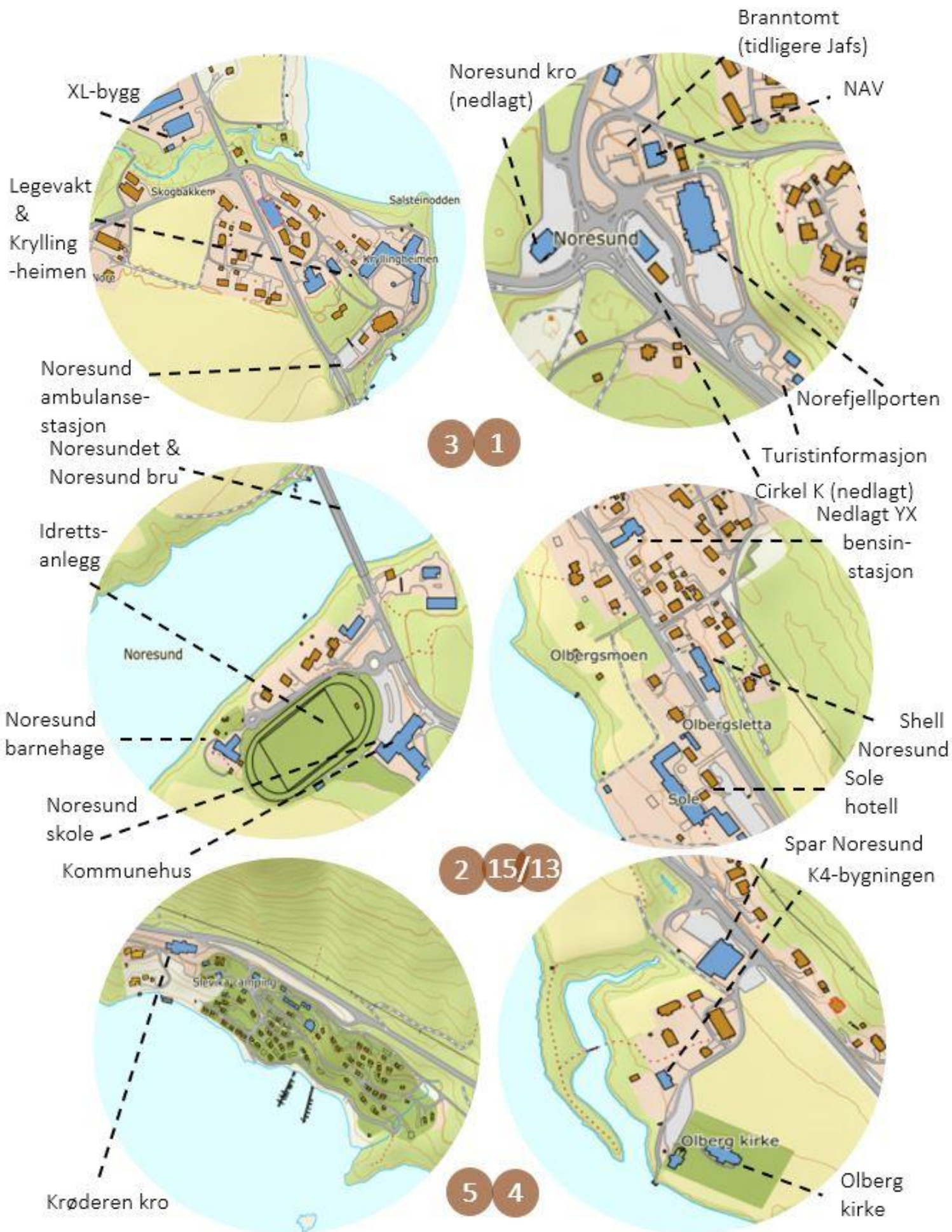
med gatekjøkken, men denne driften ble lagt ned i 2010 (Storstenvik, 2010). Videre ligger Shell Noresund, Spar Noresund, Olberg kirke, K4-bygningen hvor Bunadstua og sølvsmeden er lokalisert, samt Den gamle mester – et gammelt eiketre som ofte blir fotografert. Fra den gamle mester kan man se over til Villa Fridheim, som ligger på Bjørøya. Villa Fridheim ble bygd som privat bolig, før det fungerte som pensjonat. Nå er Villa Fridheim museum, med sin karakteristiske arkitektur, utstillinger og kulturelle arrangementer. Lengre sør langs fv. 280 er Krøderen kro, ei populær veikro, lokalisert i veikanten. Her er det også campingplass, med nær tilgang til Krøderen og derfor spesielt idyllisk i sommerhalvåret. Sør for Krøderen kro er Hamremoen. Mange forbinder Hamremoen med rundkjøringen og pendlerparkeringen som ble etablert som en del av kompensasjonen for at rv. 7 ble endret.



Figur 18: Arealbruk i et utvidet Noresund sentrum

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1: Noresund sentrum | 9: Den gamle mester |
| 2: Noresund sentrum, vest | 10: Villa Fridheim |
| 3: Noresund sentrum, nord | 11: Noresundet og Noresund bru |
| 4: Olberg | 12: Kirkehaugen |
| 5: Krøderen kro | 13: Sole hotell |
| 6: Boligområde, Fagernes | 14: Grønt område |
| 7: Boligområde, Olberg | 15: Veiakse sørover fra sentrum |
| 8: Boligområde, Bjertnes | |

Figur 19: Oversiktskart over ulike deler av Noresund sentrum



«Noresund sentrum er typisk eksempel på middels tett bebyggelse uten spesielle estetiske kvaliteter. Arealene er udefinerte og nedslitte av biltrafikken. Møblement og materialbruk virker tilfeldig og av lav kvalitet» (Røset, 2006)

Krødsherad kommune har en stor andel fritidsboliger og leiligheter, og da særlig i Norefjellområdet. Fritidsboligene og leilighetene er både utleie og selv-eie. Totalt har kommunen 1515 fritidsboliger, samt ca. 2300 varme senger (Mimir, 2017, s.20). De varme sengene er i hovedsak på Norefjell Ski og Spa (1900) og på Norefri, Noreheim og Norefjellshytta (500) (Ibid), som er områder i nær tilknytning til skiheisanlegget. Videre er Norefjell et attraktivt hytte og friluftsområde for mange, da området har et konkurransefortrinn i god lokalisering nær store befolkningskonsentrasjoner, både nasjonalt og i Skandinavia (Ibid, s.9). Arbeidet med kommunedelplanen for Norefjell bygger på «Helhetlig strategi for Norefjell, fra OK til WOW», en felles reisemålsprosess som er utarbeidet av Mimir (2017) på oppdrag fra Sigdal kommune og Krødsherad kommune. Strategien for Norefjellområdet er å få mer ut av Norefjell, da bruken i fjellet i dag ikke tar ut potensialet. Samt å øke reiselivsutviklingen og se fjellområdet som ett, uavhengig av kommunegrensa.



Bilde 36: Norefjell ski og spa, Bøseter. Hotell, selveier leiligheter og utleie leiligheter i nær tilknytning til skiheisanlegg og langrennsløyper



Bilde 37: Hytteområde på Norefjelltoppen med utsikt ut mot bygda

Utviklingstrend

Fra 1990 til 2008 var det en sterk befolkningsnedgang i Krødsherad kommune (Krødsherad kommune, 2016 s.7). Fra 2009 til 2016 var det derimot en vekst i folketallet, og dette skyldes i hovedsak innflytting fra utlandet (Ibid, s.8). Ifølge SSB sin forventede utvikling vil det fortsatt være vekst i innbyggertallet, henholdsvis til 2510 innbyggere i 2030 og 2654 innbyggere i 2040 (SSB, n.d.). I SSB sin befolkningsframskriving legges det til grunn middels fruktbarhet, middels levealder, middels innlandsflytting og middels nettoinnvandring i kommunen (Krødsherad kommune, 2016, s.8) (Krødsherad kommune, 2014, s.6). Samtidig poengteres det at denne framskrivingen er basert på de siste årenes positive utvikling, og tallene derfor kan være mer oppløftende enn tidligere prognoser (Krødsherad kommune, 2014, s.6). Den faktiske utviklingen vil være avhengig av utvikling i næringsliv og ulike bosetningstiltak (Ibid). Utviklingstrekkene tyder på at det vil være nedgang i antall barn mellom 0-5 år, økning i antall barn og unge 6-19, og en økning i aldersgruppene fra 67 og eldre fram mot 2040 (Krødsherad kommune, 2016, s.9-10). Som et viktig ledd i å unngå «forgubbing» i kommunen vil det være viktig å få ungdommer tilbake til bygda, etter endt studiegang – en tid hvor mange må ut av kommunen. Gjennom tilrettelegging for boligutvikling, arbeidsplasser og nødvendig funksjoner og tjenester vil Krødsherad kunne bli ett attraktivt bo- og arbeidssted.

I 2014 arbeidet 269 mennesker i offentlig sektor i Krødsherad, mens 854 arbeidet i privat sektor (Ibid, s.11). Innen privat sektor er det bygg og anlegg som er den dominerende bransjen, og dette har økt de siste årene. Mye av grunnen til dette kan være hytteutvikling og hytteutbygging på fjellet. Reiselivet er også en viktig næring, og har blitt påvirket av hytteutviklingen og satsing på destinasjon Norefjell. Med tanke på den kommunale satsningen på fjellet og utviklingstrenden vil trolig reiselivsnæringen forbli en spesielt viktig næring for kommunen. Krødsherad har hatt og har alle vilkår for å bli et turiststed folk søker til.

«Allerede omkring 1850 ble det skikk at byfolk tok fotturer om sommeren, og turister har alltid vært en viktig del av bygda» (Mørch, 1976, s.1163)

Pendlertrenden har hatt en positiv utvikling, selv om det fortsatt er flere som pendler ut av kommunen enn inn i kommunen. Siden år 2000 har antallet som pendler inn i Krødsherad økt

mer enn antallet som pendler ut av kommunen (Krødsherad kommune, 2016, s.15). I Krødsherad var pendlingsbalansen (inn-pendlere minus ut-pendlere) for 2017 -81. Det var 448 som pendlet ut av kommunen, mens 367 pendlet inn i kommunen (kommuneprofilen, n.d).

Begrenset tilgang på bolig kan være et problem for å oppnå ønsket om økt befolkningsvekst i Krødsherad. Kommunen har derfor fokusert på bolyst, «lys i alle glass» og attraktive boligfelt i tilknytning til kommunens tettsteder, likevel er det vanskelig å få utbyggere til å satse da den økonomiske risikoen er stor (Krødsherad kommune, 2016, s.16).

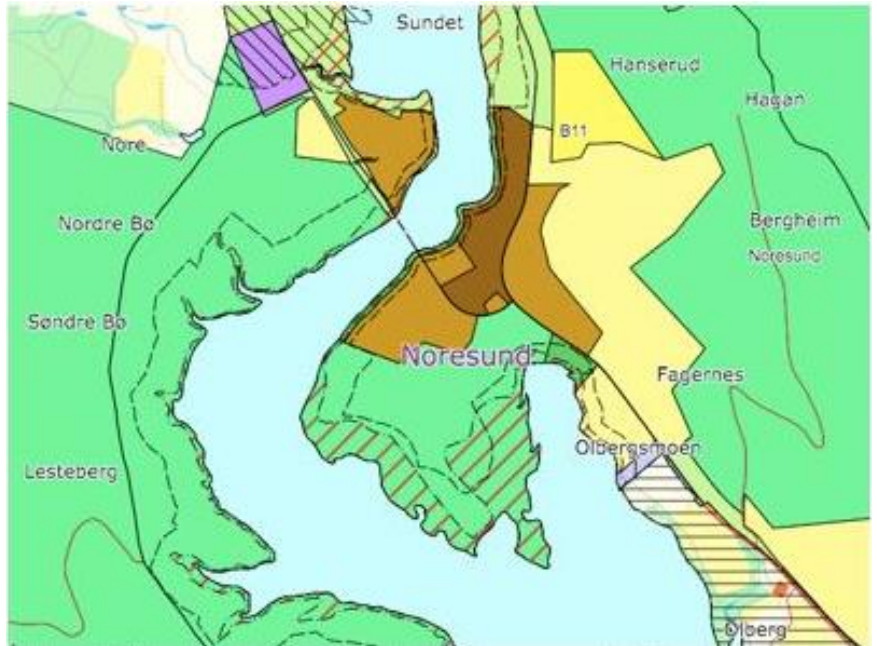
Planperspektiv: utvikling av Noresund sentrum

Kommuneplan for Krødsherad kommune, 2012-2024

Kommuneplanens arealdel med tilhørende bestemmelser legger overordnede føringer for arealbruk i kommunen. Bestemmelsene for boligbebyggelse (nr. 2 jf. PBL § 11-9 nr. 4 og 5), sentrumsfunksjon (nr. 3 jf. PBL § 11-9, nr. 5) og næringsbebyggelse (nr. 4 jf. PBL § 11-9, nr. 4 og 5) er særlig interessante for denne oppgaven (Krødsherad kommune, 2013).

Bestemmelsene for boligbebyggelse sikrer rekkefølgekrav, at visse vilkår må være oppfylt før boligbygging, som leke, ute- og oppholdsareal og bestemmelser om utbygging generelt (Ibid). Bestemmelsene for sentrumsfunksjon sier at arealbruken innenfor sentrumsområdene skal bygge opp under Noresund som kommune- og lokalsenter, og Krøderen som lokalsenter (Ibid). Videre sier bestemmelsen at handel-, service og kulturtilbud skal lokaliseres i tettstedsområdene (Ibid). Bestemmelsen for næringsbebyggelse sier at etablering av ny industri skal foregå på eller i tilknytning til etablerte næringsarealer (Ibid).

Figur 20 viser gjeldende kommuneplan for Noresund hvor lys brun er *nåværende sentrumsområde* og mørk brun er *fremtidig sentrumsområde*. Lys gul er *nåværende boligområde* og mørk gul er *fremtidig boligområde*. Grønn er *naturområde/turdrag/friområde*. Lilla er *nåværende industri/næringsvirksomhet*.



Figur 20: Kommuneplan for Krødsherad kommune, utsnitt av Noresund

I et planperspektiv har «Noresund sentrum» vært et navn som har gått igjen på reguleringsplannivå. Ved gjennomgang av reguleringsplanene for Noresund sentrum er det tydelig at de ulike planene inneholder nokså like arealformål, og at dette stemmer med dagens bruk. Samtidig ser man en utvikling, og endring i definisjonen av sentrum ut ifra at ulike deler av dagens Noresund sentrum blir inkludert i de ulike reguleringsplanene.

Gjeldende reguleringsplaner i Noresund sentrum

Gjeldende regulering av Noresund sentrum kan sees som en sammenstilling av tre reguleringsplaner. I tillegg gjør reguleringene fra planen Fagernes/Rud fra 1977 og planen Øvre Ruud tomtefelt fra 2015 seg gjeldene i store deler av boligbebyggelsen øst for sentrum. Tidligere reguleringsplaner over Noresund sentrum har stadig inkludert nye områder. Reguleringsplanen fra 2006 regulerer sentrum rundt rundkjøringen og Norefjellporten (Krødsherad kommune, 2006). Reguleringsplanen fra 1994 regulerer områdene langs veiaksen (Krødsherad kommune, 1994). Reguleringsplanen fra 1981 regulerer området ved skolen og kommunehuset (Krødsherad kommune, 1981).

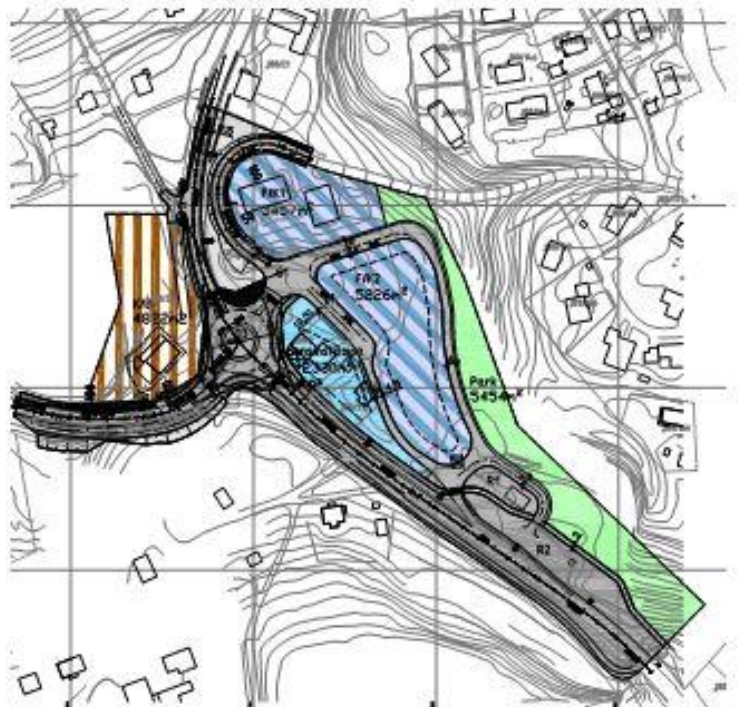
Figur 23 viser gjeldende reguleringer som består av flere reguleringsplaner for Noresund sentrum. Blå er *forretning/kontor/bensinstasjon*, gul er *bolig*, rød er *offentlig bebyggelse*, mørk og mellom grønn er *friområde/turdrag*, lys grønn er *jord- og skogbruk*, grå er *kjøreveg*, rosa er *annet kombinert formål*.



Figur 21: Gjeldende reguleringsplaner i området

Reguleringsplan Noresund sentrum, 2006

I forbindelse med ny parsell på rv. 7, og etablering av rundkjøring på Noresund ble det ansett et behov for å revidere reguleringsplanen fra 1994 (Krødsherad kommune, 2006). Til denne sentrumsplanen ble det utarbeidet planbeskrivelse og plankart, med tilhørende reguleringsbestemmelser. Figur 22 viser reguleringsplan for Noresund sentrum 2006, hvor blå er *bensinstasjon/forretning/kontor*, grå er *kjøreveg/annen veggrunn*, stiplet brun og hvit er *kontor/bevertning* og grønn er *park*.



Figur 22: Reguleringsplan for Noresund sentrum, 2006

Formålet med reguleringsplanen var å gjøre Noresund sentrum til et attraktivt næringsområde, og regulere og klargjøre et sentralområde for interesserte som ønsker å etablere seg (Ibid). Planen omfattet også avkjørselen til Norefjell, hvor rundkjøring som

erstatning av T-kryss er et sentralt punkt. Planen har tydelig to hovedgrep: sentrumsutvikling på et definert sentralområde og infrastrukturiltak. Infrastrukturiltaket har til hensikt å bedre adkomst til Norefjell, samt gjøre adkomsten til sentralområdet, som reguleres til forretning/kontor, lett tilgjengelig. I reguleringsplanen omtales plassering og etablering av rundkjøringen som «mindre arealkrevende og mindre konfliktfylt» (Ibid).

Reguleringsplan Noresund sentrum, 1994

Reguleringsplanen for Noresund sentrum fra 1994 lister opp seks reguleringsbestemmelser som i større grad enn tidligere plan antyder at reguleringen gjelder et sentrumsområde.

Reguleringsbestemmelsene ønsker å sikre en kontrollert og helhetlig utvikling av Noresund sentrum, ved å bedre trafikkforholdene – særlig med tanke på myke trafikanter og det visuelle veimiljøet. Samt å tilrettelegge for næringsutvikling, sikre en viss bosetning og sikre grøntområder og kontakt med fjorden.

Planen ønsker også å sikre og videreutvikle Noresund som kommunens administrative sentrum og innfartsport til Norefjell (Krødsherad kommune, 1994).

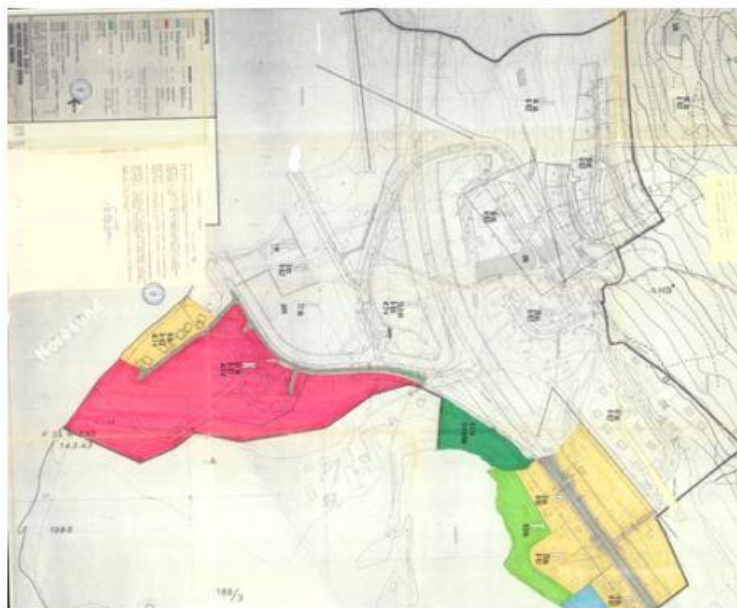


Figur 23: Reguleringsplan Noresund sentrum, 1994

Det var med denne planen sentrum først ble definert, og det samsvarer godt med dagens sentrumsområde. I planen kommer det tydelig frem at infrastrukturen er plasskrevende i sentralområdet. Det stiplede område, hvor Cirkel K og Norefjellporten er lokalisert i dag, er regulert til *annet trafikkformål, forretning og kontor*. De heldekkende blå områdene nord for dagens rundkjøring, er begge regulert til *forretning og kontor*, mens område sør-vest er regulert til *bolig*. De blå områdene sørover, langs veien er regulert til *bensinstasjon*. Grønt områder og friluftsområder er ivaretatt gjennom reguleringen.

Reguleringsplan Noresund sentrum, 1981

Den første planen for Noresund sentrum i kommunens arkiv er fra 1981, og inneholder plankart med tilhørende planbestemmelser. Reguleringsplanen fra 1981 fokuserer på boligbebyggelse, offentlig bygninger, hoteldrift og friområder (Krødsherad kommune, 1981). I planbestemmelsene er det ingen egne bestemmelser for sentrumsutvikling, og tilsynelatende var det ikke samme fokus på et definert sentrum med ulike tjenester og tilbud i samme forstand som nyere planer.



Figur 24: Reguleringsplan for Noresund, 1981

Planen sikrer *grøntområder* (grønt), samt areal til *boligformål* (gult), *offentlige bygninger* (rosa) og *hotell*, Sole hotell (blått). Planen regulerer ikke arealer til typiske sentrumsformål som forretning og kontor. Planen tar ikke for seg området øst for dagens rundkjøring, hovedgrunnen til dette er antagelig at dette området var et myrområde i 1981. Kartet viser tydelig T-krysset, med avkjørselen til Norefjell.

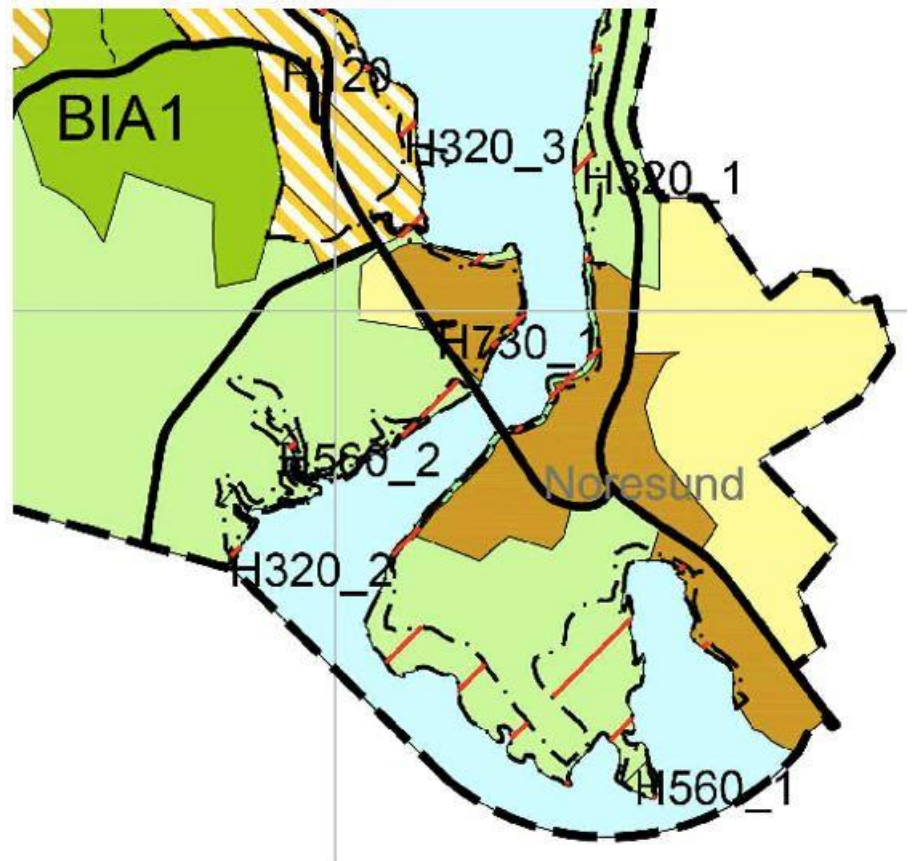
Kommunedelplan Norefjell 2019 – 2035 (lagt ut på høring vår 2019)

I 2019 mens denne oppgaven skrives foregår det arbeid med kommunedelplan for Norefjell. Arbeidet er felles for Sigdal kommune og Krødsherad kommune på bakgrunn av ønsket om å utvikle og drifte ett fjell uavhengig av kommunegrense (Krødsherad kommune, 2018). Planavgrensningen i Krødsherad inkluderer tettstedet Noresund, og i planprogrammet poengterer Krødsherad kommune at de ønsker utvikling av Noresund sentrum. «*Det skal vurderes hvordan Noresund kan utvikles som tettsted, knyttes tettere til Norefjell og bli et handelssentrum for besøkende på fjellet*» (Ibid). Noresund er en naturlig innfallsport til Norefjell, og ønske er at man allerede i sentrum får følelsen av destinasjon Norefjell. Planarbeidet bygger på gjennomført forstudie (Mimir, 2016), mulighetsstudie (Krødsherad

kommune, n.d.) og medvirkning fra lokalsamfunnet. Planen fokuserer på konsentrert fortetting av sentrum med næringsutvikling og boligutbygging. Planen ønsker å utvide sentrumsformålet noe mot sør for å inkludere eksisterende friområde, boligområde og næringsområde nedenfor fv. 280 (Krødsherad kommune, 2019).

Kartutsnittet viser et definert sentrum med foreslått arealer til *sentrumsformål* (brun), samt *boligbebyggelse* (gul) og *LNFR* (områder for landbruk, natur, friluftsliv og reindrift) (lys grønn).

Nord-vest i utsnittet er det foreslått regulering til *kombinert bebyggelse og arealformål* (stiplet gult/hvitt) og *idrettsanlegg* (mørk grønn) (dagens Golfbane).



Figur 25: Utsnitt av Noresund sentrum fra kommunedelplanen for Norefjell og Noresund som ble lagt ut på høring våren 2019



Bilde 38 : Den gamle mester

Kapittel 4: Teoretisk tilnærming

Oppgavens planfaglige tilnærming omhandler utvalgt teori om identitet og tilhørighet, landskapskarakter, lokal steds- og næringsutvikling og bokvalitet og bostedsattraktivitet. Teoriene vil gi grunnlag for å analysere empiriske data fra dokumentanalysen og intervjuene. Det er vanskelig å gi én definisjon på teori, men det kan anses som å være «en generell påstand om virkeligheten» (Johannessen et al, 2016, s.42). Videre kan man si at vitenskapelig teori dreier seg om generalisering, å gjøre konkrete fenomener allmenne, samt å forenkle og skape orden ut fra en kompleks virkelighet (Ibid, s.37). Kapittelet tar utgangspunkt i overordnede temaer, og et utvalg av relevant teori innen hvert tema. Før teorien blir presentert tematisk vil kapittelet redegjøre for relevante overordnede nasjonale og regionale planer.

Rammeverk for kommunal planlegging

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Hvert fjerde år skal regjeringen utarbeide nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling. Dette er lovfestet i plan- og bygningsloven § 6-1 (Plan- og bygningsloven, 2008). De nasjonale forventningene skal legges til grunn for all regional og kommunal planlegging, samt statlige myndigheters medvirkning i planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015). De nasjonale forventningene tar blant annet opp utvikling av attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder. I hovedsak er fokuset befolkningsvekst i byer og tettsteder, hvordan dette fører til press på arealer og infrastruktur, og hvordan planlegging kan bidra til effektiv arealbruk, et miljøvennlig transportsystem, tilstrekkelig boligbygging, sunne og trygge omgivelser og gode levekår for alle (Ibid, s.19).

Attraktive tettsteder er steder hvor både næringsliv og bokvalitet er satt høyt. Kommunen har en sentral rolle og skal lede en helhetlig og aktiv planlegging som sørger for boliger, arbeidsplasser, handel og servicefunksjoner. Byer og tettsteder har funksjon som knutepunkt for omlandet rundt, og kan virke som motor for regional utvikling (Ibid, s. 21). I de nasjonale forventningene poengteres det at nærmiljøet er viktig for helse, trivsel og oppvekst, og at

støy og lokal luftforurensning, hvor veitrafikk er den største forurensningskilden, kan gi negativ helseeffekt (Ibid).

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Statlige planretningslinjer (SPR) skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging, og brukes for å konkretisere de nasjonale forventningene til planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014). Statlige planretningslinjer er lovfestet i plan- og bygningsloven § 6-2 (Plan- og bygningsloven, 2008). Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbygger for å sikre god steds- og byutvikling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014, s.1). Målet er at helhetlig planlegging skal bidra til utvikling av bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, samt fremme helse, miljø og livskvalitet (Ibid). Videre sier retningslinjene at utbygging, bosetting og virksomheter må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming (Ibid, s.2).

Helhetlig utvikling av byer og tettsteder er hovedtema i de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging og i de statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Dokumentene omtaler både byer og tettsteder, likevel er fokuset gjennomgående på byer og større tettsteder som opplever befolkningsvekst og hvordan dette kan håndteres. Selv om SPR poengterer at bosetting og næringsutvikling må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming, identitet og stedsspesifikke kvaliteter, er det gjennomgående lite fokus på mindre tettsteder som opplever fraflytning, nedleggelser og derav begrenset stedlig utvikling.

Det er mange distriktskommuner som har felles karaktertrekk med Krødsherad og Noresund, hvor det er utfordringer rundt boligutvikling, befolkningsvekst, næringsutvikling og lokale arbeidsplasser. Tettstedene er avhengig av større kundegrunnlag og befolkningsgrunnlag enn kommunens befolkning, og nedgang i antall besøkende turister og gjennomgangstrafikk kan være problematisk. Manglende nasjonalt fokus er en utfordring for mindre kommuner, hvor det allerede er stort press på begrensede ressurser.

Nasjonal transportplan, 2018-2029

Nasjonal transportplan er et verktøy for å planlegge moderne infrastruktur med høy kvalitet og effektive og sikre transportløsninger, som sikrer gode velferdstjenester og konkurransekraft for næringslivet. Fremtidens transport er rask, effektiv, utslippsfri og sannsynligvis førerløs (Det kongelig samferdselsdepartement, 2017, s.9). Det er tydelig at muligheter for vekst og arbeidsplasser henger nøye sammen med at samferdselsløsningene er på plass (Ibid). Jernbane, veg, havn, lufthavn og digital infrastruktur er nødvendig både for å få byområdene til å utløse sitt potensial, og for at vi skal kunne ta hele landet i bruk (Ibid). For å få folk til og fra jobb, for å få våre produkter til markedet og for å kunne ta del i den stadig mer digitaliserte hverdagen, må vi styrke vår infrastruktur (Ibid). Planen innehar tre hovedmål:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Regional plan for areal og transport i Buskerud, 2018-2035

Regional plan for areal og transport i Buskerud er et verktøy for planlegging av attraktive steder med effektiv arealbruk og transport. Planen tilrettelegger for levende steder for innbyggere, næringsliv og tilreisende, og vektlegger gode boligområder, handel, servicefunksjoner, arbeidsplasser og opplevelser (Buskerud, fylkeskommune, 2018). Attraktive og levende tettsteder er viktig for å opprettholde bosetting og arbeidsplasser. Planen vektlegger konsentrert tettstedsutvikling og samling av funksjoner, med mål om å styrke handels- og servicefunksjoner for hele fylket, og sikre gode og stabile bomiljøer (Ibid, s.11). Stedsutvikling er skreddersøm, og hvert enkelt sted må utvikles på sine lokale premisser (Ibid, s.13).

Hvordan stedene er utformet og oppleves er grunnlag for menneskelig aktivitet og bruk. Videre vektlegger planen trygghet, tilgjengelighet, trivsel, sosiale møteplasser, opplevelser og fysisk aktivitet for et velfungerende tettsted. Ved å sette menneskene i sentrum for by- og stedsutviklingen skapes levende samfunn som er helsevennlige og bærekraftige (Ibid). Enkeltmennesket gjør egne valg for sin hverdag, men samfunnet har en rolle i å tilrettelegge

for gode valg (Ibid). By- og stedsutvikling har betydning for verdiskaping, næringsutvikling og arbeidsplasser.

Mindre tettsteder	<ul style="list-style-type: none"> • Handels- og servicesenter for hele kommunen • Vanligvis kommunesenter • Noen har i tillegg særlige funksjoner som <ul style="list-style-type: none"> • Lokalt kollektivknutepunkt • Turistsenter • Helsefunksjoner • Videregående skole • Kulturarena 	Vikersund*, Lierbyen*, Noresund, Prestfoss, Rødberg, Veggli, Trøim, Lampeland, Hvitvingfoss, Sunde, Nesbyen, Flå, Vik/Sundvollen og Vestfossen, Sætre*, Åmot*, Geilo*, Gol*, Slemmestad, Spikkestad og Tofte
-------------------	---	--

Figur 26: Viktig funksjoner for tettsteder i Buskerud, deriblant Noresund. * bak stedsnavn betyr at de er kollektivknutepunkt

Noresund innehar flere av de viktige funksjonene for et tettsted. Noresund er kommunesenter med kommunehus, barnehage og kombinert barneskole og samfunnshus, helsefunksjoner (Kryllingheimen alders- og sjukehjem, legekantor, NAV-kantor), turistinformasjon og handelssenter (Norefjellporten).

Forskrift om konsekvensutredning

Formålet med forskrift om konsekvensutredning er å lovfeste at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak (Forskrift om konsekvensutredning, 2017). I arbeidsprosessen for omleggingen av rv. 7 ble det foretatt flere konsekvensutredninger. Blant annet har Statens vegvesen utredet den nye veitraséen (Statens vegvesen, 2012), likeså gjennomførte Rambøll en nokså enkel utredning i planbeskrivelsen for etablering av rundkjøring i Noresund sentrum (Røset, 2006). I tillegg gjennomførte Multiconsult på oppdrag fra Statens vegvesen en konsekvensutredning for næringslivet ved veiomleggingen. Under arbeidet har jeg forsøkt, men ikke klart å oppdrive sistnevnte rapport. Konsekvenser av veiomleggingen er også noe som var svært aktuelt i flere bachelor- og masteroppgaver (Kammerud, 2015) (Henriksen et al, 2015), samt diverse rapporter (Bakken, 2013). Likevel er det ingen av disse som direkte har sett på hvordan de strukturelle endringene har påvirket tettstedsutvikling, næringsutvikling og bomiljø kombinert, slik denne oppgaven gjør.

De aktuelle konsekvensutredningene for fysiske tiltak er nokså enkle av karakter. Planbeskrivelsen for etablering av rundkjøring på Noresund (Røset, 2006) tar i hovedsak for seg «landskap og estetikk», og beskriver området før omleggingen som «et typisk eksempel på middels tett bebyggelse uten spesielle estetiske kvaliteter. Arealene er udefinerte og nedslitte av biltrafikken. Møblement og materialbruk virker tilfeldig og av lav kvalitet» (Ibid). Videre står det at rv. 7 (senere fv. 280) «vil bli liggende i eksisterende vegtrasé og fører dermed ikke til vesentlige endringer i landskapsbildet. En oppstramming av vegens geometri og kantsone vil være et estetisk løft for området» (Ibid).

Det har vært utfordrende å få tak i dokumentasjon i form av konsekvensutredninger og analyser fra planprosessen rundt omleggingen av rv. 7. I tilgjengelig dokumenter er det tilsynelatende lite fokus på hvordan veiomleggingen vil påvirke bomiljø og stedsutviklingen på Noresund. Konsekvenser for landskapskarakteren er heller ikke diskutert i stor grad, men dette kan være begrunnet med at landskapskarakteren i stor grad består til tross for veiomleggingen, da veien gjennom tettstedet fortsatt eksisterer og fungerer som hovedvei for en del trafikanter.

Identitet og tilhørighet

Det kan være vanskelig å definere et sted. Likeså vår tilknytning og forståelse av stedet og landskapet. Trond Thuen (2003) belyser at stedet kan være definert i rom og tid eller det kan bero på sosial og geografisk tilknytning til stedet. Stedet har sin egen identitet gjennom (lokal)historie og beliggenhet, og har fått sitt særpreg gjennom de virksomheter som har foregått, de hendelser som har skjedd og de mennesker som har levd der (Thuen, 2003, s.24-25) (Ibid, s.103). Steder gis individualitet gjennom å navngi dem, og eksisterer slik sett som en kollektiv forestilling som kan skape relasjoner og sosial identitet (Ibid, s.12). Christian Norberg-Schulz peker i sin bok «Mellom jord og himmel. En bok om steder og hus» på at stedsopplevelsen ikke er subjektiv, men heller objektiv på den måten at stedet kan «åpne seg» for oss alle, og gjennom dette oppleves stedet som å ha noe sammen med andre (Norberg-Schulz, 1992, s.10). Stedet knytter en gruppe mennesker sammen, noe som gir en felles identitet og legger grunnlag for et fellesskap eller samfunn (Ibid, s.12). Samtidig kan

forestillinger om steder variere over tid, og ha ulik betydning for mennesker (Thuen, 2003, s.12).

Steder må by på rike muligheter for identifikasjon, da menneskelig identitet forutsetter at stedet har identitet (Norberg-Schulz, 1992, s.21). Stedets identitet bygger på stedets konkrete egenskaper, stedsstruktur og steds karakter. Steder er et felles rom for interaksjoner gjennom daglige eller rutinemessige aktiviteter. Mennesker bruker gjerne steder som referanse for måten de identifiserer seg på (Ibid, s.10). Tilhørigheten til stedet kan bero på ulike faktorer, og kan være både en kollektiv og individualistisk oppfatning. Hvordan folk forholder seg til ulike steder har sammenheng med hvordan steder fremstår for den enkelte og med utforming av individuell identitet, samt gjennom samhandling, beskrivelse av samhandling og forestillinger om stedet (Thuen, 2003, s.127). Steder må sees som sosiale og kulturelle konstruksjoner, og er en del av folks hverdagsliv som samhandlingsarealer og fysiske lokaliteter (Ibid). Steder påvirkes av mange ulike faktorer. Med steder som personlige og kollektive identitetsskaper kan strukturelle forandringer og endringer av stedet være en følelsesladd prosess. Gjennom helhetlig planlegging, som tar utgangspunkt i stedets identitet og karakter bør stedets materialitet gi form til samfunnet.

De spesielle kjennetegnene ved et område som former landskapets karakter, har sin motsats i folks tilhørighet og identitet til det samme området (Clemetsen & Knagenheim, 2010, s.5) Stadkjensle – sense of place vektlegger relasjonene mellom mennesker og landskapet. Stadkjensle kan defineres som summen av opplevelser av landskap, natur, kulturarv, folk, lyder, smaker, minne og mye mer som former forholdet vårt til et sted (Ibid, s.5-6). Stadkjensle er opplevelsen av et område som er spesielt og annerledes enn andre områder (Ibid). Stadkjensle er en viktig del av landskapsressursanalyse, en medvirkningsbasert metode for utvikling av strategier for lokale og regionale planprosesser (Clemetsen & Stokke, 2014, s.50). Landskapsressursanalyse kan gi kommunal og regional planlegging et mer innovativt element knyttet til steds- og næringsutvikling tilpasset det enkelte sted (Ibid, s.53). Stadkjensle er knyttet til enkeltindividets opplevelse og bruk av et avgrenset område. Dyrking av opplevelser og verdier skjer gjennom ulike aktiviteter. Stadkjensle er et verktøy for å gjøre både brukerne og planleggerne oppmerksom på opplevelser og bruk av området, og

muligheten til å drøfte dette gjennom planleggingsprosessene og påvirke planfaglige beslutninger i lokal planlegging.

Landskapsressursanalyse er en medvirkningsbasert metode for analyse av landskap og lokalsamfunn. Formålet med landskapsressursanalysen er at den skal danne et kunnskapsgrunnlag bestående av stedlige natur- og kulturressurser, både i landskapet og lokalsamfunnet, som kan være utgangspunkt for bærekraftig verdiskapning og stedsutvikling (Clemetsen & Stokke, 2014, s.50). Landskapsressursanalysen prøver i større grad å belyse verdier som ikke ligger opplagt i dagen, og bygger på en bred forståelse av landskapet hvor både lokalbefolkning og ulike fagfolk må engasjeres og inkluderes (Ibid).

Landskapsressursanalysen tar i stor grad høyde for rurale kommuner som ofte sliter med nedgang i befolkning og lite næringsutvikling. Ved å ta utgangspunkt i menneskers relasjoner til landskapet, og videreføre dette i prosessene i tilknytning til stedsutviklingen vil landskapet bli en felles arena for samarbeid (Ibid, s.53).

I bygdekommuner med stor andel fritidsboliger er det mange mennesker som har sterk tilknytning til stedet uten å være bosatt eller oppholde seg der på heltid. I hverdagen, hvor det stadig skjer forandringer, og steder og ting skiftes ut og «forsviner», er fritidsboligen og dens lokalitet et stabilt holdepunkt. Dette, sett i sammenheng med den generelle utviklingstrenden som er preget av at stadig flere mennesker tilbringer mer tid i kommunen hvor fritidsboligen er lokalisert, også utover helgene, gjør at fritidsboligen og dens lokalitet er viktig for identitet. Videre skaper dette tilhørighet til fritidsboligen, hyttekommunen og lokalbefolkningen der. Deltidsbeboerne er viktige ressurser i hyttekommunen, og ønske er at deres ressurser skal komme lokal samfunnsutvikling til gode. Ifølge Farstad og Almås (2009) dreier kommodifisering (commodities) av bygda seg om å gjøre bygda om til en vare som kan legges ut for kjøp og salg. Bygda blir da et bytteobjekt, og dette er særlig vanlig i områder med rurale ressurser hvor det legges til rette for turisme og estetisk bruk av lokale ressurser (Farstad & Almås, 2009, s.2). Kommodifisering tar utgangspunktet i sosial bytteteori, og vil på et overordnet nivå forstås som et bytte mellom deltidsbeboere og lokalbefolkning (Farstad & Almås, 2009) (Farstad, 2008, s.7).

Teorien bygger på forståelse av sosiale fenomener som et produkt av bytterelasjon (Farstad, 2008, s. 7). Teorien søker å forklare hvordan relasjoner og nettverksstrukturer mellom sosiale aktører (både individer og grupper) utvikles og endres, at stedet hvor relasjonene inngås påvirker interaksjonsprosesser og hvordan prosesser knyttet til maktbruk og koalisjonsformasjoner fører til endringer i den sosiale strukturen (Ibid). Grunnpilarene i byttet er urbane menneskers behov og vilje til å betale for tilhørighet til rurale områder, som innebærer andre opplevelser enn dagliglivet, samt bygdekommunenes behov for inntekter. Bygda blir vare-gjort gjennom en kommunal satsning på utvikling av fritidsboliger og forbruk av rurale ressurser som skjer innad i bygda.

Landskapskarakter

Sammen danner ulike elementer landskapet: fjord, fjell, kulturlandskap og åser (Norberg-Schulz, 1992, s.22). Forståelsen av landskapet kan bero på mangt, på stedets definisjon, på personlig tilhørighet og på bruk og opplevelser som utspiller seg der. Forholdet mellom mennesker og landskapet er gjerne dynamisk, hvor landskapskarakteren legger føringer for menneskers bruk, og hvor menneskers oppfatning og bruk av landskapet påvirker landskapskarakteren. Generelt kan vi si at romstrukturen aldri er tilfeldig, men heller resultatet av et valg, av en bevisst lokalisering (Ibid, s.42). Menneskene har ikke slått seg ned hvor som helst, men der landskapet tilbyr naturlige steder, og de har tilpasset bebyggelsen til disse (Ibid). Landskapet har blitt formet og strukturert etter menneskers forflytninger, politisk, sosialt og fysisk (Hvattum et al, 2016, s.3) (Egen oversettelse). Forflytning og måten vi forflytter oss på har påvirket vår forståelse av landskapet.

«Landskap er et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelig faktorer»

(Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009)

Tidligere var stedene gjerne en viss tetthet med bymur rundt, og en kontrast til et omkringliggende ubebygde område, noe som gjorde det lett å identifisere dem (Norberg-Schulz, 1992, s.16). Før den industrielle revolusjonen var det særlig vannveiene som knyttet sammen steder og folk, og så lenge kollektive transportmidler dominerte var byutviklingen

relativt konsentrert (Nielsen & Strand, 2013, s.64). Da bilen ble allemannseie, fikk vi en større spredning av bebyggelsen (Ibid). Utviklingen har båret preg av mer spredt bebyggelse, og gjennomfartsårer som deler opp stedene (Norberg-Schulz, 1992, s.16). Spredning av bebyggelse vil kunne svekke og ødelegge identiteten, samt bryte opp landskapet slik at det ikke lengre virker som en sammenhengende bakgrunn (Ibid, s.37). I slike tilfeller vektlegges viktigheten av at stedets bebyggelse må gjenspeile stedets overordnede karakter gjennom materialbruk og for å unngå stedstap og rotløshet. Når stedet ikke lengre har en klar identitet, svekkes menneskets mulighet til å utvikle en personlig identitet og dette kan føre til rotløshet (Ibid, s.16). På denne måten kan man si at menneskets identitet, stedets identitet og landskapskarakter er nært knyttet.

Utviklingen av veier, biler og transport har stadig introdusert hurtigere og mer effektiv forflytning, og enhver form for transport og ferdsel har blitt brukt til å definere og konstruere et landskap (Hvattum et al, 2016, s.99) (Egen oversettelse). Tid, rom og hastighet har påvirket vår forståelse av landskapet. David E. Nye sier at økt bilbruk og etablering av motorveier gjorde at amerikanere så ut til å verdsette landskapet på en ny og annen måte. Den nye bruken førte til at brukerne sammen skapte et nytt landskap (Ibid, s.104) (Egen oversettelse). De første etablerte motorveiene mellom statene i Amerika var ikke kun planlagt som ferdselsårer, men også for rekreasjon og fornøyelse av naturen (Ibid, s.106). Senere ble fokus flyttet fra opplevelser til effektivitet, og veiene ble videre og rettere (Ibid). Både det fysiske og visuelle synet på landskapet har endret seg. Økt bilbruk bar med seg politiske og estetiske utfordringer, samt forurensning, ny arealbruk og sosial organisering (Jørgensen et al, 1999, s.177).

Den europeiske landskapskonvensjonen operasjonaliserte landskapsbegrepet på en ny måte som brakte ressursperspektivet ut i et allment rom som gikk langt ut over hva den konserverende og sektoriserende kulturlandskapsdebatten på 1990-tallet var i stand til (Clemetsen & Stokke, 2014, s.51). Gjennom landskapskonvensjonen ble landskap noe alle kunne ta eierskap til. Den europeiske landskapskonvensjonen har til formål å fremme vern, forvaltning og planlegging av landskap og organisere europeisk samarbeid på disse områdene (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009). Konvensjonens bestemmelser gjelder alt landskap, både det hverdagslige og det særlig verdifulle, naturområder, spredtbygde

områder, byer og tettsteder (Ibid). Initiativet til konvensjonen ble tatt allerede i 1994 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014b). I 2000 ble konvensjonen vedtatt av Europarådets ministerkomité og hele 47 land har signert konvensjonen (Ibid) (Council of Europe, n.d.). Norge godkjente konvensjonen i 2001, og den trådte i kraft 1.mars 2004 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014b).

Landskapskonvensjonen bygger på prinsippet om bærekraftig utvikling som ble presentert av Brundtland-kommisjonen i 1987 (Oskarson, 2019). Bærekraftbegrepet består av tre dimensjoner; den sosiale, den økonomiske og den kulturelle. Innledningsvis fastsetter landskapskonvensjonen et fokus på å skape en bærekraftig utvikling basert på en harmonisk balanse mellom sosiale, økonomiske og miljømessig behov, og at landskapet spiller en viktig rolle av allmenn interesse på det kulturelle, økologiske, miljømessig og sosiale plan (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009).

Partene er forpliktet til å gjennomføre landskapskonvensjonen med særlig vekt på artikkel 5 og 6, samtidig skal prosessen bygge på egne grunnlovfestede prinsipper og administrative ordninger, overensstemmelse med nærhetsprinsipper og hensyn til lokalt selvstyre (Ibid). Artikkel 5 og 6 gjelder generelle og særlig tiltak, og hvilke forpliktelser partene har. Her kommer det blant annet til uttrykk at landskapet er viktig for menneskers identitet, omgivelser og felles kultur- og naturarv. Videre legges det vekt på partenes forpliktelser når det gjelder A) bevisstgjøring, B) opplæring og utdanning, C) kartlegging og vurdering, D) mål for landskapskvalitet og E) gjennomføring (Ibid).

Når det gjelder kartlegging og vurdering har hver part blant annet forpliktet seg til aktiv medvirkning og kartlegging av egne landskap. Deriblant «å analysere landskapenes karakter og hvilke krefter og trusler som fører til at de endrer seg og merke seg endringene» (Ibid). Det er nettopp dette som er hovedfokuset i oppgaven, å forstå endringsprosessene og hvordan dette endrer landskapet og stedlig karakter.

Lokal steds- og næringsutvikling

Opplevelsen av lokalsamfunnet og stedene langs veien beror på oppfattelsen av stedet. Jan Gehl (2016) påpeker viktigheten av den menneskelige dimensjonen i planlegging, og bruker dette som et kvalitetskriterium for hva mennesker opplever som gode og komfortable rom. Han snakker i hovedsak om byer og større tettsteder, hvor han mener det har blitt brukt for mye ressurser på den voksende biltrafikken, mens den menneskelige dimensjonen virker oversett. Mindre tettsteder kan også være preget av voksende biltrafikk, og det er derfor antatt at noe fra Gehl kan være direkte overførbart til mindre tettsteders utvikling.

Moderniseringen og velferdsutviklingen i Norge etter andre verdenskrig har skjedd ganske jevnt fordelt over hele landet. Mindre steder opplever på bakgrunn av dette mange av de samme utfordringene som større steder og byer. Utfordringen er at mindre steder ofte kan ha mindre ressurser til å løse dem.

Mindre tettsteder ønsker også å være attraktive bosteder med arbeidsplasser, og tilby nødvendige tjenester og tilbud i hverdagslivet. Likevel er det vesentlig forskjeller som befolkningsgrunnlag, kundegrunnlag, bebyggelsesmønster, utviklingsressurser og tilgjengelighet. Skala og stedlig tilpasning vil være særlig viktig for tettstedsutvikling. Gehl understreker at det ikke handler om antall mennesker eller stedsstørrelse, men om opplevelsen av om byrommene er inviterende og velbesøkt – om det er meningsfulle steder (Gehl, 2016, s.73).

I «Byer for mennesker» fokuserer Gehl på utvikling av levende, sunne og trygge steder med den menneskelige dimensjonen i fokus (Gehl, 2016). Han mener fokuset på biltrafikk har satt til side viktige kvaliteter som møtesteder, ferdsel til fots og menneskelig interaksjon (Ibid, s.13). Videre påpeker Gehl at «mennesker er menneskes største glede». Attraktive, tilgjengelig og trygge offentlig rom inviterer mennesker til å bruke de mer, samtidig som mennesker tiltrekker seg nye mennesker. Det må skapes levende rom som besøkes av *alle* (Ibid, s.73). Dette er viktig for det sosiale livet (Ibid). For tettsteder langs store veiaksler har bilen tydelig fått størst oppmerksomhet de senere årene. Fokus på trafikksikkerhet og fremkommelighet for store vogntog har skapt store avstander i sentrumsområder nær veiaksler. Dette gir utfordringer for gående og syklende. For å skape tilknytning og tilhørighet trenger mennesker direkte kontakt med omgivelsene og lokalsamfunnet.

Gehl slår fast at mennesker oppholder seg i bybildet av mange ulike årsaker, men at man kan skille mellom tre ulike aktivitetstyper:

nødvendig – frivillig – sosial

og at byromfunksjoner deles i tre hovedkategorier:

sosial arena (møteplass) – kommersiell arena (markeds plass) – transportarena (trafikkrom)

Byrom – en idéhåndbok er et verktøy som viser konkrete forslag til hvordan kommunen og andre aktører kan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder som gjør hverdagen enklere og bedre for innbyggere (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Idéhåndboken har samme fokus som Gehl, nettopp å skape attraktive byrom med hovedvekt på den menneskelige dimensjonen.

«Byrom er mellomrommene, de urbane rekreasjonsområdene og felleskapets møteplasser til hverdag og fest. Gode byrom fungerer som byens lim og gjør stedene mer levende og inkluderende. De fremmer byliv og aktiviteter, og gjør det attraktivt for lokalbefolkningen, besøkende og næringslivet» (Ibid, s.6). Videre pekes det på at attraktivitet er viktig når mennesker velger bosted, oppholdssted og er et konkurransefortrinn i kampen om å tiltrekke seg nye innbyggere, ny arbeidskraft og nye arbeidsplasser (Ibid). Norberg-Schulz understreker at byrommets oppgave er å la menneskene møtes og bo sammen på et bestemt sted (Norberg-Schulz, 1992, s.65).

Byrommene må være utformet som trygge og trivelige hverdagsomgivelser, som innehar ulike funksjoner og tilbud i hverdagen, og byr på spennende opplevelser og aktivitet – gjerne i gåavstand. «Lesbarhet, sammenkobling og stedsidentitet er også kjennetegn på levbare byer og tettsteder» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s.7). Menneskene møtes ikke hvor som helst, men der hvor mulighetenes miljø er rikt og inspirerende (Norberg-Schulz, 1992, s.65). Forståelsen av landskap bygger på den europeiske landskapskonvensjonen, og anerkjenner at landskapet er i stadig endring og legger stor vekt på lokalt selvstyre og medvirkning for å påvirke at endringene blir etter lokalbefolkningens ønsker (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s.7). Idéhåndboken poengterer at hvert enkelt sted har

egne forutsetninger og kvaliteter ut fra bystrukturen og landskapet som byromsnettverket er en del av (Ibid, s.12). Samtidig er det viktig å spille på de kvalitetene som gir stedene egen identitet, noe som er i tråd med Norberg-Schulz tanke om forholdet mellom stedets identitet og landskapskarakter (Ibid) (Norberg-Schulz, 1992).

Fem kriterier for å oppnå et godt byromsnettverk:

(Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s.22)

- 1) Brukbarhet: handler om hvilke funksjoner byrom og forbindelser må ivareta for at byromsnettverket skal bli attraktivt å bruke
- 2) Nærhet: handler om avstander til byrom, og tilgang til forskjellige typer byrom i nettverket
- 3) Sammenkobling: handler om forbindelsene i byromsnettverk og byrom for mobilitet
- 4) Kvalitet: handler om stedskvaliteter, utforming av omgivelser og fysisk kvalitet i byrom
- 5) Bynatur: handler om blågrønne kvaliteter, urbant friluftsliv og klimatilpasning

Det er et nasjonalt og internasjonalt mål om å utvikle byer og tettsteder i en bærekraftig retning. Kompakt byutvikling med fokus på arealeffektivitet, bærekraftig mobilitet og bevaring av skog og grøntområder har vært nasjonal politikk siden 1990-tallet (Hanssen et al, 2015). Kompakte byer stammer fra ideen om at tett og funksjonsladet by sikrer en levende og mer mangfoldig by, og bygger på bærekraftbegrepet (Ibid, s.15). Miljøvennlig by- og tettstedutvikling forutsetter at ny utbygging i hovedsak skjer gjennom fortetting, transformasjon eller mer effektiv bruk av arealene innenfor byggesonen (Regjeringen, 2018). Fortetting som strategi stiller store krav til kommunene og utbyggere om å sikre de fysiske kvalitetene i bymiljøet (Ibid). Fortetting kan gi urban kvalitet til en glissen og pregløs sentrumsbebyggelse. På den annen side kan spesielle trekk gå tapt dersom en gjennomfører en for intensiv arealutnyttelse og fortetting. Fortetting løser ikke alle samfunnsutfordringene, og dersom vi åpner for fortetting uten å gjøre noe med biltrafikken og grønnstrukturen kan det føre til en tettere bebyggelsesstruktur med færre grønne områder, med mer trafikk, forurensning og støy (Miljøverndepartementet 1998, s.8).

Sju gode grunner til fortetting:

(Miljøverndepartementet, 1998, s.5)

- 1) Fortetting gir relativt mindre transport
- 2) Fortetting kan bety forholdsvis mindre energi til bygningsoppvarming
- 3) Fortetting skåner landbruksområder, bevarer biologisk mangfold og sammenhengende friluftsområder
- 4) Fortetting betyr mindre ressurser til drift av tettsted
- 5) Fortetting kan gi urbane kvaliteter
- 6) Fortetting kan gi et alternativt botilbud
- 7) Fortetting kan gi bedre servicetilbud

Fire farer ved fortetting

(Miljøverndepartementet, 1998, s.6)

- 1) Fortetting kan føre til at grønne lunger bygges ned
- 2) Fortetting kan gi uheldige trafikkbelastninger
- 3) Fortetting kan gi reduserte bokvaliteter
- 4) Fortetting kan forstyrre eller ødelegge tettstedets særpreg, kulturhistoriske elementer og landskapstrekk

Kommunesentra med lokalisering av kommunehuset er det geografiske tyngdepunktet og sentrum i de fleste kommuner (Amdam & Veggeland, 1998, s.99), og vil i mange tilfeller være det naturlige sted for bolig- og næringsutvikling. De fleste tilbud og tjenester er lokalisert i dette området, og det er naturlig for handelsbedrifter å etablere seg i sentrum hvor det er størst kundegrunnlag. Likeså etableres gjerne industriområder i nærheten. Dette er i tråd med lokaliseringsteori, hvor hver funksjon vil velge lokalisering ut fra hva som er optimalt for dem selv (Ibid, s.100).

Sentrum med flere funksjoner gir større mulighet for besøkskombinasjoner, og mange utfører gjerne flere oppdrag på samme reise. Om de nødvendige minimumskravene ikke opprettholdes vil mange flytte fra lokalsamfunnet (Ibid). Utfordringene med konsentrerte sentra, og tettstedsutvikling i mindre kommuner er geografisk polarisering mellom sentrum og periferi innenfor kommunegrensa. I periferien blir mange lokalsamfunn tømt for

funksjoner, både offentlig og private, og vil derfor omdannes til sovebyer for de som arbeider i sentrum (Ibid). Aktiv kommunal planlegging er viktig for lokal samfunns- og næringsutvikling.

Bokvalitet og bostedattraktivitet

Regjeringen definerer bokvalitet som «summen av kvalitetene ved den enkelte bolig, og hvordan boligen ligger i forhold til andre bygninger, til uteoppholdsarealet og tiliggende grønnstruktur» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014a, s.16). Definisjonen er svært snever, og utelater at bokvalitet kan bli påvirket av mer enn den enkelte bolig. Nærhet til natur og fritidsaktiviteter, nærhet til sosial infrastruktur som skole og barnehage og nærhet til arbeidsplass vil også påvirke bokkvaliteten. Bokkvalitet blir pekt på som et vagt uttrykk, med mangel på konsensus av begrepets innhold. Uansett er det antatt at bokkvalitet vil være avhengig av individuelle ønsker, behov og brukernes livsfase.

Fagfolks oppfatning av bokkvalitet har skiftet gjennom tidene, og utfordringer og rammene fra samfunnets side har endret seg over relativt kort tid (Guttu, 2003, s.6). Jon Guttu sier at bokkvalitet kan defineres som egenskaper ved boligen og bomiljøet som tillegges verdi, men hva som tillegges verdi vil variere (Ibid). Videre mener Guttu at god bokkvalitet sikres på tre nivåer; områdenivå, nærmiljø og ved utforming av selve boligen. Vi oppfatter gjerne bobegrepet som noe materielt og kvantitativt (Norberg-Schulz, 1992, s.14). Norberg-Schulz peker på at det å bo betyr både å være knyttet til et gitt sted, og å ha et hus der «hjertet kan blomstre og hjernen spille» (Ibid, s.13). Det er et avhengighetsforhold mellom den ytre verden – landskapet, huset – hjemmet og den personlige identiteten.

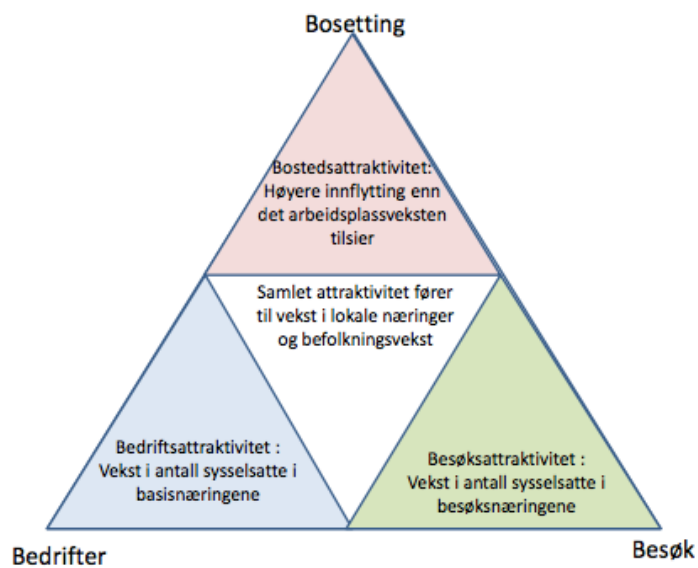
«En god bolig og et trygt bomiljø er en betingelse for et godt liv. Alle bør derfor sikres en bolig som tilfredsstillende deres behov. Bebyggelsen og uteområdene må utformes med god kvalitet og løsninger som fremmer helse, miljø, gode møteplasser, god tilgjengelighet og gjør hverdagen enkel for folk» (Regjeringen, 2018a). Lene Schmidt (2014) påpeker de uheldige konsekvensene ved fortetting, som reduksjon i bokkvalitet grunnet mindre privatliv, dårlige solforhold, tap av utsikt og mindre tilgjengelige grøntområder. Dette kan også være utfordringer for mindre tettsteder som ønsker utvikling. Når noen ønsker å etablere seg i mindre kommuner har det vært vanskelig å være kritisk, fordi all nyetablering oppfattes ofte

som positivt. Dette gjør at mindre tettsteder også i en viss grad kan oppleve de samme påvirkningene og utfordringene som større tettsteder og byer.

For å oppfylle den politiske målsettingen om å bevare hovedtrekkene i bosettingsmønsteret er det nødvendig å utvikle attraktive tettsteder i distriktene med gode og varierte tilbud. Spesielt viktig er det å legge til rette for at nye generasjoner ønsker å bosette seg der. Næringslivet foretrekker også attraktive tettsteder når de skal vurdere videre satsing eller lokalisering av nye bedrifter (Miljøverndepartementet, 2005, s.10). God stedsutvikling vil derfor ofte også være god næringsutvikling (Ibid).

Tettsteder blir stadig mer og mer like. Dette kan antas å være en følge av overordnede føringer for kommunal planlegging. Vei er også en faktor som kan antas å påvirke utviklingen, da tettsteder gjerne blir formet og utviklet på premisser av infrastrukturen. For videre utvikling av tettsteder vil det være svært viktig å ta vare på de særegne kvalitetene. Dette er gjerne kvaliteter menneskene i området setter stor pris på og som danner identitet. Det er gjerne dette som skiller attraktive og ikke-attraktive steder og lokalsamfunn. Det er ikke lenger tilstrekkelig at et sted kan tilby arbeidsplasser og naturkvaliteter. Ønsket om varierte fritidsaktiviteter, kulturopplevelser og møteplasser av forskjellige typer er også viktige forutsetninger når folk skal velge å slå rot et sted og bli værende. Når næringslivet vil etablere seg på nye steder er varierte og gode tilbud viktig fordi det kan sikre dyktig og stabil arbeidskraft. Attraktivitet og folks preferanser kan i stor grad avtegne seg gjennom priser på bruktboliger og interesse for og salg av nye boliger.

Telemarksforskning har utarbeidet attraktivitetspyramiden, som peker på at steder kan være attraktive på tre måter, attraktive bosteder, attraktive for besøkende og attraktive for bedrifter. Attraktivitetspyramiden er en modell for å forstå steders utvikling, vekst eller nedgang, samt et verktøy for å utvikle strategier for stedsutvikling (Vareide & Strom, 2010, s. 35). Bostedsattraktivitet innebærer høyere innflytting enn det arbeidsplassveksten tilsier, bedriftsattraktivitet innebærer vekst i antall sysselsatte i basisnæringene og besøksattraktivitet innebærer vekst i antall sysselsatte i besøksnæringene (Ibid, s.43)



Figur 27: Attraktivitetspyramiden utarbeidet av Telemarksforskning

Metodisk måles veksten i bedrifts- og besøksattraktivitet gjennom å se på endringer i sysselsettingen i basisnæringer og besøksnæringer som andel av folketall (Ibid). Når man har kunnskap om stedets utvikling, vil attraktivitetsdimensjonene være et verdifullt grunnlag for strategiske valg (Ibid). Strategiene kan bygge på å satse på stedets styrke eller satse på å utlikne svakhetene (Ibid). De tre dimensjonene bidrar på hver sin måte til vekst til stedet. Bedrifts- og besøksdimensjonen påvirker arbeidsplassutviklingen. Vekst i antall arbeidsplasser gir positive stimuli til andre næringer, bransjer, ulike tjenester, transport og lignende (Ibid, s.48). Steder med høy bostedsattraktivitet får høyere innflytting enn arbeidsplassveksten skulle tilsa, noe som fører til økning i befolkningsgrunnlag og fører til vekst i arbeidsplasser. I tillegg kan høy bostedsattraktivitet resultere i en større andel yngre, og virke positivt for å unngå forgubbing. Steder som har høy attraktivitet for alle de tre dimensjonene, vil oppnå vekst (Ibid).

Bostedsattraktivitet antas å ha sammenheng med nettoutflytting, og blir påvirket av ulike faktorer. Ifølge Telemarksforskning er det særlig faktorer som arbeidsmarked, befolkningsstørrelse, boligmarked og kaféfactoren, som er indikatorer på at det eksisterer mange sosiale møteplasser (Ibid, s. 32-33). Innvandring og regional lokalisering påvirker også (Ibid). Arbeidsplassveksten i egen kommune har sterk sammenheng med flyttebalansen i kommunen. Det samme har befolkningsstørrelse, og steder med stor befolkningsstørrelse har

høy innflytting. I tillegg påvirker boligbygging i et område. Boligbygging viser om det er tilstrekkelig med boliger og tomter. Her vil også systematiske regionale forskjeller mellom landsdelene påvirke. Kaféfaktoren viser hvor stor andel av befolkningen som er ansatt ved kaféer og restauranter, og kan være en indikator på at det eksisterer sosiale møteplasser. I tillegg kan innvandring påvirke nettoflytting negativt, da de ofte flytter videre fra første bosetting. Oppsummering av de ulike faktorene kan antyde om stedet er på opptur eller nedtur (Ibid).



Bilde 39: Rundkjøring på Hamremoen

Kapittel 5: Drøfting

Drøfting på grunnlag av informanter og egne analyser

Ut ifra framgangsmåten som er beskrevet i kapittel 2 vil dette kapittelet presentere, analysere og drøfte informasjon fra intervjuene, samt koble dette opp mot teori som er gjennomgått i kapittel 4 og stedets historiske utvikling som er gjennomgått i kapittel 3. Drøftingen knyttet til hovedproblemstillingen vil ta utgangspunkt i temaene identitet og tilhørighet, landskapskarakter, lokal sted- og næringsutvikling og bokvalitet og bostedsattraktivitet. Her vil ulike funn fra intervjuene bli presentert og diskutert. Først vil hovedproblemstillingen drøftes, deretter vil underproblemstillingene drøftes enkeltvis. Drøftingen vil dermed ikke ta utgangspunkt i presentasjon av hver enkelt informant, men heller ta utgangspunkt i problemstillingene og temaene fra kapittel 4. Kapittelet avsluttes med en oppsummering.

Informantene som har bidratt til drøftelsen:

<i>Gruppetilhørighet</i>	<i>Informant</i>	<i>Bakgrunn for utvalg</i>
Kommuneadministrasjon/ forvaltningen	Gustav Kalager	Ordfører Krødsherad kommune, 2015-2019 (Ap)
Kommuneadministrasjon/ forvaltningen	Hans Ole Wærsted	Leder, Samfunn og næringsutvikling, Krødsherad kommune
Kommuneadministrasjon/ forvaltningen	Ellen Anne Bye	Prosjektleder, Plan og Næringsutvikling, Krødsherad kommune
Kommuneadministrasjon/ forvaltningen	Olav Skinnes	Tidligere ordfører, Krødsherad kommune, 2003-2015 (Tverrpolitisk Bygdeliste, Sp)
Lokale næringsdrivende	Arnfinn Stake	Shell Noresund
Lokale næringsdrivende	Ole Håkonsen	Cirkel K Noresund (nedlagt)
Lokale næringsdrivende	Ivar Blystad	Destinasjon Norefjell AS
Lokale næringsdrivende	Johnny Omdahl	Krøderen Kro
Beboer, deltidsbeboer og representant fra lokale lag og foreninger	Lars Erik Raaen	Noresund Velforening
Beboer, deltidsbeboer og representant fra lokale lag og foreninger	Truls Erik Hennem	Grunneier og bosatt i Noresund sentrum

Beboer, deltidsbeboer og representant fra lokale lag og foreninger	Representant fra Krødsherad historielag	Krødsherad historielag
Beboer, deltidsbeboer og representant fra lokale lag og foreninger	Hytteeierforening på Norefjell	Veletablert hytteeierforening på Norefjell

Hovedproblemstilling

Hvordan kan store veiomlegginger påvirke stedsutvikling og bomiljø for mindre tettsteder?

Identitet og tilhørighet

Informantene kan med et overordnet blikk deles i tre ulike grupper, 1) kommune administrasjon/forvaltning, 2) lokale næringsdrivende og 3) beboer, hytteeier, representant fra lokale lag og foreninger. Bakgrunnen for rekrutteringen av hver enkelt informant var i hovedsak knyttet til én av de tre gruppene.

Sju av informantene er bosatt i Krødsherad kommune, hvorav fem har Noresund som sitt lokale sentrum. De to resterende innbyggerne har nærmere tilknytning til tettstedet Krøderen, likevel virker det som om de har en sterk tilknytning til Noresund som innbyggere, og videre har fått det gjennom arbeidsstilling. Den åttende informanten har størst tilknytning til Norefjell, og representerer en veletablert hytteeierforening. Ved å ha hatt hytte på Norefjell gjennom 45 år, og ved å ha fulgt utviklingen tett de siste 20 årene kjenner informanten godt til utviklingen av Norefjell og utviklingen nede i bygda. Den åttende informanten, samt de fire resterende informantene bor i de ulike nabokommunene, Modum, Sigdal og Ringerike. De fire resterende har eller har hatt tilknytning gjennom ulike arbeidsplasser innenfor kommunens grenser. Dette er arbeidsplasser i kommuneadministrasjonen, i lokalt destinasjonsselskap, samt tidligere arbeidsplass ved bensinstasjon.

Utover arbeidsstilling og bosted i kommunen er alle informantene tydelig engasjert i utvikling i kommunen. Mange av informantene som er bosatt i kommunen forteller at de er engasjert

gjennom barns aktiviteter og idrettslag. Utover dette er også flere av informantene engasjert i lokal utvikling gjennom arbeidsplass, verv i lokalpolitikk, velforeningsarbeid, historielag og engasjement som innbyggere og grunneiere i kommunen og Noresundområdet.

Sittende ordfører i Krødsherad Gustav Kalager tilhører Arbeiderpartiet og ble valg høsten 2015. Han har vært «*over middels involvert*», og har engasjert seg i idrettslag, bygging av idrettshall på Krøderen, vaktmester i idrettshall, i lokalpolitikken, samt at han tidligere har arbeidet i Krødsherad. Ole Håkonsen drev Cirkel K Noresund fra 1987 til stasjonen ble nedlagt høsten 2018. Han forteller at de som har drevet bensinstasjonene i sentrum aktivt har vært med på å utvikle Norefjell som en destinasjon, både på fjellet og i bygda. Ivar Blystad i Destinasjon Norefjell AS arbeider for å få flere fornøyde besøkende til Norefjellregionen, og dermed økt turistbesøk til kommunene Krødsherad, Modum, Sigdal og Flå. Han er særlig engasjert i helårsturisme, og ønsker å utvikle sommersesongen. Gjennom sine arbeidsplasser har Kalager, Håkonsen og Blystad sterk tilhørighet til Noresund.

Representanten fra Krødsherad historielag har tidligere drevet turistnæring i kommunen, og forteller at det var stadig utfordringer med å forklare veien til Noresund, enda det lå langs rv. 7. «Vi kunne si at de måtte se etter skilt med Norefjell – det hadde de fleste hørt om, eller så kunne vi si at det er stedet med tre bensinstasjoner langs rv.7». Lars Erik Raaen er leder i Noresund Velforening. Velforeningen ble stiftet høsten 2018, og de ønsker å etablere flere møteplasser i sentrum hvor folk kan føle tilhørighet og inngå i interaksjoner med andre sambygdinge og deltidsbeboere. Gjennom aktivitet i lokale lag foreninger skapes tilhørighet.

Når informantene ble spurt om hva som skaper identitetsfølelse, var alle kjappe med å svare «*fjord og fjell*». Fokuset falt raskt på de naturgitte kvalitetene. Den gamle Mester, Villa Fridheim og kunsten i rundkjøringa på Noresund ble også nevnt og påpekes som særegent for Noresund. Likevel virker det til at det er svært få kryllinger som har et spesielt forhold til dette. Kulturlandskapet, trygghet, velstelte gårdsbruk, bygdekulturen og det småkoselig preget er andre faktorer som skaper identitetsfølelse blant informantene. Men det er tydelig at kombinasjonen av fjord og fjell er det som skaper mest identitet for bosatte og besøkende i området, og nærheten til disse kvalitetene fra Noresund er høyt verdsatt.

Noresund har gjennom tidene tydelig fokusert på gjennomfartstrafikk, hvor bilene med tilhørende tjenester og tilbud har vært dominerende og definert sentrum. Om stedets identitet bygger på stedets egenskaper, stedlig struktur og karakter er det å anta at sentrum har skapt lite identitet for lokalbefolkningen gjennom prioritering av gjennomfartstrafikk. Dette har ført til at identiteten til Noresund i stor grad har vært knyttet til trafikk og veier, noe som er lite identitetsskapende for lokalbefolkningen. Som en følge av dette har lokalbefolkningen funnet identitet i det særegne rundt sentrum. Samtidig har fjellet og fjorden historisk vært svært viktige ressurser for næring og inntekt, og er dermed en viktig del av den historiske stedsidentiteten.

En annen faktor som kan påvirke tilhørigheten til sentrum er at det tilsynelatende er få av de hverdagslige samhandlingsarenaene som er midt i sentrum, utenom matbutikk. Informantene forteller at de hverdagslige samhandlingsarenaene er ved idrettsanlegget, på Krøderen Kro, andre møtesteder for lag og foreninger som Villa Fridheim, ved fjorden på sommerstid og på fjellet på vinterstid. Få møteplasser i sentrum fordrer ikke fellesskapsfølelse i stor grad, og skaper derfor ingen sosial identitet knyttet til sentrum. Likevel virker det som om at det er av stor betydning at kommuneadministrasjonen, skolen og idrettsanlegget geografisk er lokalisert på Noresund, og at mange dermed har en geografisk identitet knyttet til Noresund. Geografisk identitet er et godt grunnlag for videreutvikling av stedets identitet.

Overraskende nok er det ingen av informantene som fokuserer konkret på Noresund sentrum, og hva som skaper identitet der. Tilsynelatende kan det virke som om lokalbefolkningen føler seg som en del av et fellesskap som har sterkere tilknytning til områdene omkring Noresund, enn direkte til Noresund sentrum. Det er fjorden og fjellet som gir kryllingene en felles identitet, mens Noresund sentrum tilsynelatende mangler en egen stedsidentitet for informantene. Under intervjuene spurte jeg også hva som er typisk for kryllinger. Det var flere som påpekte at dette var vanskelig å sette fingeren på. En av informantene mente at kryllingene er veldig sammensatte etter å ha fått mye påvirkning utenifra, og av den grunn er de ikke like «typiske» lengre. Menneskers identitet bygger på stedets identitet ifølge Norberg-Schulz (1992), og en grad av stedstap kan være en grunn til at det er utfordrende å beskrive en typisk krylling.



Bilde 40: Eiketreet Den gamle mester står langs fv. 280 sør for Noresund sentrum. I bakgrunnen skimtes Olberg kirke og Villa Fridheim



Bilde 41: Villa Fridheim, herskaplig museumsbygning på Bjørøya

Under intervjuene ble det påpekt at tettstedet Krøderen oppleves å ha en sterk identitet, mye på grunn av Krøderbanen, Krøderen stasjon og skinnene som fortsatt er der. Noresund derimot, var en av informanten usikker på om hadde noe særegen identitet. Krøderen har historisk hatt et veldefinert sentrum, mens Noresund sentrum har forflyttet seg fra krysningspunktet hvor Noresundet er på sitt smaleste og Olberg (kirke), mot dagens sentrum ved Norefjellporten. Gjennom forflytning kan noe av den stedlige karakteren og særpreget et sted innehar, forsvinne og gå tapt.

For informantene er ikke Noresund bare et fysisk sted, men en samhandlingsarena i hverdagslivet som må inneha ulike funksjoner, tjenester og tilbud. Oppsummert forteller informantene at KIWI-butikken i Norefjellporten innehar funksjon som møteplass, likeså er idrettsanlegget og samfunnshuset viktige møteplasser. Samt at Shell har fått større betydning som møteplass etter at Cirkel K ble lagt ned. Likevel savnes det visse egenskaper ved de sosiale samhandlingsarenaene for at de skal etterkomme innbyggernes ønsker og fordre fellesskapsfølelse. Det savnes særlig trygge og sosiale møteplasser for barn, voksne og pensjonister. For mange er det største ønsket å skape en møteplass som vil bli et naturlig møte- og oppholdssted hvor både lokalbefolkningen og deltidsbeboere kan føle tilhørighet. Samt at turister ønsker å stoppe. Etter personlig befarings på Noresund forstod jeg

informantenes savn, da det var lite som minnet om gode og trygge sosiale møteplasser i sentrum.

Flere av informantene påpeker at kommunen har vært veldig bevisst på utvikling av Norefjell og brukt masse ressurser der, og at det savnes fokus på sentrumsutvikling av Noresund. Utvikling av Noresund sentrum er i en pågående arbeidsprosess, som en del av arbeidet med kommunedelplan for Norefjell. Gjennom dette arbeidet er det tydelig økt fokus på sentrumsutviklingen, og et ønske om å utvikle Noresund sentrum som en velfungerende innfallsport til Norefjell. Informantene peker på flere mangler og forbedringspotensialer i dagens Noresund sentrum, for eksempel mangelen på et attraktivt sted å spise, kulturtilbud, en aktivitetspark, et velfungerende velkomstsenter for hele kommunen og Norefjell-området, aktivitet i tomme sentrumsbygg, vinmonopol og tydeligere skilting i sentrum.

«Pol gjør liv laga – fælt nok»

(Informant)

Truls Erik Hennum, grunneier i sentrumsområdene og bosatt på Noresund, påpeker at det er for lite kundegrunnlag til å ha de samme mulighetene for et urbant byliv. Likevel ønsker lokalbefolkningen å opprettholde og skape flere hverdagslige funksjoner, tjenester og tilbud. Kommuneplanelegger Hans Ole Wærsted tror ikke det er så enkelt som å si at man kan «savne noe», og påpeker at de fleste mennesker reiser ikke på shopping for én butikk, men at det er helheten som utgjør en forskjell. I løpet av flere av intervjuene påpekes det også at det ikke er tilstrekkelig at folk stopper. De må fysisk ville benytte seg av de lokale tilbudene og føle en viss grad av tilhørighet for at det skal gi noe tilbake til lokalsamfunnet.

Stadkjensle er fritt oversatt fra det engelske konseptet «sense of place». Det kan defineres som summen av opplevelse av landskapet, natur, kulturarv, folk, lyder, smaker, minne og mye mer som former forholdet vårt til et sted (Clemetsen & Knagenheim, 2010, s.5-6). Stadkjensle bygger på at dyrking av opplevelser og verdier skjer gjennom ulike aktiviteter. Utfordringen på Noresund er at de fleste av aktivitetene ikke skjer i sentrum, men i øvrige deler av kommunen og særlig i naturen. Stadkjensle tar utgangspunkt i folks relasjoner til landskapet, og det er tydelig at befolkningen i Krødsherad har sterkere tilknytning til de naturgitte kvalitetene i

andre områder enn sentrumsområdet. Ved fremtidig utvikling og utforming av sentrum vil stadkjensle være særlig viktig for å forstå hvilke strategier som skal legges føringer for fremtidig utvikling. Ved å ta utgangspunkt i folks relasjoner til landskapet virker det tilsynelatende å være viktig å bevare utsikten til Norefjell og legge til rette for økt bruk og tilgjengelighet til innsjøen, samt å se muligheten for å trekke landskapselementene inn i sentrumsområdet.

Det er ikke bare lokalbefolkningen som føler tilhørighet i kommunen. Gjennom økt bruk av fritidsboligen er det antatt at deltidsbeboerne har et mer permanent forhold til kommunen hvor fritidsboligen er lokalisert enn mobile turister (Ericsson et al, 2010, s.36). Deltidsbeboere er derfor antatt å føle tilhørighet til hyttekommunen, slik som representanten fra hytteeierforeningen på Norefjell. Deltidsbeboere er gjerne ressurssterke mennesker, og mange er villig til å bruke penger når de reiser bort i helger og ferier. Alle må ha mat, noen er på utkikk etter håndverkere, noen ønsker brøyting av vei og gårdsplass, og noen unner seg mer luksuriøse tjenester som vask av hytte og bil, handling og bæring av ved. Mange deltidsbeboere ønsker å kunne spise middag ute eller å ta med familien på kafe når ikke været er *topp*. Økt etterspørsel av tilbud og tjenester kan føre til sysselsetting i lokale tjenester, bedre fortjeneste for handelsstanden, og et større og mer variert tilbud blant varer, tjenester og tilbud (Farstad & Almås, 2009, s.2-3). Dette er noe som også vil komme lokalbefolkningen til gode.

Teorien om kommodifisering av bygda (Farstad, 2008) (Farstad & Almås, 2009) setter fokus på bytterelasjonen mellom deltidsbeboere og lokalbefolkning, og ønsker at begge parter skal bidra i bytteforholdet og at bytte på den måten skal komme begge parter til gode. Hvor vellykket bytte blir avhenger av hvilke verktøy som finnes. Lokalbefolkningen har i lang tid «solgt» bygda si, særlig gjennom utviklingen på Norefjell. Ved å bidra aktivt vil lokalbefolkning få noe ut av bytterelasjonen. Dette forutsetter et økt fokus på å utnytte deltidsbeboernes tilhørighet til hyttekommunen og få noe tilbake som gagnar bygda i positiv forstand.

Landskapskarakter

På begynnelsen av 1990-tallet fikk steder og stedsutvikling økt oppmerksomhet (Tennøy & Saglie, 2000, s.19). En utbredt oppfatning var at norske tettsteder var stygge og i stor grad hadde mistet sin karakter og identitet – sin indre sammenheng (Ibid, s.19). Stedene var dårlig vedlikeholdt og regionale særtrekk ble borte (s.19). Stedsanalyser ble utviklet som verktøy for å danne grunnlag for bevaring av stedets kvaliteter for utbedringstiltak og for tilrettelegging av en bedre utvikling, og skulle inngå som en del av planleggingen. Et hvert sted har sin romstruktur, og det første skrittet i en stedsanalyse består i å avdekke denne, samt beskrive hva som betinger karakteren (Norberg-Schulz, 1992, s.25).

Krødsherads beliggenhet i dalstrøket med fjell og åser i øst og vest og med innsjøen i dalbunnen skaper en veldefinert romstruktur. Kommunikasjonen og bebyggelsen er tilpasset dalføret og er anlagt parallelt med naturrommet. Bebyggelsen er gjerne strukturert som klyngedannelser i åslandskapet og langs vannkanten (Norberg-Schulz, 1992, s.42), slik som bebyggelsen langs fv. 280 sør for Noresund sentrum ved Olberg og Bjertnes. For å skape god kommunikasjon innad i dalen er tverraksene viktig. De bryter typisk med dalens naturlige struktur, og skaper kommunikasjon på tvers. Byer og tettsteder er resultat av behovet for utveksling av varer og tjenester, og er i hovedsak lokalisert til naturlige knutepunkter i landskapet, typisk der to eller flere ferdselsårer krysser hverandre (Nielsen & Strand, 2013, s.64). Noresund har lokasjon ved en slik tverrakse, som gjerne består av et krysningpunkt i form av bru, og oppstår automatisk som et sentralt sted med knutepunktfunksjon. Plasseringen bygger ikke på tilfeldighet, men heller på landskapskarakteren, stedlig ressurser og historie.



Bilde 42: Åsene og innsjøen danner romlige strukturer



Bilde 43: Ferjestedet Noresund, ca. 1900

Utviklingen av veier har ført til økt tilgjengelighet til omkringliggende områder. Med bil forflytter vi oss raskt og effektiv. Ordfører Gustav Kalager uttalte i lokalavisa Bygdeposten at «veier er viktigst», og sier at veier er en svært viktig forutsetning for at Krødsherad skal få flere til å bosette seg i kommunen og for å få besøkende (Bråthen, 2019, s.6). Økt bilbruk har ført til estetiske utfordringer. Noresund bærer preg av at hovedveien og bilen har hatt første prioritet i sentrumsområdene.

Noresund sentrum består i stor grad av grå arealer og store asfalterte parkeringsarealer, samt rundkjøring, store veiskilt og bebyggelsen som er naturlig etablert langs veiaksen. Området rundt turistinformasjonen og rabatten mellom veien og parkeringsarealene er steinlagt med grå brostein. Det er noen mindre grønne arealer ved Norefjellporten med plantede trær, likevel oppleves området som mer grått enn grønt. Det er få attraktive uteoppholdsarealer for lokalbefolkningen, deltidsbeboere og turister. Langs veien, ned mot innsjøen er det nokså tett vegetasjon og det er vanskelig å oppfatte nærheten til vannet. Det er også vanskelig å få forståelse av at det er boligbebyggelse i åsen mot øst, da husene og menneskene som bor der ikke er synlig fra området rundt Norefjellporten på grunn av topografien. For kjørende sørfra, som skal nordover, kan man skimte skianlegget på Norefjell i en åpning blant høye furuer rett frem ved rundkjøringen. Foruten utsikten til Norefjell, er dette faktorer som kan påvirke inntrykket av tettstedet i negativ favør.



Bilde 44: Noresund sentrum sett fra gangvei ved turistinformasjonen i sør. Store deler av sentrum er grå flater, med noen grønne rabatter og plantede trær



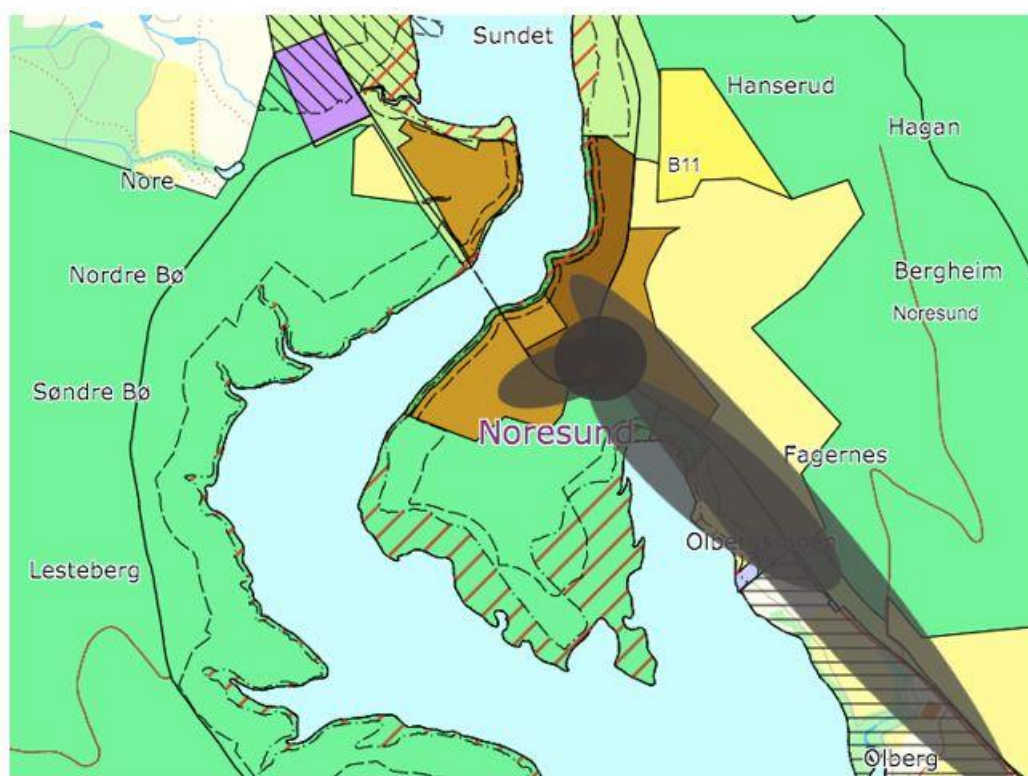
Bilde 45: Noresund sentrum sett fra parkeringsplass utenfor Norefjellporten mot turistinformasjonen i sør. Høstfargen på plantede trær er et «friskt pust» mellom store grå arealer

For gående og syklende er det anlagt gå- og sykkelvei langs hovedveien og gangfelt for trygg kryssing av veien. Samtidig får man følelsen av at gående og syklende ikke har hatt første prioritet. Dette gjelder særlig ved rundkjøringen hvor gående og syklene må gå «omveien» rundt, mens bilene kan ta «snarveien» i innersving. Dette er dilemmaet med rundkjøringer – at de skaper god flyt for kjøretøy i trafikken, men gjør det vanskeligere for myke trafikanter.

Noresund fikk et mer tydelig definert sentrumsområde da Norefjellporten ble bygd, og danner sammen med Cirkel K-bygget et tyngdepunkt i sentrum. Likevel er det vanskelig å definere Noresund sentrum på bakgrunn av at funksjoner og tilbud er mer spredt enn konsentrert. Lokaliseringen av skolen, kommunehuset, idrettsanlegget, Norefjellporten, Sparbutikken, kirken og bensinstasjonene, samt infrastrukturen og topografien gjør sentrum oppstykket og minner mer om «spredt sted» enn «tett sted». Blant informantene var det ulike definisjoner av sentrum. Noen ser på sentrum som et veldig avgrenset området rundt Norefjellporten og Noresund kro, mens andre ser på Noresund sentrum som en lang akse på begge sider av veien fra Den Gamle mester – eller i noe begrenset grad fra Olberg kirke - og noen hundre meter forbi rundkjøringen i retning nordover. Det var også flere av informantene som definerte sentrum fra Norefjellporten og mot kommunehuset, skolen og idrettsanlegget.

«Et sentrum skal samle omlandets egenskaper. Når en har reist gjennom et landskap og kommer frem til en landsby eller by, skal den virke som en «oversettelse» av landskapets genius i bygde former»

(Norberg-Schulz, 1992, s.36-37)



Figur 28: Viser informantenes ulike syn på definisjon av sentrum, samt kommuneplanens arealdel hvor lys brun er eksisterende sentrumsformål og mørk brun er fremtidig sentrumsformål i gjeldende plan

Ingen av informantene inkluderte Noresund bru eller helsetjenestene på andre siden av sundet. Det er tydelig at vannet setter en avgrensning, og anses å være en barriere for hva som oppleves som sentrumsområdet. Hovedveien er også et element som kan oppleves som en barriere. Ut ifra informantenes syn på Noresund sentrum virker det som at veien er ansett som en mindre barriere enn innsjøen, og heller er et svært sentralt element i sentrumsområdet. Hovedveien er til og med en viktig del av 17.maifeiringen på Noresund, hvor 17.maitoget starter ved Olberg kirke etter gudstjenester, for så å gå via fv. 280 og fv. 192 til Kryllingheimen for mat og leker (på grunn av ombygging ved Kryllingheimen har toget stoppet ved skolen/samfunnshuset). Traséen for 17.maitoget var den samme når hovedveien het rv. 7. Altså har 17.maitoget alltid passert gjennom Noresund uten stopp ved Norefjellporten.

Tettstedsskilt langs vei kan gjerne være med på å definere tettstedet. I sør står tettstedsskiltet langs fv. 280 like nord for Spar ved Olberg. I nord langs fv. 280 står tettstedsskiltet ca. 500 meter nord for rundkjøringen. I nord-vest langs fv. 192 står tettstedsskiltet på vestsiden, rett før Noresund bru. Tilsynelatende står ingen av skiltene på steder hvor man oppfatter at det er et tettsted.



Bilde 46: Tettstedsskilt «Noresund» sett sørfra langs fv. 280



Bilde 47: Tettstedsskilt «Noresund» sett nordfra langs fv. 192 ved Noresund bru



Bilde 48: Tettstedsskilt «Noresund» sett nordfra langs fv. 280



Ut ifra informantenes definisjon, tettstedsskiltene og 17.maitogets trasé har jeg valgt å avgrense Noresund sentrum. Sentrumsdefinisjonen er stor grad i samsvar med området regulert til sentrumsformål i kommuneplanen, selv om hele området praktisk ikke er benyttet

til dette i dag. Videre ønsker jeg å fokusere på området rundt Norefjellporten, området rundt dagens kommunehus, skole og idrettsanlegg, Kirkehaugen – furukollen som skiller sentrum fra vannet og området ved Kryllingsheimen på andre siden av Noresundet. Området rundt Norefjellporten avgrenses mot turistinformasjonen i sør, og i nord noen hundre meter nord for rundkjøringen ved endring av fartsgrense fra 50 km/t til 60 km/t, og ved tettere vegetasjon og mindre bebyggelse lang veiaksen. Olberg og Shell Noresund er dermed i ytterkant av sentrumsdefinisjonen. Hovedgrunnen til dette er at det er antatt å by på store utfordringer å klare og skape et velfungerende sentrum som strekker seg nokså langt langs en veiakse. Samtidig mener jeg personlig at nærheten til innsjøen og fjellet tydelig er høyt verdsatt og en stor del av identiteten, og at dette derfor må bevares og videreutvikles som sentrale elementer i sentrumsutviklingen.

Noresund sentrum kan sies å bestå av flere ulike soner. Sentral sonen består av Norefjellporten, bygget hvor Cirkel K tidligere holdt til og Kirkehaugen – furukollen. Samt branntomta etter Jafs, bygget som i dag huser NAV og Noresund kro på andre siden av fv. 280. Sentrum sør består av turistinformasjonen og den grønne lungen på andre siden av veien, ned mot innsjøen. Sonen i nord består av Noresund bru og området ved Kryllingheimen. Sonen i vest består av kommunehuset, skolen, barnehagen og idrettsanlegget. Det sentrale området henger naturlig tett sammen med området i sør. Selv om området i vest kun er 150 meter fra rundkjøringen i sentrum, er det visuelt lite synlig fra Norefjellporten. Det samme gjelder sentrum nord ved Noresund bru og Kryllingheimen. Høydedraget mellom og barrieren som fv. 280 danner gjør at sentrumsområdene virker lite sammenhengende. Samtidig påvirker gang- og sykkelveien mellom sentrumsområdene i positiv favør.

Spredt bebyggelse og infrastruktur deler opp helheten, og stedet virker ikke konsentrert. Norberg-Schulz mener dette svekker identiteten til et sted, og svekket identitet kan føre til stedstap (1992). For å motarbeide stedstap er det viktig å utvikle stedet ut ifra egne forutsetninger og kvaliteter i landskapet, samt at bebyggelsen bør gjenspeile stedets overordnede karakter gjennom materialbruk og byggestil (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016) (Norberg-Schulz, 1992).

Forståelsen av landskapet beror på identitet, personlig tilhørighet, opplevelser og bruk. Informantenes beskrivelser av særpreget på Noresund sammenfaller i stor grad med hva som skaper identitet; fjorden, fjellet, kulturlandskapet, velstelte gårdsbruk og den urørte hvite «hatten» på Norefjell. Gjennom bruk av landskapet vil folk kunne danne seg en oppfatning av landskapskarakteren. Bruken av landskapet er gjerne noe alle mennesker kan sette ord på. Dette gjelder også mennesker som i mindre grad tar del i bruken av landskapet, da de også gjerne har sin identitet knyttet til fortellinger om bruken av landskapet. Informantene har bidratt med informasjon om sin bruk av landskapet. Ved å se dette i sammenheng med fagfolks erfaringer, metoder og analyser vil man kunne ha større forutsetning for kvalitet i fremtidig utvikling. Informantenes informasjon om bruk understreker viktigheten av medvirkning i planlegging, både for å forstå dagens bruk og landskapskarakter, og for å kunne utvikle stedet i riktig retning.

Når det gjelder Noresund sentrum, sier informantene at bruken i hovedsak dreier seg om handling, bruk av kommunale tjenester, bilkjøring og noen som benytter seg av sittebenkene utenfor Norefjellporten. Det tyder på at det er lite som er direkte knyttet til frivillig og sosial bruk av sentrumsområdet. Det er få møteplasser, sitteplasser og offentlig oppholdsrom. Noresund samfunnshus er i samme bygg som Noresund skole og kommunehuset, og kan leies til private arrangement og fungerer dermed som en møteplass. Derimot er møteplasser som bygdekino, bibliotek og Krøderen samfunnshus lokalisert på Krøderen.

Gehl peker på at det er tre ulike aktivitetstyper som gjør at mennesker oppholder seg i sentrumsområder, *nødvendig*, *frivillig* og *sosial* (Gehl, 2016). På Noresund virker det til at aktiviteten i hovedsak begrunnes med nødvendighet. Aktivitetene er i en viss grad frivillige, men den sosiale faktoren fordrer svært lite aktivitet. Gehl sier videre at byromsfunksjonene kan deles i tre hovedkategorier, *sosial arena* (møteplass), *kommersiell arena* (markeds plass) og *transportarena* (trafikkrom) (Gehl, 2016). Store deler av Noresund sentrum har funksjon som transportarena, dette i hovedsak på bakgrunn av prioritering av bilen og utviklingen langs veiaksen. Sentrum er også delvis en kommersiell arena. Ikke som markeds plass, men mer som et sted med hverdagslig handelsfunksjon.



Bilde 49: Norefjell skisenter



Bilde 50: Bilde fra Kryllingsprell, en femårig tradisjon hvor en arrangementskomité arrangerer festival og benytter Krøderen til ulike aktiviteter

Gjennom sentrumsutviklingen rundt Norefjellporten ble det opparbeidet en grønn lunge rett sør for parkeringsplassen til Norefjellporten og ned mot fjorden. Selv om tilgjengeligheten via undergang er trygg, er grøntområdet lite synlig. Flere av informantene tror dette, samt mangelen på direkte adkomst er grunnen til at området er lite i bruk og ikke fungerer som møteplass. Flere av informantene påpeker at det er flere tomter og bygninger i sentrumsområdet som står tomme, og at dette er negativt for trivsel og for sentrums attraktivitet. Bruken av sentrum er i hovedsak knyttet til handelsfunksjonen, og derav nokså begrenset tidsbruk. Det virker ikke som informantene oppholder seg mer i sentrumsområdene enn nødvendig, da det er lite attraktivt og få målpunkter.

I Krødsherad som helhet er det tydelig sesongvariasjoner i bruken av landskapet, noe de fleste av informantene påpeker. Vintersesongen på Norefjell er tydelig en viktig drivkraft i lokalsamfunnet, og mange lokale har en inntektskilde knyttet til besøkendes bruk av landskapet. For at lokalsamfunnet skal være bærekraftig er det viktig å ha flere ressurser og inntektskilder. For å opprettholde dagens bruk av landskapet på Norefjell er snø en nødvendig ressurs. Med dagens utfordringer med global oppvarming er det flere av informantene som påpeker viktigheten for Krødsherad kommune å oppnå målet om å bli en attraktiv helårsdestinasjon. I kommunen er det en pågående satsning for sykkelturisme i sommerhalvåret, noe som vil være positivt for å bidra til bruk av landskapet gjennom hele året. Et par av informantene presiserer at man i større grad må se bort fra kommunegrensene i fjellet, og heller fokusere på Norefjell-området som en helhet, både fjellet og bygdene rundt for å skape en helårs reiselivsdestinasjon.

Innsjøen Krøderen er attraktiv for sommersesongen og det er ulike lokale engasjement for å øke bruken av og tilgjengeligheten til fjorden. Historisk var innsjøen og dampbåtene nødvendig i hverdagen. Fortsatt er innsjøen en viktig ressurs som har potensiale for økt bruk. Flere av informantene sier de ønsker å utnytte fjorden i større grad. Håpet er at dette kan trekke deltidsbeboere fra fjellet og ned til bygda, samtidig som det kan få turister til å oppholde seg lengre på Noresund. En av informantene sier at det også er en annen bruk av området rundt fjorden med bærproduksjon og lokalmat, og at dette også kan ha potensiale for videreutvikling. Som flere av informantene påpeker, er det i hovedsak på fjellet dagens aktivitet foregår, og ikke i bygda. Dette viser seg tydelig også i bruken av landskapet, da det oppleves som vanskeligere blant informantene å beskrive bruken av landskapet i bygda enn på fjellet. Samtidig kan dette være påvirket av måten vi blir «blinde» i hverdagslandskapet, og bruken av dette.

Med utgangspunkt i den europeiske landskapskonvensjonen sitt mål om «å analysere landskapenes karakter og hvilke krefter og trusler som fører til at de endrer seg» og «merke seg endringene» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009, s.4), ble informantene spurt om veiomleggingen har ført til endringer i bruken av landskapet. Noen mener at trafikksituasjonen er en annen etter veiomleggelsen. Tidligere ordfører Olav Skinnnes sier at det tidligere var vanskelig å komme over veien, mens mindre trafikk har ført til et veien ikke oppleves som en like stor barriere. En annen informant sier at det er flere turgåere langs veien nå enn før og påpeker at mindre trafikk fører til mindre støy og at det er hyggeligere å ferdes der. Flere av informantene sier de stadig ser mennesker som benytter seg av gang- og sykkelveien og forteller at det er lagd en fjordsti fra området hvor gangveien slutter, sørover fra Noresund sentrum og til Krøderen Kro. En tredje informant sier at det fortsatt er for mye trafikk til at det har skjedd store endringer i bruken av tettstedet for gående og syklende, og begrunner dette med at det fortsatt er stor trafikk, særlig til Norefjell. Redusering av trafikkmengden fra en ÅDT på 4800 til 3400 kan sees på som en direkte konsekvens av veiomlegging. Likevel virker det til at trafikkmengden fortsatt er for stor til at det er skjedd vesentlige endringer i bruken av områdene rundt hovedveien og sentrum for mange.

Gjennom den europeiske landskapskonvensjonen har Norge forpliktet seg til vern, forvaltning og planlegging av alt landskap. Gjennom lokalt selvstyre er det kommunene som har ansvar

for ivaretagelse og utvikling. Samtidig har de ansvar for å inkludere lokalbefolkningen. Når man hører *landskap* er det lett å se for seg de store linjene; skogkledde åser, ruvende fjell og dype innsjøer. Sentrumsområder er også landskap, og Gehl ønsker økt oppmerksomhet på den menneskelige dimensjonen i utvikling av offentlig rom, ettersom han mener det har blitt brukt for mye ressurser på den voksende biltrafikken.

Noresund sentrum behøver en strategi for å utvikle sentrum som et inviterende og meningsfullt sted med nødvendige tjenester og tilbud. Flere av informantene påpeker at Norefjellporten var et stort løft for Noresund sentrum. Tiltaket førte til endring av sentrums tyngdepunkt og konsentrerte funksjoner og tjenester. Etter at Norefjellporten og rundkjøringen ble etablert i sentrum har det skjedd lite. Videre mener informantene at det bør det fokuseres mer på akse mellom Norefjell og Noresund – fjellet og bygda, og forsterke denne. Flere av informantene ser nye muligheter til bruk av landskapet, særlig i sommerhalvåret med innsjøen som en viktig ressurs. Omleggingen av rv. 7 har ført til få endringer i bruken av sentrum og tilsynelatende virker det som sentrum fortsatt prioriterer biler og har fokus på gjennomfartstrafikk – selv om mulighetene til å endre fokus og prioritering er til stede. For å skape attraktive steder kreves det oppmerksomhet på nye muligheter som endringene har åpnet opp for. Omstilling og nye tanker krever overordnede retningslinjer og mål, forutsigbarhet og fleksibilitet, samtidig som stedets landskapskarakter og særtrekk blir bevart og videreutviklet.

Lokal steds- og næringsutvikling

Det er tydelig i kapittel 3 at Noresund sentrum har gjennomgått en utvikling, selv om hovedfokuset alltid har vært ferdsel gjennom tettstedet. Informantene har supplert med deres innsikt og erfaringer fra utviklingen på Noresund. Alle informantene husker godt hvordan Noresund så ut før Norefjellporten og rundkjøringen ble etablert. Samtidig ser de hvordan veiomleggingen og utviklingen har preget sentrum og har mange tanker om fremtidig steds- og sentrumsutvikling.

STEDSUTVIKLING

Det er ulike syn på hvordan veiomleggingen har påvirket stedsutviklingen. Tilsynelatende virker det som om de største forandringene i Noresund sentrum var i forbindelse med bygging av Norefjellporten og etablering av rundkjøringen. Noe som skjedde som en del av prosessen, men før selve veiomleggingen. I denne prosessen ble Noresund sentrum transformert fra å være grustak og myrområde til å bli sentrumsområde. Selv om utviklingen av sentrum skjedde i samme tidsperiode som veiomleggingen ble en realitet virker det som om hovedfokuset for stedsutviklingen fortsatt var biler og gjennomgangstrafikk. Omstillingen for å skape et sentrum med den menneskelig dimensjon i fokus var fortsatt fjern, og utviklingen bar preg av å følge gamle spor. Samtidig virker det til at kommunen i ettertid har hatt for lite ressurser til å videreutvikle sentrumsområdet, og at det har manglet en overordnet plan for å skape et mer levedyktig sentrum.

«Noresund sentrum er ikke innbydende lengre. Kommunen må ta tak igjen»

(Informant)

Mangelen på videreutvikling har ført til at mange ser og tenker på rundkjøringen som et sentralt element når de skal beskrive Noresund som tettsted og sentrumsområde. Bakgrunnen for dette kan tenkes å være fordi rundkjøringen er et svært sentralt og plasskrevende element i et lite tettstedssentrum. Samtidig kan det virke som de ulike sonene i sentrum med bygninger, tjenester og funksjoner har fordelt seg rundt rundkjøringen. Slik er det i utgangspunktet ikke, men dette fordrer tanken om at rundkjøringen er «*midt i sentrum*». Hovedproblemet med rundkjøring som sentrumsrom er at den er plasskrevende og at den ikke fordrer menneskelig bruk og aktivitet. Rundkjøring er ikke et trygt og sosialt oppholdssted for gående og syklende.

Det største paradokset er at rundkjøringen ble etablert da trafikkmengden skulle reduseres, og sentrumsutviklingen kunne ha endret fokus fra å prioritere biler til å prioritere andre trafikanter, samt å skape sosiale offentlige rom for opphold. Det er lagt ned store ressurser i rundkjøringen på Noresund, og hovedutfordringen er hvordan rundkjøringen kan være et element i Noresund sentrum uten at den «blir sentrum». Endringen fra T-kryss til rundkjøring

har i liten grad bidratt til økt kvalitet av sentrum, men sannsynligvis har den forbedret trafikkflyten og gitt bedre trafiksikkerhet for kjørende og myke trafikanter.



Bilde 51: Rundkjøringen på Noresund. Kunstverket er en stålkonstruksjon og heter «Norefjell» laget av kunstneren Anders Kjær. Kunstneren ønsket at kunstverket skulle bli identitetsskapende for Noresund



Bilde 52: Rundkjøringen på Noresund i vinterdrakt

For den stedlig utvikling ser informantene både fordeler og ulemper med veiomleggingen. Flere av informantene påpeker at veitrafikk og turisme kan være belastende for lokalmiljøet, og at redusert trafikkmengde har vært positivt. En av informantene sier at hvert lokalsamfunn har ei tålegrense og at utviklingen må skje på lokalbefolknings og lokalsamfunnets premisser, ikke turistnæringens. Et overdrevet reiseliv i små kommuner kan ødelegge livskvaliteter og den stedlige kvaliteten i lokalsamfunnet. Turistnæringen må være bærekraftig for og med lokalbefolkningen. Det er viktig å huske at bærekraftbegrepet består av tre dimensjoner. Videre påpekes det at veiomleggingen har påvirket kollektivtilbudet, og ført til redusert kollektivtilbud gjennom Noresund. Dette er negativt for kommunikasjonen med omlandet. Det understrekes at dette også forsterker lokalbefolkningens avhengighet av personbil. Samtidig sier flere av informantene at reduksjonen av trafikkmengde fordrer flere muligheter og større potensiale for videreutvikling av Noresund sentrum, uten rundkjøringen som hovedelement.

Det er flere pågående utviklingsprosesser i kommunen og viktige avgjørelser må tas. Flere av informantene er tydelig engasjerte i den pågående skolestrukturdebatten og hvordan endring i skolestrukturen kan endre lokalsamfunnet. Skole er viktig for hverdagsaktiviteten. Med skole vil det være mennesker i sentrum på dagtid, det vil være skolebarn langs veien og det vil være et naturlig samlingspunkt. Skole er en samlingsarena. En annen strukturell forandring som ble

nevnt i intervjuene er kommunesammenslåing, og hvordan stedets utvikling kan bli påvirket av en eventuell sammenslåing. Det er ingen konkrete planer eller ønsker for kommunesammenslåing, men informantene påpeker viktigheten av å være oppmerksom på store strukturelle endringer som kan skje i fremtiden.

Medvirkning i planlegging fordrer engasjement, involvering og eierskap til fremtidige planer. For å utvikle tettstedet vil det være viktig å bygge på historie, stolthet, tilhørighet og landskapskarakter, samt å skape en sterk stedsidentitet. For at lokalsamfunnet skal bestå, må lokalbefolkningen aktivere deltidsbeboerne og engasjere disse i lokal stedsutvikling. Mange av deltidsbeboerne har sannsynligvis nokså kort vei hjemmefra og til hytta, og dette gjør at mange av hytteeierne bruker forholdsvis mye tid i hyttekommunen.

«Hva som skjer fremover er avhengig av samarbeid»

(Informant)

Det pågående arbeidet med kommunedelplanen fokuserer på Noresund som innfallsporten til Norefjell. Kommunen ønsker å utvikle et sentrumsområde for både lokalbefolkningen og de som oppholder seg i fjellet. Under intervjuene ble det understreket at det er et politisk engasjement for utvikling i kommunen, og at dette må «utnyttes». Flere av informantene forteller at tidligere satt folk mer på hver sin tue, mens nå er det stadig mer snakk om samarbeid og destinasjonsutvikling. Dette fordrer en samlet utvikling.

BOKVALITET OG BOSTEDSATTRAKTIVITET

Bokvalitet er tydelig en faktor som påvirkes i stor grad ut fra hver enkelt sin oppfattelse av begrepet. Likevel virker det til at det er visse faktorer som i stor grad gjør seg gjeldende: et bredt tilbud av boliger/tomter til salgs, lokale arbeidsplasser, samt et ønske om flere sosiale møteplasser. Guttu mener at bokvaliteten sikres på tre nivåer, *områdenivå*, *nærmiljø* og ved *utforming av selve boligen* (2003). Utformingen av selve boligen er i stor grad opp til enkelt mennesker. Samt at kommunen kan sette grenser for høyde, størrelse og tilpasning på tomt gjennom planbestemmelser. Videre er det i større grad opp til den lokale forvaltningen å sørge for områdenivået og nærmiljøet. For eksempel sier flere av informantene at tomme næringsbygg virker negativt for trivselen i nærmiljøet. Dette er noe kommunen i samarbeid

med lokale næringsdrivende og investorer bør ha som mål å forbedre og er et viktig tiltak for å sikre bokkvalitet.

Bomiljø og bokkvalitet er viktig for at befolkningen blir boende, og særlig viktig for å tiltrekke seg nye mennesker og utflytta ungdommer. Informantene er tydelig på at veiomleggingen har bidratt positivt for de som bor på Noresund, og særlig for de som bor nær veien. Det er merkbare forskjeller i mengde transport og spesielt tungtransporten har blitt betydelig redusert. Mindre trafikk fører til bedre trivsel og miljø og mindre forurensning i form av støy og eksos. Informantene tydeliggjør også at mindre trafikk gjør det tryggere å sende unger langs veien.

Når det gjelder øvrige faktorer for bomiljø og bokkvalitet, nevner flere av informantene at det er tilfredsstillende fritidstilbud med naturomgivelser for friluftsliv, idrettsanlegg og andre fasiliteter for hverdagsaktiviteter. Det er diverse aktive lokale lag og foreninger og flere av informantene er medlemmer og engasjerte. Høsten 2018 ble Noresund velforening etablert. Gjennom ulike arrangementer og etableringer har velforeningen bidratt til liv i Noresund sentrum. Før jul arrangerte de julegrantenning, etter jul anla de skøytebane utenfor turistinformasjonen og i vår har de arrangert spillekvelder. Nokså enkle tiltak er gull verdt.

«I vinter anla vi skøytebane i sentrum utenfor turistinformasjonen. Der er det også bålpanner. Du kan tru folk glaner når de kjører fra fjellet på søndagene»

(Informant)

«Den nyetablerte velforeningen har vært aktive. De har pynta til jul og lagd skøytebane. Det er så bra! Det er så lite som skal til for å skape mer liv»

(Informant)



Bilde 53: Noresund velforening anla skøytebane i Noresund sentrum



Bilde 54: Idrettsanlegget ved kommunehuset og Noresund skole

I tillegg til fritid vektlegger informantene viktigheten av mulighetene for arbeid innenfor kommunens grenser. Økte arbeidsmuligheter i det offentlige og tilrettelegging for etablering eller opprettholdelse av private bedrifter er viktig for å sikre et allsidig arbeidsmarked i lokalsamfunnet, og hindre lekkasje i form av pendling. Attraktive arbeidsplasser er viktig for å få ungdommen tilbake til bygda. Mange av ungdommene reiser med buss for å gå på videregående skole i Hønefoss og må flytte for å ta videre utdanning.

Bolig- og tomtetilbud er også en viktig påvirkningsfaktor for attraktivitet. Lokalavisa Bygdeposten hadde i april 2019 en artikkel som understreker mangelen på hus til salgs. Salget gjaldt en enebolig på Olbergsletta som ble solgt raskt, da det var mange interesserte og potensielle kjøpere (Hansen, 2019). En lokal megler for Eiendomsmegler 1 Modum bekrefter at etterspørselen etter eneboliger i Krødsherad er stor og at det har vært få eneboliger til salg over lang tid (Ibid). Det er også flere av informantene som bekrefter dette. Likeså poengterer de at det er mangel på hus til leie, og at dette kan være særlig negativt for sesong- og deltidasarbeidere i tilknytning til Norefjell som gjerne oppholder seg i kommunen i en begrenset tidsperiode.

Flere kjenner til at det har vært/er tomter med utsikt over innsjøen og mot Norefjell, med gode solforhold i lia bak Norefjellporten til salgs. Samtidig understreker de det faktum at de som bygger må bygge for å bo. Selv om tomtene er billigere enn i sentrale strøk, er

byggekostnadene like og det lønner seg derfor ikke økonomisk å selge. Dette er noe som også kan påvirke motivasjonen og lønnsomheten av å etablere seg på Noresund i negativ favør. Samtidig påpeker en av informantene at mange av de som kommer tilbake er de som overtar familiegårder. Hovedutfordringen er å få de som ønsker å etablere seg i eneboliger og leiligheter til å velge Noresund.

Selv om alle informantene sier at veiomleggingen har vært positiv for bokvaliteten langs veien, er det også flere som er skeptiske til hvordan det har påvirket den lokale utviklingen og hvordan dette kan påvirke bomiljøet indirekte. Flere påpeker at det må være ulike og varierte tilbud for at det skal være attraktivt å bo. Det er lett å komme i en ond sirkel om lokalsamfunnet begynner å miste tilbud. Da blir det fort færre alternativer, færre møteplasser, færre arbeidsplasser og dermed mindre attraktivt å bo der. Dette kan også føre til mindre inntekt til kommunen. På større steder er det mer fleksibilitet.

«Positivt for de som bor i området, og særlig for de som bor langs veien.

Det har fått igjen bygda si. En helt ny hverdag»

(Informant)

«Mer villig til å kjøpe hus ved Noresund nå enn før veien ble lagt om»

(Informant)

Veiomleggingen har ført til endring i trafikkmengde. Samtidig påpeker flere av informantene at Drammenstrafikken fortsatt kjører gjennom Noresund. I tillegg fordrer Norefjell mange mennesker. Med en dominerende turistnæring ble «vertskapsrollen» nevnt i et intervju. Lokalbefolkningen innehar naturlig "vertskapsrollen" for turister, og i en viss grad deltidsbeboerne. Det ble pekt på ulike fordeler og ulemper med vertskapsrollen og hvordan dette påvirker de som bor der, for eksempel at lokalbefolkningen prøver å unngå å handle på den lokale matbutikken i tilknytning til helgene. Dette tyder på at det er en viss distanse mellom de ulike gruppene. Interaksjon mellom gruppene kan føre til at de ser nytte og glede av hverandre og at begge parter aktivt kan inngå i en bytterelasjon.

NÆRINGSUTVIKLING

Mange av informantene sier de var svært skeptiske til veiomleggelsen, og i hvilken grad det ville påvirke næringen i Noresund sentrum. Under intervjuene kom det naturlig frem ulike nyanser om hvordan veiomleggingen har påvirket næringsutviklingen. De fire Informantene som representerer næringsbedriftene, er gruppen som ser ut til å ha blitt mest negativt berørt av veiomleggingen. De mener dette er tydelig ved at Noresund har gått fra å ha tre bensinstasjoner til å kun å ha én. Overgangen fra å bare ha Spar, til å ha både Spar og KIWI har også påvirket næringslivet på Noresund, men begge butikkene består.

"Endringen skjedde så plutselig, ingen gradvis overgang"

(Informant)

Håkonsen sier at det var Esso (YX) som først fikk folk til å stoppe på Noresund, og peker på at Noresund har sentral beliggenhet for mange – ute av byen og på god vei mot hytta. Videre sier han at endringene var tydelig merkbare den dagen strekningen mellom Sokna og Ørgenvika åpnet. Han sier at det var en tøff periode fra veiomleggingen til bensinstasjonen ble nedlagt. I ettertid ser Håkonsen at Cirkel K var særlig sårbare da de hadde hovedfokus på gjennomgangstrafikken. De hadde heller ikke hadde den samme lokale forankringen som blant annet Shell og Krøderen Kro. Håkonsen forteller at Cirkel K var store på dagligvarehandel før KIWI kom og at de drev «nøkkelhotell» for hytteeierne. Dagligvarehandelen ble betydelig redusert da KIWI kom, mens «nøkkelhotell» som kun var en ekstra servicetjeneste var det lite penger å tjene på.

«Hjerte og sjela er der, du har jobba deg opp, og så plutselig er alt borte»

(Informant)

«Da veien ble lagt om ble det mye mer gjennomsiktig – da ble det tydelig at folk handla på KIWI og kom til oss for å hente gratis kaffe. Vi hadde mange folk innom, men ikke omsetning»

(Informant)

Arnfinn Stake som er eier og driver av Shell Noresund poengterer at det generelt er vanskelig å drive næring på bygda, både kostnadmessig og med tanke på kundegrunnlag. Likevel har han klart seg, og Shell Noresund er nå den eneste bensinstasjonen med butikk. Håkonsen poengterer i tillegg til Stakes lokal forankring at han hadde et fortrinn ved å tilby ulike servicetjenester og tilbud, som service, oljeskift og dekkskift, noe Cirkel K ikke drev med. Hennem forteller at han merker at et marked ble borte med veiomlegginga og føler det direkte på egen næring, ved for eksempel at det er færre kunder som ønsker snøbrøyting. Han poengterer ringvirkningene for lokale næringsdrivende. Ringvirkningene er indirekte konsekvenser av veiomleggingen. Kommunen peker på at næringslivet var veldig tilrettelagt for gjennomfartstrafikk, og at de ikke hadde en bevisst strategi for å omstille dette etter veiomleggingen. Det fantes heller ikke en felles arena hvor næringslivet kunne møtes og diskutere strategi og tiltak i forkant, under eller etter veiomleggelsen.

«Som privat person bryr jeg meg om bygda, og som næringsdrivende bryr jeg meg om det å kunne tjene penger her»

(Informant)

Krøderen Kro, ved eier Johnny Omdahl kan fortelle at de har hatt økt omsetningen etter veien ble lagt om. Da han begynte å drive Krøderen Kro i 1985 satset de stort på bussgrupper og gjennomfartstrafikken. Utover 1990-tallet var det mange stopp, men lite handel og omsetningen steg aldri. De var godt innarbeidet og fortsatte driften. Omdahl forteller at de i 2007 leverte mat til utbygging på Norefjell og at dette var veldig positivt. I tillegg har de hele tiden renoverert og pusset opp for å øke sin attraktivitet. Da veiomlegginga ble en realitet, trudde han den største utfordringen ville komme. Omdahl var føre-var og gjorde noen grep før veiomlegginga. De bygde blant annet ny veranda med fin utsikt over Krøderen og satte inn gratis dessertbord hvor middagsgjestene kunne forsyne seg selv. I tillegg fortsatte Krøderen kro å lage skikkelig hjemmelagd mat. De var ikke direkte rettet mot busser lengre, men prøvde heller å gjøre seg attraktive for *alle*.

Omdahl sier at veiomleggingen har påvirket trafikken, men at det fortsatt er en del trafikk på fv. 280. I tillegg har han klart å skape et unikt produkt som fungerer som møtested og stoppested. Omdahl ser positivt på utvikling av Noresund sentrum, og understreker at han



Bilde 55: Krøderen Kro ligger langs fv. 280, med utsikt og umiddelbar nærhet til innsjøen Krøderen



Bilde 56: Anleggsarbeid ved Hamremoen, like sør for Krøderen kro, i tilknytning til etablering av rundkjøring

ikke er redd. Dette selv om Krøderen kro ligger like utenfor Noresund sentrum, og i så måte kan oppleve konkurranse fra en mer konsentrert sentrumsutvikling.

Trafikkøkonomisk institutt (TØI) har på vegne av kommunal- og moderniseringsdepartementet utredet hva som kan gjøres for å styrke sentrumsattraktivitet som etableringsarena for handel og service (Tennøy et al, 2014). Basert på analyser fra en casestudie av fire norske byer er det utviklet anbefalinger til aktørene i byene, samt stat og fylkeskommunen, om hva som må til for å styrke sentrumsattraktivitet som etableringsarena. De fire caseområdene er alle byer, og derfor ikke direkte sammenlignbart med tettsteder. Likevel kan det antas at noen av de samme utfordringene og anbefalingene kan gjelde her.

Når det gjelder anbefalingene og viktige betingelser for å lykkes i å styrke sentrumsattraktivitet som etableringsarena innebærer det blant annet at ting tar tid – at det må til en langvarig og langsiktig innsats (Ibid). Ut ifra informasjon fra informantene føler mange at utviklingen på Noresund har stått stille etter Norefjellporten ble etablert. Samtidig er det i denne perioden det har vært muligheter til å endre fokus og styre utviklingen i en ny retning. Helhetlig utvikling er viktig, og en overordnet plan vil kunne fungere som et godt styringsverktøy. Samtidig vil det være viktig å foreta utvikling i ulike faser til forskjellige tider. For eksempel bør arealer settes av til fremtidig arealformål, med fleksibilitet til at det kan utnyttes på andre måter, som eksempelvis at et leilighetsbygg eller næringsbygg kan være en funksjonell park før bygget reises. Dette gjør at sentrum vil oppleves å inneha viktige funksjoner i en etablerings- og utbyggingsfase.

Videre peker TØI-rapporten på at det er nødvendig med tydelig politisk engasjement og lederskap og at kommunene må ta ansvar for prosess, fremdrift og kontinuitet (Ibid). Samarbeid, samarbeidsarenaer og rolleavklaringer er viktig, samt bolig- og arbeidsplassutvikling og kvaliteten på det fysiske miljøet (Ibid). Sentrum må være kompakt, med et bredt og variert tilbud, samt lett tilgjengelig med alle transportmidler (Ibid). For å få til dette er avklaringer rundt gårdeierstrukturen viktig (Ibid). Dette er faktorer som kommunen arbeider med i tilknytning til den nye kommunedelplanen for Norefjell, da det er antatt at private eide sentrumsarealer kan skape utfordringer for helhetlig utvikling. Konkurransen fra handel lokalisert utenfor sentrum er også noe som kan svekke attraktiviteten (Ibid, s. III). Bolig- og arbeidsplassutvikling utenfor sentrumsområdet påvirker også attraktiviteten i negativ favør da næringsbedrifter gjerne vil lokalisere seg i områder der befolkningen naturlig oppholder seg (Ibid). Dette fordrer viktigheten av å stå samlet, og heller utfylle hverandre enn å konkurrere.

Veiomleggingen har ført til at det er mer stille i sentrumsområdene i ukedagene. I helgene er det mer trafikk og mennesker, men det er for få helger og for lite kundegrunnlag i hverdagen til å etablere ny næring eller utvide dagens næringsmarked i stor grad. Likevel er det et faktum at Norefjell – som motor i lokalsamfunnet – kan bidra til å skape mer trafikk da antall mennesker som besøker Norefjellområdet er antatt å øke. Samtidig påvirkes veksten i positiv grad ved at flere hytter frembringer flere deltidsbeboere som handler lokalt på Noresund. Etableringen av nye hytter frembringer dessuten lokale arbeidsplasser i byggeperioden.

«Prisen er at hver ting som blir nedlagt gjør noe med strukturen på landet»

(Informant)

I Krødsherad kommune er besøksattraktiviteten stor knyttet til Norefjell.

Bedriftsattraktiviteten derimot er ikke like stor, og kan ha blitt negativt påvirket av veiomleggingen. Redusert bedriftsattraktivitet fører til mindre miljø for næringsdrivende, færre arbeidsplasser lokalt og stor konkurranse fra kjøpesenter hvor flere tilbud er under samme tak. Bedriftsattraktiviteten kan i så måte påvirke bosetting og folketall i negativ favør. På samme måte vil økning i bedriftsattraktivitet på grunnlag av høy besøksattraktivitet fordr

positiv påvirkning på bosetting og folketall. Dette er attraktivitetspyramidens kjerne; å satse på stedets styrke. Krødsherad kommune og Noresund bør derfor ha som strategi å utnytte den faste og sterke variabelen (besøksattraktiviteten) til å styrke de to andre variablene (bedriftsattraktiviteten og bostedsattraktiviteten). Ved å utligne og styrke de tre dimensjonene vil samlet attraktivitet føre til vekst i lokale næringer og befolkningsvekst (Vareide & Strom, 2010).

NORESUND 2040

Under intervjuene ble informantene spurt om hvordan Noresund ser ut om 20 år. «Noresund 2040» uttrykte flere av informantene at var en spennende og interessant tanke. Det er tydelig at alle informantene ønsker utvikling i bygda og at de ser muligheter. Mange av informantene er nokså samstemte i synet på muligheter og tiltak. I hvilken grad det pågående arbeidet med kommunedelplanen har påvirket dette er vanskelig å si, men det antas at dette arbeidet kan ha lagt noen føringer for felles tanker om framtidig utvikling. Samtidig kan det antas at alle tiltakene i hovedsak bunner i felles grunnleggende ønske om befolkningsvekst, lokale arbeidsplasser, lokal næringsutvikling og et trygt og sosialt lokalsamfunn.

«Politisk er vi veldig enige i å gjøre det beste for bygda. Alle er positive for utvikling – bare i litt forskjellige varianter»
(Informant)

Flere av informantene håper Noresund vil blomstre og ønsker et livlig sentrum i 2040. Oppsummert håper de det er bygd sentrumsnære leiligheter, at det er regulert attraktive tomter på Kirkehaugen med utsikt mot Norefjell og Krøderen og at det er utviklet mer næring rundt Norefjellporten, slik figur 29 viser. Videre ønsker de at kommuneadministrasjonen har flyttet til Norefjellporten, at det er en velfungerende stor skole og at et godt besøkt velkomstsenter i sentrum.

For å lykkes er det viktig å utvikle bygda med utgangspunkt i kjøpekraften i lokalbefolkningen, samtidig som det tilrettelegges for at næringslivet kan håndtere og utnytte toppene. Utviklingen må begynne med det som er, og utvide dette i små steg med enkle løsninger. Tilbudene må i første rekke være for lokalbefolkningen, men også for andre. Om utviklingen

skal være bærekraftig kan den ikke skje kun på premissene til turistnæringen. En helhetlig utvikling må ta utgangspunkt i lokalbefolkningen, og lokalbefolkningen må være flinke til å benytte lokale tilbud. Representanten fra hytteeierforeningen ønsker at matbutikken skal bestå, at det etableres et spisested eller kafe, butikker med småtteri, og at det tilrettelegges for mer idrett, kultur og arbeidsplasser i sentrum. Dette vil gjøre sentrum attraktivt, også for hytteeiere.



Figur 29: Utkast av skisse for fremtidig Noresund sentrum, mulighetsstudie utarbeidet av DRMA-arkitektene. Jeg har redigert original skisse ved å fargelegge mange av de eksisterende bygninger i gult. Skissen er en del av mulighetsstudiet i tilknytning til arbeidet med ny kommunedelplan

Flere påpeker at nøkkelen til utvikling er å knytte Norefjell og Noresund tettere sammen. Dette fordi fjellet er motoren i utviklingen; for å få penger, arbeidsplasser og for å sette Noresund på kartet. Fokus på aksene kan skje for eksempel ved å etablere fritidsleiligheter/leiligheter ved innsjøen, økt tilbud av aktiviteter langs fjorden, helårsturisme, og se på alternative fraktmåter mellom fjellet og bygda for eksempel selvkjørende kjøretøy eller gondolbane. Videre påpekes det at lokalbefolkningen ønsker at kommunen skal bestå som helhet, og at Noresund skole skal bestå da dette er viktig for stedlig utvikling og identitet. I tillegg ser noen mulighet for at Spar må flytte til Norefjellporten, for å skape et mer definert

sentrum rundt handelsstanden. Kalager påpeker at kommunen er avhengig av investorer for å realisere ønsket utvikling. Prosjektleder for kommunedelplanen Ellen Anne Bye ser positivt på salg av leiligheter for å kunne finansiere noe av utviklingen. Flere av informantene påpeker at kommunen er en viktig motor, og at de må være initiativtakere for å engasjere investorer. Samtidig må de være en aktiv pådriver for konsentrert utvikling og de må legge til rette for blandet arealbruk.

Håkonsen sier at han tror Norefjell vil blomstre, men han tror ikke utviklingen i sentrum vil ha utviklet seg mye frem mot 2040. Blystad poengterer at kommunedelplanen trenger monument for at den ikke skal være «luftslott»-planer og blir lagt i en skuff. Personlig tror jeg lokalbefolkningen ser størst utfordringer med kommunedelplanen i forhold til finansiering av utviklingen. Investorer og utviklere som kommer til Krødsherad vil naturlig først se på Norefjell, da det er der pengene ligger i dag. Samtidig skisserer mulighetsstudien store deler av utbyggingen på privat eid eiendom, samt at utbyggingen forutsetter næringsutvikling med økte andel lokaler for næring og et større kundegrunnlag. Jeg tror innbyggerne ser utfordringer med å øke kundegrunnlaget betydelig i hverdagen. Uten økning i kundegrunnlaget vil skissert utvikling heller kunne føre til økt andel tomme lokaler i sentrum, noe lokalbefolkningen allerede anser som negativt for trivsel og attraktivitet. Paradokset er at det er vanskelig å utvikle næring uten kundegrunnlag, samtidig må det være nødvendig tjenester og funksjoner for at et sted skal være attraktivt å bosette seg for nye mennesker. En mulig løsning er å gjøre tettstedet attraktivt uten å fortette med bygninger, med mulighet for en stegvis og helhetlig utvikling.

Mange ønsker at den nye kommunedelplanen skal bli et verktøy for å sikre en helhetlig utvikling. Kalager sier at kommunedelplanen er en drøm, men at det er viktig å ha ambisjoner. Likeså sier Bye at planen viser optimisme og at store visjoner er viktig. Wærsted poengterer at Noresund bør utvikles med bykvaliteter, men at det er viktig å nedskalere og tilpasse utviklingen til området. Hytteeierforeningen er redd at utviklingen på Norefjell fører til at folk i bygda heller drar på fjellet, enn til sentrum. Samtidig kan økt næringsvirksomhet føre til at folk stopper i sentrum, og at utvidelse på fjellet kan føre til flere mennesker som blir fristet til å stoppe i Noresund sentrum.

Det er tydelig mest optimisme rundt arbeidet med kommunedelplanen og hvordan denne skal kunne bli et godt styringsverktøy for utviklingen av Norefjell og Noresund. Planmessig sees det veldig positivt på at Norefjell og Noresund er en del av samme plan, da utvikling på stedene vil påvirke hverandre. Samtidig vil utvikling av et sted kunne generere folk til det andre stedet, og slik sett oppnår man en synergieffekt ved helhetlig utvikling.

«Jeg er ikke særlig positiv til utviklinga på Noresund, jeg må innrømme det..»

(Informant)

«Kommunedelplanen har fokus på at Noresund skal være et godt sted å bo, et godt sted å besøke og et godt sted å ha som midlertidig stopp»

(Informant)

«Må skape en entusiasme og bruke hele spekteret av muligheter som vi har til å engasjere»

(Informant)

«Synergieffekt – trafikk skaper trafikk»

(Informant)

Etter intervjuene ble gjennomført ble det publisert en mulighetsstudie for Noresund på kommunens nettside. Mulighetsstudien tar for seg en vekststrategi for Noresund 2030, sentrum mellom fjell og fjord (Krødsherad kommune, n.d.). Mulighetsstudien er gjort som en del av det pågående arbeidet med kommunedelplan i kommunen. Mulighetsstudien ønsker å bygge videre på eksisterende kvaliteter, samtidig som strategien bygger på å tilføre nye kvaliteter og tenkemåter for at Noresund skal bli et velfungerende fjell- og fritidssamfunn. Dette samsvarer i høy grad med informantenes ønsker, samt hvilke elementer jeg personlig tenker er viktig for fremtidens Noresund.



Figur 30: Skisse fra mulighets-studien for Noresund 2030. Bygging på Kirkehaugen, økt andel bygninger i sentrum og utvikling ved «Kryllingodden» er tydelig endringer fra dagens situasjon

Mulighetsstudien tar for seg en nokså ambisiøs sentrumsutvikling, og fokuserer i liten grad på enkle grep som kan gjøre området attraktivt før større endringer, utbygging og utvikling skjer. Skissen (figur 30) viser også mulig ny lokalisering av matbutikk. Matbutikken, som tilsynelatende er dagens viktigste funksjon i sentrum er foreslått helt sør i området, uten tilknytning til «Kommunehusetorget». Personlig tenker jeg at første steg tettstedsutvikling bør være å konsentrere alle hverdagslige funksjoner, og lokaliseringen fordrer ikke dette i stor grad. Samtidig skiller valget om å ikke fokusere på området rundt Noresund bru og Kryllingheimen seg tydelig fra gjennomgåtte tanker om viktig kvaliteter for fremtidig utvikling av Noresund.

Underproblemstilling I

Hvilke krefter fører til endringer, og hvordan kan endringene karakteriseres?

Strukturelle forandringer som veiomlegging bygger gjerne på en sammensatt og kompleks vurderingsprosess. Veiomlegginger er gjerne store regionale prosjekter og tar i liten grad hensyn til mindre tettsteder. Ulike krefter førte til omleggingen av rv. 7. Utad virker det som at ønsket fra nasjonalt hold og ønske fra Fylkeskommunen, samt påtrykket fra Hallingdalkommunene var veldig sterke krefter. Felles var fokuset på effektivitet og trafiksikkerhet knyttet til en av landets viktigste øst-vest forbindelse. Under intervjuene ble informantene spurt om det kunne være andre store forandringer eller andre krefter enn veiomlegginga som kan ha påvirket lokalsamfunnet og steds- og næringsutviklingen på Norefjell. Dette er endringer informantene tenker at isolert sett kan ha påvirket, eller som kan ha samvirket med veiomleggingen. Det er vanskelig å si om disse kreftene har skjedd som en konsekvens av veiomleggingen, eller om de hadde skjedd uansett – og vanskeligst av alt er å vite i hvilken grad de har ført til eller påvirket endringer.

"Dagen veien åpnet forsvant 60% av trafikken"

(Informant)

"Omlaggingen kom ikke brått, det har vært planer siden 1970-tallet og har kanskje dempet investeringene i flere år"

(Informant)

Den faktoren som ifølge informantene virker til å ha påvirket lokalsamfunnet mest er Norefjell. Det er tydelig at Norefjell er en sterk drivkraft for kommunen som helhet. Norefjell har opplevd en enorm vekst de siste årene, i hovedsak i form av økt andel fritidsboliger og varme senger. I tillegg til hytteutvikling ble etableringen av Norefjell ski og spa, Bøseter i 2009 og ny daglig leder av Norefjell skisenter i 2014 nevnt som faktorer som har ført til utvikling og endringer på fjellet. Noe som igjen har frembrakt mer folk til området.

Norefjell er ansett å være motoren i kommunen. Hytteturismen drar flere kunder til de lokale matbutikkene, og det skaper arbeidsplasser i byggeprosesser. Det har blitt et økt fokus på å

handle lokalt, og dette påvirker trolig mange deltidsbeboere til å handle lokalt i hyttekommunen sin. I 2013 gjennomførte en stipendiat ved Høgskolen i Buskerud en trafikkundersøkelse i samarbeid med Destinasjon Norefjell og Krødsherad kommune, «Hvordan vil den nye rv7 fra Sokna til Ørgenvika påvirke handelsstand på Noresund» (Bakken, 2013).

Trafikkundersøkelsen viser i hovedtrekk at flertallet av respondentene som ble stoppet på Noresund kom fra Oslo (47,30%) eller Drammen (27,30%) og skulle i hovedsak videre til Hallingdal (39,20%) eller Norefjell (24,90%) (Ibid). Hovedgrunnen til at folk stoppet på Noresund er mathandel til helga/mandag eller fast food/benytte toalett på bensinstasjonen (Ibid). Rapporten konkluderer med at reisende som skal videre oppover Hallingdal sjeldent stoppet på Noresund, samt at de kun brukte 0-200 kr (Ibid). Reisende til Norefjell stoppet i hovedsak for helgehandel. Dette var også gruppen som brukte mest penger på Noresund. Videre viste rapporten at bensinstasjonene var de som ville merke veiomleggingen mest (Ibid). Matbutikkene derimot ville trolig beholde sine «faste» kunder som skulle til Norefjell (Ibid). Samtidig sier rapporten at kundene som skal videre oppover Hallingdal mest sannsynlig ikke vil stoppe på Noresund. De vil ta helgehandelen nærmere fritidsboligen, men dette vil ikke påvirke næringen på Noresund i stor grad da det var denne gruppen som brukte minst penger ved stopp (Ibid).

Flere av hovedtrekkene har gjort seg gjeldende, og rapporten var dermed et godt bidrag til å se på konsekvensene for næringsutvikling på Noresund som følge av veiomleggingen. Ifølge rapporten ser det ut til at de fleste deltidsbeboerne handler nærmest hytta. Butikkene på Noresund har beholdt sine kunder, og antas heller å ha opplevd økning i takt med utvikling på fjellet. Informantene forteller at utvikling i vinterhalvåret smitter i form av optimisme. Noen stiller også spørsmål om utviklingen på Norefjell har kompensert noe for reduksjon av trafikkmengden på Noresund, utenom å vite i hvilken grad. Flere av informantene påpeker at kommunen har brukt mye ressurser på Norefjell, og anser dette som viktig for bygda. Samtidig ønskes det at kommunen tar en mer aktiv rolle som utvikler av Noresund sentrum.

Under intervjuene ble informantene spurt om hvilke tanker de hadde om forholdet mellom Norefjell og Noresund. Informantene er enig i at Norefjell og Noresund verken konkurrerer

eller utfyller hverandre med de kvalitetene de har i dag. Informantene påpeker også viktigheten av at stedene må sees sammen i fremtidig utvikling, og at de må utfylle hverandres funksjoner. Flere av informantene er redd for at utviklingen på Norefjell vil føre med seg mange nye tilbud, funksjoner og tjenester på fjellet som vil utkonkurrere Noresund sentrum. Faren med dette er at deltidsbeboere og turister på Norefjell kan oppholde seg i fjellet hele oppholdet, og ikke vil eller trenger å besøke Noresund. Dette fordrer ikke interaksjon mellom lokalbefolkning og deltidsbeboere/turister, og strider mot lokalbefolkningen og deltidsbeboernes ønske om flere felles sosiale møteplasser. Det er kommunens ansvar å styre utviklingen i ønsket retning. Gjennom planer og bestemmelser har kommunen makt til å tilrettelegge for ulike tilbud på Norefjell og på Noresund, slik at stedene utfyller hverandre fremfor å konkurrere.

Endringer i lokalsamfunnet har fulgt endringer i samfunnet ellers. Fra jordbrukssamfunn, til industrisamfunn og videre til hovedfokus på tjenestenæring og reiselivsnæring. Informantene poengterer også at det har vært en tydelig vridning mot turistnæring de senere årene. Til tross for dette påpekes det at det er få aktivitetsentreprenører. Det er behov for utviklere og investorer i bygda, ikke bare på fjellet.

Av mer generelle krefter som har påvirket Noresund har sentralisering vært nevnt flere ganger under intervjuene. Det har særlig vært tydelig i form av nedleggelse av flere lokale tilbud og funksjoner, som den lokale banken, postkontoret og lensmannskontoret. Informantene har også nevnt en generell butikkdød, særlig på mindre steder, og at mye av dette kan skyldes økt netthandel og kjøpesentre. Sentraliseringen har også påvirket skoletilbud og deltidsarbeidsplasser for ungdommer. Foreldre til ungdommer poengterte at ungdommene må flytte vekk fra bygda for å gå på skole, samt at mangel på næringsutvikling har ført til at tilbudet av deltidsjobb i bygda er betydelig redusert.

Når det gjelder reduksjonen fra tre til én bensinstasjon peker en av informantene på at elbilsalget i en viss grad kan ha påvirket negativt. Som en viktig del av å henge med i utviklingen har Krødsherad utviklet tre ladepunkter ved Norefjellporten de siste årene, samt at de ønsker å etablere flere. I tillegg påpeker en annen informant at det har vært en satsning

i nabokommunen Flå med etableringen av McDonalds som har ført til økt tilbud for lettvinnt veimat lang rv. 7.

Av stedslokale faktorer som har påvirket utviklingen er etablering av Norefjellporten nevnt, og hvordan dette ga en stor pluss-effekt. Samtidig påpekes det at det var naturlig at noe av denne pluss-effekten gradvis reduserte seg i perioden etterpå. Noe som trolig skjedde i omtrent samme periode som veiomleggingen. Det poengteres også at det var flere tomme lokaler i sentrum, allerede før veiomleggelsen. Videre er det en lokal utfordring med mye privat eide sentrumsarealer, og det faktum at kommunen ikke har økonomisk mulighet til å utvikle sentrum uten investorer. Privat eide sentrumsarealer kan være vanskelig å utnytte på en helhetlig og god måte. Nedleggelsen av Cirkel K har påvirket mange, både i form av å miste en møteplass og ved at en svært sentral tomt i sentrum står tom. Helhetlig planlegging, som bygger på medvirkning og involvering av grunneiere vil kunne styrke videre utvikling.

Rv. 7 har endret trasé flere ganger, og da gjerne med effektivitet og trafiksikkerhet som hovedargumenter. Rv. 7 ble lagt utenom Gol sentrum på midten av 70-tallet og dette var en svært omstridt beslutning (Grav & Hjermsstad, 2009, s.18). Gjennomgangstrafikken bestod i stor grad av tungtrafikk, og omleggingen ble begrunnet med at det var en viktig beslutning for sentrumsutviklingen (Ibid).

I tilknytning til veiomleggingen i Krødsherad var det sterke krefter som ønsket miljøgate i Sokna sentrum. Miljøgate er tiltak som har blitt iverksatt på en rekke veistrekninger nasjonalt og internasjonalt (Amundsen, 2011). Hensikten har vært å redusere kjørehastigheten på en svært trafikkert vei gjennom byer og tettsteder, noe som bidro til å redusere utslipp av luft og støy (Ibid). Samtidig skulle miljøgatene bidra til økt fokus på myke trafikanter langs gjennomfartsveier av nasjonal betydning. Ringerike kommune var opptatt av å bevare Sokna og ønsket derfor miljøgate istedenfor veiomlegging utenfor sentrum. Miljøgata på Sokna har vært et omstridt tema, også i ettertid. Mange mener den virker mot sin hensikt med all tungtransporten gjennom tettstedet (Bentzrød, 2014). Thorsby i Statens vegvesen sier at Sokna ble siste Miljøgata langs stamvei da det nå er uaktuelt politisk å bygge flere slike (Personlig kommunikasjon, 27.03.2019).

Rv. 7 går fortsatt gjennom Flå sentrum, administrasjonssenteret i Flå kommune. I løpet av de siste årene har Flå sentrum opplevd store forandringer med blant annet etablering av kjøpesenter, hotell, McDonalds, jakt- og fiskesenter og idrettshall, samt en massiv hytteutbygging. Investeringene har ført til arbeidsplasser lokalt, samt at Flå har blitt et attraktivt stoppested langs rv.7. I Flå har eiendomsutvikler Olav Thon vært en stor investor og bidragsyter (Bjerknes, 2012). Hvilken påvirkninger en eiendomsutvikler har for stedsutvikling, og om dette er positivt eller ikke er en diskusjon som ikke vil bli fulgt videre her. Likevel er det å anta at Thon har bidratt positivt til tettstedsutviklingen på Flå, og at denne utviklingen har frembrakt flere mennesker som stopper og oppholder seg der.

«Det er kommunen som er motoren i et lita bygd. Da er det ekstra viktig at kommunen har ei positiv tilnærming og støtter opp om lokale utviklere, ildsjeler og folk som vil»

(Informant)

Da veiomleggelsen ble en realitet, ble det foretatt utredninger. Utredningene gjaldt i hovedsak konsekvenser for landskap og naturmangfold langs den nye traséen, mens det ble viet lite oppmerksomhet til samfunnet på Noresund og hvilke konsekvenser veiomleggingen ville ha for tettstedsutvikling og landskapet, samt hvilke krefter som ville påvirket utviklingen. Tilleggsutredningene som ble gjort for Noresund fokuserte i hovedsak på næringsutviklingen, og hvordan veiomleggingen ville påvirke denne. Utredningene ga oversikt over forventede konsekvenser, og mange av disse har vist seg å bli en realitet. I ettertid ser man at det å fortsette i samme retning som før ikke har ført til ønsket utvikling.

Det er en generell tendens at samfunnsutviklingen blir tilsidesatt når konsekvenser av store utbyggingsprosjekter skal etableres. Viktigheten av naturmangfold og landskap er absolutt til stede. Likevel bør konsekvenser for samfunnsutviklingen og hvilke krefter som kan påvirke ved endring få økt oppmerksomhet i tråd med landskapskonvensjonen, «å merke seg endringene» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009, s. 7). Endringene er i seg selv sterke krefter. De isolerer seg ikke til endringer i landskap og naturmangfold, men påvirker også lokalsamfunnet som helhet. Ulike krefter kan forsterke endringene, og kan føre til endret landskapskarakter, endret tilhørighet og endret utvikling av lokalsamfunnet.

Endringsprosessen er gjerne dynamisk hvor landskapet, naturmangfoldet og samfunnsutviklingen er i interaksjon.

Utviklingen av Noresund har tidligere vært preget av enkelt initiativ, ifølge informantene. Videre påpekes det at det er tydelig at veiomleggingen har ført til at *alle* har blitt berørt i en viss grad og at dette har ført til et stort lokalt engasjement og dermed økt handlekraft. Hvilke krefter som fører til endringer, er komplekst og sammensatt. Tilsynelatende virker det til at kreftene kan karakteriseres som generelle krefter som påvirker de fleste samfunn, spesielle krefter i tilknytning til veiomleggingen og mer stedsspesifikke krefter som påvirker den stedlige utviklingen. Ulike hendelser kan påvirke et lokalsamfunn på forskjellige måter. Sjelden er det én ting alene som utgjør en stor forskjell. Veiomleggingen har vært en sterk kraft som har påvirket Noresund. Likevel er det vanskelig å se på veiomleggingen isolert, og særlig da kommunen har én svært sterk motor lokalt – Norefjell.

Underproblemstilling II

Hvordan har lokalsamfunnet på Noresund blitt involvert i planleggingen av framtidig utvikling?

Det er tydelig at beslutningen om omleggingen av rv. 7 ble tatt på et høyere nivå og at lokalbefolkningen følte at de hadde små muligheter til å påvirke resultatet. Stake forteller at han ikke direkte var aktiv, men at han bidro til diskusjonen om hvordan skadene kunne reduseres blant næringsdrivende. Han påpeker også at han savnet en sentrumsorganisasjon hvor næringsdrivende i sentrum kunne stått mer samla. Kalager forteller at han følte de kasta bort tiden på å argumentere for 0-alternativet (ingen ny veitrasé). Håkonsen sier at han måtte følge med i avisa for å få med seg noe i prosessen. Samtidig påpeker han at verken kommunen eller Norefjell har vært flinke til å dra med seg næringsdrivende nede i bygda i tidligere planprosesser og utviklingsprosjekter. Hennem opplevde at avgjørelsen ble tatt på et høyere nivå, og forteller om diskusjoner der det var ulike oppfatninger om hva kommunen burde gjøre. Kanskje kunne kommunen som reguleringsmyndighet utsatt prosessen, men med det trykket som var hadde veiomleggingen skjedd uansett.

I dagens pågående arbeid med kommunedelplan for Norefjell er det økt fokus på medvirkning blant lokalbefolkningen. Kommunen ønsker aktiv involvering og har arrangert flere åpne folkemøter. Det er mange som har engasjert seg, og det har vært bra oppslutning på møtene. Samtidig ønsker de hele tiden å engasjere flere enkeltpersoner, næringsdrivende og lokale lag og foreninger. Rapporten om tettsteder, næringsliv og veiomlegging peker på at næringslivet også må inkluderes og aktivt være med i planprosesser (Grav & Hjermsstad, 2009). Dette på bakgrunn av at næringsutvikling i kommunen er viktig for å skape et attraktivt sentrum, og spesielt viktig med tanke på å beholde de unge på stedet (Ibid, s.28).

Bye og Wærsted arbeider direkte med kommunedelplanen, og ønsker at planen skal ta innspillene fra lokalbefolkningen på alvor. Lederen av velforeningen sier at det er tydelig at medvirkningsprosessene er mer vektlagt nå enn tidligere og sier at de føler seg hørt. De aller fleste av informantene tror det kommer til å skje endringer i sentrum og ønsker å bidra med sine innspill. Kommunen må sikre medvirkning for å skape engasjement, og ikke minst eierskap til fremtidige planer. Gjennom ulike former for medvirkning kan lokalbefolkningen være med å planlegge sitt samfunn, sikre felles verdier og sikre gode løsninger som tar hensyn til alles behov. Medvirkning fordrer åpenhet og engasjement og kan føre til økt interesse for investering, næringsutvikling og satsning i lokalsamfunnet.

Oppsummering diskusjonskapittel

Det er tydelig at gjennomfartstrafikk og bilen har formet Noresund som sted med den lineære utviklingen langs veiaksen; boligbebyggelser i klynger og næringsvirksomhet som direkte er knyttet til gjennomfartstrafikk. Samtidig har de stedlige ressursene vært med på å forme stedets karakter og identitet, samt kryllingenes identitet. Norefjell er den største og mest aktive motoren i kommunen og har i mange år bidratt til vekst på fjellet, i hovedsak med hytteutbygging, varme senger og skiheisanlegg, samt næringsvirksomhet i tilknytning til dette. Generelt har det alltid vært et bruksforhold til landskapet. Turisme har historisk vært en viktig del av Krødsherad. Samtidig har næringsutviklingen fulgt den generelle samfunnsutviklingen fra jord- og skogbruksrettet virksomhet til industri, for så å få økt fokus på opplevelser og reiseliv.

Noresund har i lang tid hatt transport som identitet. Veiomleggingen førte til mindre gjennomfartstrafikk, og dermed endring av stedets karakter og identitet. Gjennom disse endringene har noen kvaliteter forsvunnet, mens andre har oppstått. Personlig ser jeg at veiomleggingen har ført til nye muligheter for utvikling av Noresund sentrum. Transport kan fortsatt være en del av identiteten, samtidig legger redusert trafikkmengde til rette for muligheten til å endre og rette fokus mot den menneskelige dimensjonen i sentrumsområdet. De strukturelle endringene krever at lokalbefolkningen må omstille seg og se hvilke kvaliteter som er gjeldende i lokalsamfunnet. Kvalitetene er viktig for identitetsbygging, landskapskarakteren og for videre utvikling, samt for å unngå stedstap.

Veier er viktige faktorer for at mange tettsteder kan bli nokså like, med store asfalterte arealer og utvikling på bilens premisser. Samtidig fører bilen til stor individuell frihet og har nettopp gjort hyttebyggingen på Norefjell mulig. Veier danner nett av infrastruktur, og har i tillegg til landskapskarakteren lagt føringer for stedlig utvikling. Omleggingen av rv. 7 førte med seg strukturelle forandringer som ga endrede betingelser for utvikling av Noresund sentrum. Nasjonale føringer for utvikling av bærekraftige samfunn konsentrerer seg ofte om bysamfunn med tilhørende utfordringer. For eksempel ønsker overordnede føringer mindre bruk av bil og større grad av kollektivtransport. Det er utviklet mye kompetanse for byer, men det er gjerne andre utfordringer for mindre tettsteder. Dette skaper utfordringer for mindre tettsteder når de skal utvikles.

For mindre tettsteder hvor boligbebyggelsen og næringsvirksomheten er spredt, og avstandene til kommunale tjenester er lengre enn gåavstand og arbeidspendling er et kjent fenomen, er det en utopi at bilen blir borte. Selv er jeg fra en mindre kommune med store avstander og har et avhengighetsforhold til bilen i hverdagen. Likevel ser jeg at bilavhengige samfunn har store forbedringspotensialer til å begrense bilbruk og skape et definert sentrumsområde for lokalbefolkningen med fokus på myke trafikanter og attraktive offentlige møteplasser. Nødvendigheten av parkeringsarealer er et faktum, men dette trenger nødvendigvis ikke gå på bekostning av sentrumsutviklingen og sosiale møteplasser.

Gehl (2016) er opptatt av god kontakt med utearealene hvor det er trivelig for myke trafikanter. Nærheten til fjorden og fjellet er kvaliteter som er særegne for Noresund, og bør

være utgangspunkt for videre utvikling. Videre påpeker Gehl (2016) hvordan bebyggelsesstrukturen og høyde påvirker aktivitetsnivå, og hvordan dette kan skape trygge og attraktive uterom. Opplevelser langs gangaksen er et viktig element som kan føre til at flere velger å la bilen stå og heller ferdes til fots i området. Dagens tettsteder bør i større grad fokusere og prioritere planlegging for den menneskelige dimensjonen.

Omleggelsen av rv. 7 var en stor utfordring og nedtur for mange kryllinger. Nå virker det til at tiden er inne for å utnytte godene veiomleggelsen førte med seg. Det trengs en mer arealeffektiv utnyttelse av sentrumsområdene på Noresund og det er behov for å skape et attraktivt sentrum, næringsliv og møteplasser for lokalbefolkningen, deltidsbeboere og turister. Under intervjuene fikk jeg inntrykk av en engasjert lokalbefolkning og kommuneadministrasjon som er motiverte til å skape et *nytt* Noresund sentrum.

Kommunedelplan for Norefjell og Noresund kan bli et viktig styringsverktøy for utviklingen. Lokalbefolkningen må bidra aktivt i medvirkningsprosessene og kommunen må premiere lokale initiativ. De små initiativene som har vært tatt bør satses videre på, og kommunen bør kunne bevilge penger til initiativene som peker fremover. Et godt eksempel på vellykket initiativ er Krøderen kro. Byggingen av veranda med fin utsikt og et selvforsynende dessertbord vitner om kreativitet som ikke har all verdens kostnader. For å nå ønsket utvikling må kommunen ta et aktivt grep og følge opp kommunedelplanens innhold.

Veiomleggingen har påvirket Noresund i ulik grad. Næringsvirksomhetene som hadde hovedfokus på gjennomfartstrafikken, har tydelig slitt mest. For de fleste næringsdrivende var ikke omstillingen av næringslivet i en aktiv fase da veiomleggelsen ble en realitet. Dette har fått konsekvenser. Nå virker næringslivet til å være i omstilling, og hovedfokus har falt på turistnæringen. Ønsket er at Noresund og Norefjell sammen skal skape arbeidsplasser lokalt i kommunen. Arbeidsplasser, samt salg av attraktive tomter og hus er et godt grunnlag for å tiltrekke seg nye mennesker. I utviklingen av Noresund og Norefjell er det viktig å tilby ulike tjenester, tilbud og funksjoner slik at de to stedene ikke blir konkurrenter. Synergieffektene må utnyttes. Dette krever overordnede føringer fra kommunens planapparat og planlegging som følges opp over tid.

«Viktig med tett og godt samarbeid på mindre steder, for å hindre å konkurrere hverandre ut, men heller finne gode løsninger sammen»

(Informant)

Alle informantene er enig i at bomiljøet og bokvaliteten har blitt forbedret med veiomleggingen. Mindre forurensing i form av støy og støv har vært særlig positivt for de som bor langs veien. Likeså har reduksjonen av trafikkmengde i en viss grad gjort det tryggere å ferdes langs veien. Likevel har ikke bruken av landskapet blitt endret i vesentlig grad, og det er antatt at dette skyldes at Drammenstrafikken som skal til Hallingdal og vestover fortsatt passerer tettstedet, likeså gjør trafikken til Norefjell.

Norefjells sentrale beliggenhet 70-80 km nordvest for Oslo gjør at Norefjell har en sentral beliggenhet og regnes som Oslos nærmeste høyfjell (Krødsherad kommune, 2019). Det er derfor å anta at mange av deltidsbeboere har kort vei til fritidsboligen. Kort avstand, samt økt fritid fordrer mye bruk av fritidsboligen og området omkring. En del av behovene til deltidsbeboerne samsvarer med lokalbefolkningens behov, for eksempel behovet for fritidsaktiviteter sommer og vinter. Det er en generell trend at vi får mer fritid og behovet for et bredt tilbud fritidsaktiviteter øker. Ved å lete etter felles faktorer for lokalbefolkningen og deltidsbeboere, og «bygge stein på stein» i det små vil dette forandre en utvikling for alle.

Et definert sentrumsområde med ulike tjenester, tilbud og funksjoner vil flytte tyngdepunktet i sentrum fra rundkjøringen og infrastrukturen. De sentrumsnære naturkvalitetene må gjøres tilgjengelig for allmenheten og solrike plasser i le med fin utsikt er særlig attraktive steder som har et stort potensial. Denne type utvikling fokuserer på den menneskelige dimensjonen, og er i så måte i samsvar med Gehl. Dette vil kunne skape nye møteplasser noe som fordrer sosial identitet og tilhørighet til tettstedet.



Bilde 57: Rundkjøringen på Noresund og Noresund kro

Kapittel 6: Oppsummering og konklusjon

Oppsummering og konklusjon

Gjennom intervjuene har det tydelig kommet frem at det er to særlig identitetsskapende elementer for Noresund og kryllingene, innsjøen – Krøderen og fjellet – Norefjell. Transport har alltid vært en viktig del av Noresund med innsjøen og sundet som et historisk viktig krysningspunkt. Videre har det også kommet frem at veiene er et svært viktig element i landskapet, og at kryllingens identitet er sterkere knyttet til veier og transport enn mange trolig var klar over. Dette har ført til at veiomleggingen ikke kun har skapt strukturelle endringer, men også har påvirket stedets og kryllingenes identitet. Uten en klar og tydelig plan for omstilling av lokalsamfunnet har dette tilsynelatende ført til at Noresund har hatt en stillestandsperiode utviklingsmessig etter etableringen av Norefjellporten og veiomleggingen. Noresund sentrum og funksjonene der har ikke endret seg, til tross for at betingelsene har endret seg og utviklingen har kunnet ta et annet fokus enn tidligere.

Ved store strukturelle endringer er det særlig viktig å involvere lokalsamfunnet.

Lokalsamfunnet kjenner godt til nødvendige tjenester og funksjoner. Samtidig kan det være behov for et blikk utenfra for å se stedets potensiale. Gjennom det pågående arbeidet med kommunedelplanen for Norefjell har det vært fokus på medvirkning, samt ekstern profesjonell bistand gjennom mulighetsstudie og utvikling av strategi for Norefjellområdet (Krødsherad kommune, n.d.) (Mimir, 2017). Lokalsamfunnet bør involveres i framtidig planarbeid gjennom aktive medvirkningsprosesser. Når lokalsamfunnet involveres er det viktig at forvaltningen er tydelig på hva lokalbefolkningen bør bruke kreftene sine på. Store nasjonale interesser overkjører lett en kommune om tiltaket er et sterkt ønske. Lokal tettstedsutvikling er en arena der befolkningen kan ha stor påvirkningskraft, samt at medvirkning fordrer eierskap.

Bilen gir stor personlig frihet og bruken av bil er nødvendig for mange som bor og oppholder seg i mindre distriktskommuner. Veier er arealkrevende, noe som gjerne går på bekostning av areal for myke trafikanter. Samtidig bærer veier med seg faktorer som støy, støv og store grå arealer til parkering og oppstilling som gjør det lite attraktivt å oppholde seg i nærheten. Utviklingen på Noresund har tydelig vært på bilens premisser. Selv om veiene og transport er en stor del av bruken av landskapet og identiteten på Noresund bør framtidig utvikling av

sentrum legge økt vekt på de menneskelige dimensjonene i planlegging. Dette fordrer mulighet til å skape flere sosiale møteplasser og sosiale interaksjoner i sentrumsområdet. Gjennom ulike prøveprosjekt kan kommunen, som spiller en svært sentral rolle i utviklingsarbeidet og som er nødt til å aktivt gå inn som utviklingsmotor, prøve ulike fysiske tiltak på en billig måte. Prøveprosjekt er en gylden mulighet til å se hvilke tiltak som fungerer og kan videreføres.

Bilbruk kan begrenses til visse områder i sentrum med opparbeidede parkeringsareal. Et tiltak kan for eksempel være å begrense bilbruk i et sentralt sentrumsområde, og dermed skape et skille mellom myke trafikanter og biler. Dette fordrer også trafiksikkerhet, en hyggeligere atmosfære for myke trafikanter og øker muligheten til å skape sosiale og trygge møteplasser i sentrum. De sosiale møteplassene bør by på opplevelser, sosial interaksjon gjennom aktiviteter, åpne for økt bruk av sentrumsområdet rundt fjorden, samt beholde den visuelle utsikten mot fjellet.

Veiomleggingen har påvirket Noresund i stor grad både positivt og negativt etter hvem og hvordan man ser på endringene som har skjedd. Alle informantene uttrykte at veiomleggingen har vært mest negativ for næringsutviklingen på Noresund på grunn av redusert trafikkmengde, og derav redusert kundegrunnlag. Næringsutvikling ble utredet gjennom flere ulike rapporter før og like etter veiomleggingen, og flere av funnene i denne oppgaven bygger opp under tidligere utredninger. Samtidig påpeker samtlige informanter, uavhengig tilknytning til stedet, at bokvaliteten og bomiljøet har blitt forbedret etter veiomleggingen. Dette er antatt å særlig gjelde de som bor langs fv. 280. Det er også antatt at sentrumsutviklingen har fått nye muligheter etter veiomleggingen.

Multiconsult har på oppdrag fra Statens vegvesen region øst utarbeidet en rapport for å se på tettsteder, næringsliv og veiomlegging. Arbeidet er gjort i tilknytning til arbeid med en kommunedelplan for E6 Ringebru sør – Frya (Grav & Hjermestad, 2009). For å innhente datagrunnlag har informanter fra forskjellige kommuner hvor tettsteder har opplevd veiomleggelse blitt intervjuet. Rapporten har sett på tettstedene/kommunene Ringebru, Grong, Melhus, Orkanger, Gol, Brumunddal, Vågåmo, Dokka, Raufoss og Askim.

Hovedfunnene i rapporten er at det er bred enighet i alle berørte kommuner om at flytting av

hovedveg ut av sentrum har vært positivt for tettstedet, selv om mange av kommunene – og særlig handelsstanden – i utgangspunktet var negative (Ibid, s. 6). Mindre støy og støv, og et mer trafiksikkert sentrum er positive effekter som blir pekt på (Ibid). For næringslivet derimot kommer rapporten fram til at det er større utfordringer, da veiomleggingen har ført til at næringer som har vært avhengig av gjennomgangstrafikken har fått dårligere lokalisering, og dermed dårligere kundegrunnlag (Ibid). Funnene i rapporten samsvarer i stor grad med funnene gjort i denne oppgaven.

Informantene i rapporten påpeker videre at det må legges vekt på sikring av gode avkjøringsmuligheter – og helst rundkjøring – til sentrum (Ibid, s.16). I tilfellet på Noresund er veiomleggingen av en annen karakter. Her må valget av kjørerute velges ved Sokna eller Ørgenvika, og ikke i direkte tilknytning til sentrumsområdet på Noresund. For de som ferdes på fv. 280 fører veien fortsatt direkte gjennom sentrum, uten behov for å svinge av. Slik har Noresund fortsatt gjennomgangstrafikk, samtidig som tettstedet har blitt mer isolert fra rv. 7, enn for eksempel Gol. Likevel er det fortsatt en god del gjennomgangstrafikk fra Drammen/Hokksundområdet, samt trafikk til Norefjell. Informantene i rapporten påpeker også viktigheten av tydelig skilting, slik at trafikantene oppfatter hva som finnes og at de faktisk er i sentrum (Ibid). Ved Ørgenvika og Sokna er det tydelig skilting til Norefjell. Dette var et ønske fra Krødsherad kommune, og Statens vegvesen forsterket skiltingen. Fokuset på Norefjell er kommet tydelig frem i skiltingen, mens Noresund som tettsted kommer tilsynelatende i andre rekke. Økt skilting og markedsføring av Noresund som tettsted og sentrumsområde vil kunne styrke oppmerksomheten på tettstedet. Samtidig bør informasjon om tjenester og tilbud i sentrum, samt skilting i sentrum få økt fokus. Det må lages strategier for hvordan næringslivet skal få folk til å stoppe på Noresund.

Videre sier rapporten at flytting av hovedvei i tettsteder fører til frigjorte arealer som tidligere ikke var tilgjengelig til sentrumsutvikling (Ibid, s.16). Frigjorte arealer gir muligheter for utvikling, samtidig kan det ta tid å ta de frigjorte arealene i bruk. Dette er muligheter som gjør seg gjeldende på Noresund også. I 2019 er det fem år siden den nye traséen mellom Sokna og Ørgenvika ble åpnet. Nå må kommunen og lokalbefolkningen ta grep for å utvikle sitt lokale sentrum for fremtiden.

Hvert sted har sitt særpreg, noe som gjør at steder kan være veldig forskjellige. En studie i seg selv er ikke tilstrekkelig til å si kunne generalisere funnene. For at funnene i denne oppgaven skal kunne ha overføringsverdi til andre lignende caseområder må de sees i sammenheng med studier av andre steder. Tilsynelatende virker det til at rapporten om tettsteder, næringsliv og veiomlegging (Grav og Hjermand, 2009) i stor grad samsvarer med funnene i denne oppgaven. Dette, sett i sammenheng med flere lignende rapporter som støtter opp under funnene fordrer muligheten til å kunne trekke generelle antagelser om hva som vil kunne skje med utviklingen av tettsteder som opplever en stor veiomleggelse.

Norefjell er en sterk drivkraft i lokalsamfunnet og frembringer store mengder folk. Noresund sitt potensiale til vekst i næringsutvikling, forbedret bomiljø og å styrke sin rolle som tettsteds- og sentrumsfunksjon er å utnytte Norefjell som en lokal drivkraft. Gjennom dette kan Noresund bli et sentrumsområde og en sosial møteplass med nødvendig og ønskede tjenester, funksjoner og tilbud for lokalbefolkning, deltidsbeboere og turister. Med utgangspunkt i attraktivitetspyramiden (Vareide & Strom, 2010) bør Krødsherad kommune og Noresund legge en strategi for å aktivt utnytte den faste og sterke variabelen (besøksattraktiviteten) til å styrke de to andre variablene (bedriftsattraktiviteten og bostedsattraktiviteten). Ved å utligne og styrke de tre dimensjonene vil samlet attraktivitet føre til vekst i lokale næringer og befolkningsvekst (Ibid).

Det er sjelden en strukturell endring skjer isolert og flere faktorer og krefter har ført til at Noresund sentrum er som det er i dag. Nasjonalt rammeverk tar i liten grad for seg utfordringer ved utvikling av mindre tettsteder som ikke opplever befolkningsvekst. Dette gjør det ekstra krevende for mindre kommuner som allerede har begrenset med ressurser. Bærekraftig utvikling har tre dimensjoner. Ønske er at alle tre dimensjonene ivaretas, også ved utvikling av mindre tettsteder.

For å sikre utvikling med kvalitet på Noresund vil det være viktig å se utviklingen i sammenheng med utviklingen på Norefjell, slik den nye kommunedelplanen ønsker. Arbeidet med denne helhetlige planen kan utgjøre en viktig forskjell i utviklingstrenden for Noresund. For at planen og fremtidig utvikling skal lykkes er det viktig å se på hvilke krefter som påvirker Noresund. Dette er vanskelig og byr på store utfordringer. På bakgrunn av dette er det viktig

at fremtidige planer for Noresund både er forutsigbare og fleksible slik at utviklingen kan tilpasses ulike strukturelle endringer og krefter som vil påvirke i fremtiden. Samtidig bør planene bygge på stedlig ressurs, kvaliteter og landskapselementer. Vellykket sentrum-, tettsteds- og kommunalutvikling for lokalbefolkning, deltidsbeboere og turister bygger på involvering av lokalbefolkning, en aktiv satsning og tilrettelegging fra kommunen, investorer som ønsker å satse, bevaring av stedlig ressurs og identitet, samt en stegvis utvikling med enkle grep hvor lokale initiativ premieres.

Generelt setter store prosjekter i gang prosesser som kan føre til både stagnasjon og muligheter. Avslutningsvis vil denne oppgaven presentere en punktliste over hvilke fremtidsmuligheter lokalsamfunnet på Noresund har, sett i lys av endringene som har skjedd.

<i>Overordnede tiltak</i>	<i>Konkrete tiltak</i>
Knytte begge sider av brua tettere sammen	<ul style="list-style-type: none"> • Økt grad av offentlig tilgjengelighet ved å tilrettelegge for bading, båtliv og sosiale møteplasser (eks. offentlig brygge og grillplass) ved Noresundet • Fokus på Noresund bru som et viktig arkitektonisk element i sentrumsområdet
Behov for å ta grep utenom å kun fortette med nye bygninger	<ul style="list-style-type: none"> • Plante en ny «ung mester» i sentrumsområdet • Skape/bygge nye grønne oppholdsareal • Utviklingsplaner som bygger på prinsippet om at fortetting bør utvikles i flere faser med klare mål om hva som bør skjer mens man venter på en ny investering/investor (Eks. etablere park på utviklingstomt før utbygging starter – fokus på å skape trivsel gjennom flere utbyggingstrinn)
Skape attraktive sosiale møteplasser og viktige sentrumsfunksjoner	<ul style="list-style-type: none"> • Finne solrike og vindbeskyttende plasser eller skape slike • Må aktivere området for mennesker før de velger å bosette seg eller drive næring der • Må få mennesker til sentrumsområdene før tjenestetilbudet øker, dette for å unngå økt andel tomme lokaler • Redusere bruk av bil i deler av sentrum • Fokus på den menneskelige dimensjonen ved utforming av gater og uteoppholdsareal

	<ul style="list-style-type: none"> • Fokus på enkel tilrettelegging for barn, ved for eksempel lekeplass og skøytebane
<p>Knytte fjord og fjell nærmere sentrumsområdet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Trekke vann inn som et element i sentrum, fordi vannet tydelig er et viktig element i Noresund, men er lite synlig fra sentrum • Sikre offentlig traséer i området ved Kirkehaugen for å knytte sentrum og vannet sammen • Bevare utsikten til Norefjell
<p>Aktivere de ulike sentrumsområdene, koble de sammen og skape et helhetlig sentrumsområde</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivere Kirkehaugen som et utsiktspunkt og gjøre området mer tilgjengelig og offentlig synlig • Sikre offentlig traséer i området for å binde sentrum sammen • Aktivere Noresund bru og området rundt • Skilting og oversiktskart fordrer synlighet og tilgjengelighet
<p>Kommunen som utvikler og viktig støttespiller</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Premiere lokale initiativ både med ressurser og tilrettelegging fra kommunen
<p>Skape et attraktivt oppholdssted og stoppested</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Satse på identitetsskapende tilbud fremfor kjedetilbud (For eksempel, Flå har McDonalds, Noresund bør velge noe annet) • Skape interaksjoner med deltidsbeboere og turister gjennom næringsliv, møteplasser, aktiviteter og opplevelser • Skape genuine opplevelser, samt tilby lokale og tradisjonell håndverkskvalitet • Nye bygninger må gjenspeile stedets identitet og karakter gjennom materialbruk, høyde og utforming • Bør benytte seg av ekstern og profesjonell hjelp utenfra for å se stedets potensiale



Bilde 58: Norefjell

Kapittel 7: Referanser og vedlegg

Referanser

- Amdam, J. & Veggeland, N. (1998). *Teorier om samfunnsplanlegging*. Oslo: Universitetsforlaget. ISBN: 8200227278
- Amundsen, A. (2011). Miljøgater. Tilgjengelig fra:
<https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-7/> (04.04.2019)
- Bakken, C. P. (2013). *Trafikkundersøkelse. Hvordan vil den nye rv7 fra Sokna til Ørgenvika påvirke handelsstand på Noresund?* (Rapport) Høgskolen i Buskerud, i samarbeid med Destinasjon Norefjell og Krødsherad kommune.
- Bjerknes, C. (2012). Slik ble Flå kommune reddet av Olav Thon. Tilgjengelig fra:
<https://www.dn.no/samfunn/slik-ble-fla-kommune-reddet-av-olav-thon/1-1-1860050>
(04.04.2019)
- Bentzrød, S.B. (2014). «Miljøgate» med opptil 10 000 biler i døgnet. Tilgjengelig fra:
<https://www.aftenposten.no/norge/i/XwEBg/Miljogate-med-opptil-10000-biler-i-dognet>
(04.04.2019)
- Buskerud fylkeskommune. (2018). *Regional plan for areal og transport i Buskerud*. Tilgjengelig fra:
<http://www.bfk.no/Documents/BFK/Regionalutvikling/Regionale%20planer%20og%20strategier/Regional%20plan%20for%20areal%20og%20transport%20i%20Buskerud%202018-2035.pdf>
(15.02.2019)
- Bråthen, K. (2019, 14.mars). Vekst og fortetting. Grønt, urbant sentrum er Noresund framtid.
Bygdeposten, s.6.
- Clemetsen, M. & Knagenheim, T. (2010). *Landskapsressursanalyse. «Telemarkskanalen som regionalpark»*. (Aurland Naturverkstad, rapport 01-2010). Tilgjengelig fra:
<https://channels.visittelemark.no/dbimgs/Landskapsressursanalyse14%20april%202010.pdf>
(08.05.2019)
- Clemetsen, M. & Stokke, K.B. (2014). Landskapsressursanalyse - regionalt utviklingsverktøy for landskap og lokalsamfunn. *Plan 6/2014*. Tilgjengelig fra:
<http://www.norskeparker.no/wp-content/uploads/2015/03/Landskapsressursanalyse-Plan6-14-Clemetsen-og-Stokke.pdf> (08.05.2019)
- Council of Europe. (n.d). 47 Member States. Tilgjengelig fra:
<https://www.coe.int/en/web/portal/47-members-states> (15.03.2019)
- Det kongelige samferdselsdepartement. (2017). *Nasjonalt transportplan, 2018-2029*. (Meld. St. 33 2016-2017) Tilgjengelig fra:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf> (25.02.2019)

- Engebretsen, Ø., Grue, B., Hanssen, J.U., Haukeland, J.V. (1998). *Riksvei 7 – betydningen for Hallingdal og øst-vest sambandet*. (TØI rapport 1113/1998). Oslo. ISSN: 0806-9999. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=9488> (09.05.2019)
- Ericsson, B., Arnesen, T. & Vorkinn, M. (2010). *Ringvirkninger av fritidsbebyggelse*. (ØF-rapport nr. 3/2010) Tilgjengelig fra: <https://www.ostforsk.no/wp-content/uploads/2017/09/032010.pdf> (23.02.2019)
- Farstad, M. (2008). *Med bygda i bytte*. (Bygdeforskning, notat 10/08) ISSN 1503-2027. Tilgjengelig fra: <https://docplayer.me/15950058-Med-bygda-i-bytte-forholdet-mellom-urbane-andrehjemseiere-og-fastboende-i-rurale-omrader-belyst-ved-hjelp-av-sosial-bytteteori.html> (09.11.2018)
- Farstad, M. & Almås, R. (2009). Fra økt konfliktpotensial til vin/vin: hvordan kan bygdefolk flest tjene på fritidsboligbrukernes tilstedeværelse i bostedskommunen? *Utmark 1/2009*. Tilgjengelig fra: http://utmark.nina.no/portals/utmark/utm_ark_old/utgivelser/pub/2009-1/art/Farstad_Almaas_Utmark_1_2009.html (16.11.2018)
- Forskrift om konsekvensutredninger. (2017). Forskrift om konsekvensutredning. (FOR-2017-06-21-854). Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854/%C2%A71#%C2%A71> (22.02.2019)
- Gehl, J. (2016). *Byer for mennesker*. København: Bogværket. 1. utgave, 3.opplag. ISBN: 9788792420114
- Grav, A.T. & Hjermsstad, L. (2009). *Tettsted, næringsliv og veiomlegging. Hva skjer med arealutvikling og næringsliv på et tettsted når hovedvegen legges om?* (Statens vegvesen). Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/178705/binary/341457?fast_title=Fagrappport+n%C3%A6ringsliv.pdf
- Guttu, J. (2003). *Den gode boligen. Fagfolk oppfatning av boligkvalitet gjennom 50 år*. Oslo: Arkitekthøgskolen i Oslo. ISBN: 8254701571
- Hansen, T.R. (2018). Slutt for YX i Krødsherad. Tilgjengelig fra: <https://www.bygdeposten.no/nyhet/krodsherad/noresund/slutt-for-yx-i-krodsherad/s/5-10-183574?access=granted> (23.04.2019)
- Hansen, T.R. (2019). Her sto kjøperne i kø for å sikre seg bolig. Tilgjengelig fra: <https://www.bygdeposten.no/nyheter/krodsherad/noresund/solgte-huset-pa-forste-visning/s/5-10-230350> (10.04.2019)
- Hanssen, G.S., Hofstad, H., & Saglie, I-L. (2015). *Kompakt byutvikling. Muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget AS. ISBN: 9788215024219
- Henriksen, J., Hvamb, J-H. M., & Kjølleberg, C. (2015). *Ny vei – nye muligheter?* (Bacheloroppgave)

- Høgskolen i Buskerud og Vestfold, Hønefoss.
- Hvattum, M., Brenna, B., Elvebakk, B. & Larsen, J.K. (2016). *Routes, roads and landscapes*. Routledge. New York. ISBN: 9781138246140
- Johannessen, A., Tufte, P.A. & Christoffersen L. (2016). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstrakt Forlag. ISBN: 9788279353843
- Jørgensen, K., Geelmuyden, A.K., Eggen, M. (1999). *Landskapet vi lever i*. Oslo: Norsk arkitekturforlag. ISBN: 8275320119
- Kammerud, K. (2015). *Miljøgata i prosjektet rv. 7 Sokna – Ørgenvika, til det beste for alle?* (Mastergradsavhandling). Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, Ås. Tilgjengelig fra: https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/id/466564/kammerud_2015.pdf (15.03.2019)
- Kirkhusmo, L. A. (1992). *Grunnvann i Buskerud fylke*. (NGU, rapport 92.160). ISSN: 0800-3416. Tilgjengelig fra: https://www.ngu.no/upload/Publikasjoner/Rapporter/1992/92_160.pdf (21.03.2019)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2009). Den Europeisk landskapskonvensjon. Firenze 21.10.2000 (norsk tekst). Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/internasjonalt-plansamarbeid/landskapskonvensjonen/om-konvensjonen/europeisk-landskapskonvensjon-norsk-teks/id426184/> (25.04.2019)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. (Rundskriv T-5/93) Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/> (25.02.2019)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014a). *Grad av utnyttning. Beregnings- og måleregler*. (H-2300 B). Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/boby/grad_av_utnyttning.pdf (05.03.2019)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014b). Den europeiske landskapskonvensjonen. (CETS no. 176). Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/internasjonalt-plansamarbeid/landskapskonvensjonen/id410080/> (22.02.2019)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2015). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*. (H-2347 B) Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale_forventninger_bm_ny.pdf (03.03.2019)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom – en idéhåndbok. Departementets*

- sikkerhets- og serviceorganisasjon*. 12/2016 – opplag 750. H-2386. Tilgjengelig fra:
https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcdbbd92a/byrom_id_ehandbok.pdf
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (n.d.). Planlegging etter plan- og bygningsloven. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/id1317/\(02.02.2019\)](https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/id1317/(02.02.2019)).
- Kommuneprofilen. (n.d.). Pendling inn og ut av kommunene. Tilgjengelig fra:
https://kommuneprofilen.no/Profil/Sysselsetting/DinRegion/syss_pond_region.aspx
(15.02.2019)
- Krødsherad kommune. (1981). Reguleringsbestemmelser i tilknytning til reguleringsplan for området Noresund sentrum. Tilgjengelig fra:
http://kart3.nois.no/krodsheradplandok/7_bestemmelser.pdf (22.02.2019)
- Krødsherad kommune. (1994). Reguleringsbestemmelser Noresund sentrum. Tilgjengelig fra:
http://kart3.nois.no/krodsheradplandok/17_bestemmelser.pdf (22.02.2019)
- Krødsherad kommune. (2006). Planbeskrivelse, reguleringsplan Noresund sentrum. Tilgjengelig fra:
http://kart3.nois.no/krodsheradplandok/36_planbeskrivelse.pdf (22.02.2019)
- Krødsherad kommune. (2013). Bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel. Tilgjengelig fra: http://kart3.nois.no/krodsheradplandok/76_bestemmelser.pdf (22.02.2019)
- Krødsherad kommune. (2014). Kommuneplanens samfunnsdel, planprogram.
- Krødsherad kommune. (2016). *Kommunal planstrategi 2016-2020*. Tilgjengelig fra:
https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/i5f32ca22-d0bd-4606-a8e9-a5aab6058acf/planstrategi-vedtatt-24112016.pdf (23.02.2019)
- Krødsherad kommune. (2018). *Felles planprogram for delplanene Tempelseter, Djupsjøen og Eggedal sentrum og Norefjell 2019 – 2035*. Tilgjengelig fra:
https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/iaa0c5b48-b490-4159-80a6-352b1f1dbf3f/planprogram-norefjell-2018.pdf%20s.9 (22.02.2019)
- Krødsherad kommune. (2019). *Planbeskrivelse til kommunedelplan, Norefjell 2019-2035. Høringsversjon*. Tilgjengelig fra: https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/i5d54b528-3f42-4dd4-9d08-884391b0f893/planbeskrivelse.pdf (10.04.2019)
- Krødsherad kommune. (n.d.). *Noresund sentrum 2030 – mellom fjord og fjell*. Tilgjengelig fra:
<https://www.krodsherad.kommune.no/tjenester/politikk-og-administrasjon/administrasjon/horing-og-offentlig-ettersyn/kommunedelplan-for-norefjell/>
(02.05.2019)
- Kvale S., & Brinkmann, S. (2015). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS. ISBN: 9788205463547

- Miljøverndepartementet. (1998). *Den regionale planleggingen og arealpolitikken*. Meld. St. 31. 1992-93. Tilgjengelig fra:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/4ca3568a7fc143049f6809e70fe34bab/6107-fortet.pdf> (19.02.2019)
- Miljøverndepartementet. (2005). *Miljøvennlige og attraktive tettsteder. Erfaringer og anbefalinger fra tettstedsprogrammet*. (T-1449) ISBN: 824573990. Tilgjengelig fra:
<https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/md/rap/2005/0002/ddd/pdfv/t-1449.pdf> (19.02.2019)
- Mimir. (2016). *Norefjell – sømløst og sanselig*. Forstudie. Tilgjengelig fra:
https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/ib513404c-9365-47f9-8c90-87adfe2418c2/2016-forstudie-norefjell-reisemalsprosess.pdf (22.02.2019)
- Mimir. (2017). *Helhetlig strategi for Norefjell. Fra OK til WOW!* Tilgjengelig fra:
https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/i61b79943-231f-4dc9-b39d-767334100c5a/helhetlig-strategi-for-norefjell-sluttrapport-endelig.pdf (09.04.2019).
- Mørch, A. (1976). *Krødsherad, bygdehistoriene*. Drammen: Harald Lyche & Co. Bind II.
- Nielsen, G. & Strand, A. (2013). Transportteknologi og byutvikling. *Plan 4-5/2013*. Tilgjengelig fra:
http://bullby.net/wp-content/uploads/2014/10/Plan-4-5_2013-Nielsen-og-Strand.pdf (05.04.2019)
- Norberg-Schulz, C. (1992). *Mellom jord og himmel. En bok om steder og hus*. Oslo: Pax Forlag A/S. ISBN: 8253015822
- Norgeskart. (n.d.). Høydeprofil. Tilgjengelig fra:
<https://wps.geonorge.no/res/3835897127272392.png> (08.05.2019)
- Plan- og bygningsloven. (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling. (LOV-2008-06-27-71). Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=pbl> (22.02.2019)
- Oskarson, E. (2019). Bærekraftig utvikling. Tilgjengelig fra:
<https://www.fn.no/Tema/Fattigdom/Baerekraftig-utvikling> (22.02.2019)
- Puschmann, O. (2005). *Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner*. (NIJOS-rapport 10/2005). Norsk institutt for jord- og skogkartlegging, Ås. Side 46-49.
- Regjeringen. (2018). Fortetting. Tilgjengelig fra:
<https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/fortetting-ny/id2363894/> (19.02.2019)
- Regjeringen. (2018a). Bolig. Tilgjengelig fra:
<https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/bolig-ny/id2363919/> (20.02.19)

- Røset, A.K. (2006). *Planbeskrivelse*. Rambøll AS, Drammen.
- Schmidt, L. (2014). *Kompakt by, bokvalitet og sosial bærekraft*. Oslo: Husbanken.
- SSB. (2007). Sentralisering - årsaker, virkninger og politikk. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/offentlig-sektor/artikler-og-publikasjoner/sentralisering-aarsaker-virkninger-og-politikk> (01.05.2019)
- SSB. (2018). Areal og befolkning i tettsteder. Tilgjengelig fra
<https://www.ssb.no/statbank/table/04859/tableViewLayout1/>
<https://www.ssb.no/statbank/table/04859/tableViewLayout1/> (08.05.2019).
- SSB. (n.d.). Kommunefakta, Krødsherad 0622 (Buskerud). Tilgjengelig fra
<https://www.ssb.no/kommunefakta/krodsherad> (08.05.2019).
- Statens Vegvesen (2006). *Rv. 7 Sokna – Ørgenvika, reguleringsplan med planbeskrivelse*. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/65650/binary/22833 (07.01.2019).
- Statens vegvesen. (2012). *Rv. 7 Sokna – Ørgenvika. Reguleringsplan, planbeskrivelse*. Tilgjengelig fra:
<https://kart.ringerike.kommune.no/webinnsyn/Content/plandialog/GetGIplanregisterFil.aspx?systemid=dynid%7C605%7C315-02%7C315-Planbeskrivelse2.pdf%7CPLANBESKR&k=605&arkivnavn=WINMAP> (15.03.2019)
- Statens Vegvesen. (2018). Vegkart. Trafikkmengde. Tilgjengelig fra:
[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(category:\(id:4621,intervals:\(~2009\),type:'interval'\),farge:'0_1,id:540\)\)/@205693,6685176,10/vegobjekt:81225396:e41a1c:540](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(category:(id:4621,intervals:(~2009),type:'interval'),farge:'0_1,id:540))/@205693,6685176,10/vegobjekt:81225396:e41a1c:540)
- Statens Vegvesen. (n.d). *Rv. 7 Sokna – Ørgenvika*. Tilgjengelig fra:
https://www.vegvesen.no/_attachment/273450/binary/483318?fast_title=Informasjonsbrosjyre+oktober+2011.pdf
- Storstenvik, H. (2010). 14 ansatte mister jobben. Tilgjengelig fra:
<https://www.bygdeposten.no/krodsherad/14-ansatte-mister-jobben/s/1-43-5027934>
- Sæter, I. (1914). *Krødsherred. Jubilæumsskrift 1914*. Christiania: Grøndahl & søns boktrykkeri.
- Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. 4. utg. Oslo: Fagbokforl. ISBN: 9788245014938
- Tennøy, A. & Saglie, Inger-Lise. (2000). *Stedsanalyser i planlegging*. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt K. V., Nore, N. (2014). Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service? (TØI rapport 1334/2014). Oslo. ISSN: 0808-1190. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=37141> (23.02.2019)
- Thuen, T. (2003). *Sted og tilhørighet*. Kristiansand: Høyskoleforlaget AS. ISBN: 8276343953
- Vareide, K. & Strom, H.N. (2010). Næringsutvikling og attraktivitet. Kongsbergregionen. (TF-notat nr.

40/2010). Tilgjengelig fra: <https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/filer/1834.pdf>
(07.03.2019)

Referanser bilder

Bilder merket *privat* er tatt av student.

Bilde 1: *Noresund bru*. (Foto) Berg, K.M.

Bilde 2: *Noresundet*. (Foto) Berg, K.M.

Bilde 3: *Noresund sentrum*. (Foto) Privat.

Bilde 4: *Innsjøen Krøderen ved Green*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra:

<https://www.google.com/maps/@60.1708223,9.6673714,3a,75y,96.83h,108.37t/data=!3m6!1e1!3m4!1s1VP93FKmknUbdlep34txQ!2e0!7i13312!8i6656> (20.04.2019)

Bilde 5: *Bjøre*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra:

<https://www.google.com/maps/@60.1634301,9.620552,3a,75y,18.92h,92.85t/data=!3m6!1e1!3m4!1si1XF97lwDSuOUU461wiVww!2e0!7i13312!8i6656> (20.04.2019)

Bilde 6: *Olberg kirke, 1860-årene*. (Foto). Tilsendt fra informant.

Bilde 7: *Leers butikk, 1910*. (Foto). Tilsendt fra informant.

Bilde 8: *Noresund kro 1965*. (Foto). Tilsendt fra informant.

Bilde 9: *Olberg kirke og K4-bygningen*. (Foto) Tilgjengelig fra: [https-](https://digitaltmuseum.no/011015427397/landskap-kroderen-noresund-kyrkje-olberg-bjoroya-gardsbruk/media?slide=0.png)

[//digitaltmuseum.no/011015427397/landskap-kroderen-noresund-kyrkje-olberg-bjoroya-gardsbruk/media?slide=0.png](https://digitaltmuseum.no/011015427397/landskap-kroderen-noresund-kyrkje-olberg-bjoroya-gardsbruk/media?slide=0.png) (28.03.2019)

Bilde 10: *Noresund sentrum 1969*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 11: *Noresund sentrum 1969*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 12: *Noresund sentrum 1990*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 13: *Noresund sentrum 1990*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 14: *Noresund sentrum 2005*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 15: *Noresund sentrum 2005*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 16: *Noresund sentrum 2010*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 17: *Noresund sentrum 2010*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 18: *Noresund sentrum 2016*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 19: *Noresund sentrum 2016*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra: www.norgeibilder.no

Bilde 20: *Krøderbanen og Krøderen stasjon*. (Foto). Tilgjengelig fra:

<https://www.dt.no/vis/kalender/events/29905925> (17.04.2019)

Bilde 21: *M/S Kryllingen II*. (Foto). Tilgjengelig fra: <https://www.hanen.no/bedrift/646> (17.04.2019)

Bilde 22: *Noresund bru, mot Norefjell*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra:

https://www.google.com/maps/@60.1810912,9.6196314,3a,75y,351.22h,98.8t/data=!3m6!1e1!3m4!1sYPVdj_Ke0jBKleQL3Pa4xA!2e0!7i13312!8i6656 (19.04.2019)

Bilde 23: *Skogkledde åser bak Olberg kirke*. (Foto) Privat.

Bilde 24: *Jordbrukslandskap ved Bjøre*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra:

https://www.google.com/maps/@60.156971,9.6290165,3a,75y,48.87h,92.03t/data=!3m7!1e1!3m5!1sovNkKQ5ThQ5j7WQxILVGg!2e0!6s%2F%2Fgeo2.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DovNkKQ5ThQ5j7WQxILVGg%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D304.017%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656 (19.04.2019)

Bilde 25: *Innsjøen Krøderen/Krøderfjorden sett fra brua ved tettstedet Krøderen*. (Skjermdump).

Tilgjengelig fra:

https://www.google.com/maps/@60.1229342,9.7833868,3a,75y,289.21h,108.36t/data=!3m7!1e1!3m5!1sEzqGWWz9ii_tltwIQV6eOw!2e0!6s%2F%2Fgeo1.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DEzqGWWz9ii_tltwIQV6eOw%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D152.71536%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656 (17.04.2019)

Bilde 26: *Utsikt fra Norefjell*. (Foto) Privat.

Bilde 27: *Norefjell sett fra Krøderen*. (Foto). Tilgjengelig fra:

https://www.risskov.no/norefjell_ski_and_spa.html (18.04.2019)

Bilde 28: *Noresund sentrum*. (Foto) Privat.

Bilde 29: *Noresund sentrum*. (Foto). Privat.

Bilde 30: *Noresund sentrum*. (Foto). Privat.

Bilde 31: *Noresund sentrum*. (Foto). Privat.

Bilde 32: *Kjøpesenteret, Norefjellporten*. (Foto). Privat.

Bilde 33: *Kjøpesenteret, Norefjellporten*. (Foto). Privat.

Bilde 34: *Kjøpesenteret, Norefjellporten*. (Foto). Privat.

Bilde 35: *Kjøpesenteret, Norefjellporten*. (Foto). Privat.

Bilde 36: *Norefjelltoppen*. (Foto). Tilgjengelig fra:

<https://www.finn.no/realstate/leisuresale/ad.html?finnkode=136103456> (26.04.2019)

Bilde 37: *Norefjell ski og spa, Bøseter*. (Foto). Tilgjengelig fra:

<https://www.krogsveen.no/kjope/boliger-til-salgs/Norefjell-Ski-Spa-Landsbyen-5215-28664611734108> (26.04.2019)

Bilde 38: *Den gamle mester*. (Foto). Privat.

Bilde 39: *Rundkjøringen på Hamremo*. (Foto) Privat.

Bilde 40: *Den gamle mester*. (Foto). Privat.

Bilde 41: *Villa Fridheim*. (Foto). Privat.

Bilde 42: *Krøderen/Krøderfjorden*. (Foto). Tilgjengelig fra:

https://no.wikipedia.org/wiki/Kr%C3%B8dsherad#/media/File:Kr%C3%B8dsherad_IMG_3363_kr%C3%B8dsherad_kirkested_rk_84845.JPG (20.04.2019)

Bilde 43: *Ferjestedet Noresund, ca. 1900*. (Foto). Tilsendt fra informant.

Bilde 44: *Noresund sentrum*. (Foto). Privat.

Bilde 45: *Noresund sentrum*. (Foto). Privat.

Bilde 46: *Tettstedskilt Noresund*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra:

<https://www.google.no/maps/@60.1743672,9.6345822,3a,75y,312.55h,83.01t/data=!3m6!1e1!3m4!1sNMA0KV9UI8E392BN-7D2mg!2e0!7i13312!8i6656> (10.04.2019)

Bilde 47: *Tettstedsskilt Noresund*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra:

<https://www.google.no/maps/@60.1829091,9.6171734,3a,75y,158.14h,94.95t/data=!3m6!1e1!3m4!1sZ9zyvwXgFOWmHCaX6lxvXQ!2e0!7i13312!8i6656> (11.04.2019)

Bilde 48: *Tettstedsskilt Noresund*. (Skjermdump). Tilgjengelig fra:

https://www.google.no/maps/@60.1847417,9.6252899,3a,75y,188.97h,86.15t/data=!3m7!1e1!3m5!1sxY1A_baPbBNljcGyreNTCw!2e0!6s%2F%2Fgeo1.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DxY1A_baPbBNljcGyreNTCw%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%26h%3D2000 (10.04.2019)

Bilde 49: *Norefjell skisenter*. (Foto). Privat

Bilde 50: *Kryllingsprell*. Maeland, H. (Foto). Tilgjengelig fra:

<https://www.bygdeposten.no/nyhet/krodsherad/kryllingsprell/fornoyd-med-siste-sprell/s/5-10-190837> (26.04.2019)

Bilde 51: *Rundkjøringen på Noresund*. (Foto). Privat.

Bilde 52: *Rundkjøringen på Noresund*. (Foto). Privat.

Bilde 53: *Skøytebane i Noresund sentrum*. (Foto). Privat.

Bilde 54: *Idrettsanlegg ved kommunehuset og Noresund skole*. (Foto). Tilgjengelig fra:

<http://krodsherad.itumkunde.no/sider/tekst.asp?side=3> (26.04.2019)

Bilde 55: *Krøderen kro*. (Foto). Tilgjengelig fra: <http://www.kroderenkro.no/galleri> (18.04.2019)

Bilde 56: *Anleggsarbeid ved Hamremo*. (Foto). Tilgjengelig fra:

<https://www.aftenposten.no/norge/i/L0mbR/Forst-forsvant-Rv-7-og-trafikken---sa-kom-rundkjoringen-til-20-mill> (26.04.2019)

Bilde 57: *Rundkjøringen på Noresund*. (Foto). Privat.

Bilde 58: *Norefjell*. (Foto). Privat.

Referanser figurer

Figurer merket *redigert* er redigert fra original av student.

Figurer merket *egenprodusert* er selvlagd.

Figur 1: *Illustrasjon av veitrasé*. Egenprodusert.

Figur 2: *Oppgavestruktur*. Egenprodusert.

Figur 3: *Oppgavestruktur*. Egenprodusert, med inspirasjon fra Johannessen, A., Tufte, P.A. & Kristoffersen L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstract. ISBN: 9788279352983.

Figur 4: *Kart over ny og gammel trasé for rv. 7*. (2006). Statens vegvesen. Tilgjengelig fra:

https://www.vegvesen.no/_attachment/65650/binary/22833 (10.03.2019)

Figur 5: *Avstander til omkringliggende tettsteder og byer*. Egenprodusert.

Figur 6: *Kommunene i Buskerud fylke*. Redigert, underlag tilgjengelig fra:

<http://www.bfk.no/Om-Buskerud1/Om-Buskerud2/Kart> (20.02.2019)

Figur 7: *Oversikt over antall innbyggere, bolig, fritidsboliger og varme senger*. Egenprodusert.

Informasjon tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/kommunefakta/krodsherad>

<https://www.ssb.no/kommunefakta/kostra/krodsherad/landbruk>

[https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/i61b79943-231f-4dc9-b39d-](https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/i61b79943-231f-4dc9-b39d-767334100c5a/helhetlig-strategi-for-norefjell-sluttrapport-endelig.pdf)

[767334100c5a/helhetlig-strategi-for-norefjell-sluttrapport-endelig.pdf](https://www.krodsherad.kommune.no/_f/p1/i61b79943-231f-4dc9-b39d-767334100c5a/helhetlig-strategi-for-norefjell-sluttrapport-endelig.pdf)

<https://www.ssb.no/statbank/table/04859/tableViewLayout1/>

<https://www.ssb.no/statbank/table/04859/tableViewLayout1/> (08.05.2019)

Figur 8: *Oversiktskart Krødsherad kommune*. Redigert, underlag tilgjengelig fra:

[https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1556361443&](https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1556361443&vwr=asv)

[vwr=asv](https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1556361443&vwr=asv) (30.03.2019)

Figur 9: *Bergensbanens trasé i Krødsherad kommune*. Redigert, underlag tilgjengelig fra:

www.norgeskart.no (20.03.2019)

Figur 10: *Veitraséer i Krødsherad kommune*. Redigert, underlag tilgjengelig fra:

[https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1556361443&](https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1556361443&vwr=asv)

[vwr=asv](https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1556361443&vwr=asv) (20.03.2019)

Figur 11: *ÅDT for fv. 280 og rv. 7*. Tilgjengelig fra:

[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(category:\(id:4621,interval](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(category:(id:4621,interval)

[s:\(~2009\),type:'interval'\),farge:'0_1,id:540\)\)/@205693,6685176,10/vegobjekt:81225396:e41a](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(category:(id:4621,interval)

[1c:540](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(category:(id:4621,interval) (21.04.2019)

Figur 12: *ÅDT for fv. 280 og rv. 7*. Tilgjengelig fra:

[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(category:\(id:4621,intervals:\(~2009\),type:'interval'\),farge:'0_1,id:540\)\)/@205693,6685176,10/vegobjekt:81225396:e41a1c:540](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(category:(id:4621,intervals:(~2009),type:'interval'),farge:'0_1,id:540))/@205693,6685176,10/vegobjekt:81225396:e41a1c:540) (21.04.2019)

Figur 13: *ÅDT for fv. 280 og rv. 7*. Tilgjengelig fra:

[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(category:\(id:4621,intervals:\(~2009\),type:'interval'\),farge:'0_1,id:540\)\)/@205693,6685176,10/vegobjekt:81225396:e41a1c:540](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(category:(id:4621,intervals:(~2009),type:'interval'),farge:'0_1,id:540))/@205693,6685176,10/vegobjekt:81225396:e41a1c:540) (21.04.2019)

Figur 14: *Høydeprofil Høgevarde-Ørgenvika*. Tilgjengelig fra: www.norgeskart.no (23.03.2019)

Figur 15: *Høydeprofil Noresund, øst-vest*. Tilgjengelig fra: www.norgeskart.no (23.03.2019)

Figur 16: *Oversiktskart over bildelokasjon*. Redigert, med grunnlag tilgjengelig fra:

<https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1556361443&vwr=asv> (26.04.2019)

Figur 17: *Grunnkart for arealbruk i kommunen*. Tilgjengelig fra:

<https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1555430836&vwr=asv> (20.02.2019)

Figur 18: *Arealbruk i et utvidet Noresund sentrum*. Egenprodusert.

Figur 19: *Oversiktskart over ulike deler av Noresund sentrum*. Egenprodusert.

Figur 20: *Kommuneplan for Krødsherad kommune*. Tilgjengelig fra:

<https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1555493604&vwr=asv> (20.02.2019)

Figur 21: *Gjeldende reguleringsplaner på Noresund*. Tilgjengelig fra:

<https://kart3.nois.no/krodsherad/Content/Main.asp?layout=krodsherad&time=1555493604&vwr=asv> (20.03.2019)

Figur 22: *Reguleringsplan for Noresund, 2006*. Tilgjengelig fra:

http://kart3.nois.no/krodsheradplandok/36_plankart.pdf (20.03.2019)

Figur 23: *Reguleringsplan for Noresund, 1994*. Tilgjengelig fra:

http://kart3.nois.no/krodsheradplandok/17_plankart.jpg (20.03.2019)

Figur 24: *Reguleringsplan for Noresund, 1981*. Tilgjengelig fra:

http://kart3.nois.no/krodsheradplandok/7_plankart.jpg (23.04.2019)

Figur 25: *Utsnitt av kommunedelplan, 2019-2035*. Tilgjengelig fra:

<https://www.krodsherad.kommune.no/tjenester/politikk-og-administrasjon/administrasjon/horing-og-offentlig-ettersyn/kommunedelplan-for-norefjell/> (25.04.2019)

Figur 26: *Viktige funksjoner for tettsteder*. Buskerud fylkeskommune. (2018). Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2023. Høringsutkast. Tilgjengelig fra:

<http://www.bfk.no/Documents/BFK/Regionalutvikling/Areal%20og%20transportplan/H%C3%B8ringsdokumenter/Forslag%20til%20Regional%20plan%20for%20areal%20og%20transport%20i%20Buskerud%20-%20h%C3%B8ringsutkast.PDF> (27.04.2019)

Figur 27: *Attraktivitetspyramiden*. Vareide, K. & Strom, H.N. (2010). Næringsutvikling og attraktivitet.

Kongsbergregionen. (TF-notat nr. 40/2010). Tilgjengelig fra:

<https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/filer/1834.pdf>

Figur 28: Ulike syn på definisjon av sentrum. Egenprodusert.

Figur 29: *Utkast av skissert utvikling på Noresund*. Redigert, underlag tilgjengelig fra:

<https://www.bygdeposten.no/nyheter/krodsherad/noresund/foreslar-radhus-i-kjopesenter/s/5-10-210570?access=granted> (21.03.2019)

Figur 30: *Skisse fra mulighetsstudie, Norefjell 2030 mellom fjord og fjell*.

Tilgjengelig fra: <https://www.krodsherad.kommune.no/tjenester/politikk-og-administrasjon/administrasjon/horing-og-offentlig-ettersyn/kommunedelplan-for-norefjell/> (02.05.2019)

Vedlegg

Vedlegg 1: Informasjonsskriv til informanter

Informasjonsskriv til informanter

Hei, jeg heter Ane Killingstad og studerer by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) på Ås. Som avslutning på mitt femårig studie skriver jeg masteroppgave våren 2019, og i forbindelse med oppgaven min ønsker jeg å foreta intervjuer. Målet med oppgaven er å belyse hvordan større veiomleggingen kan påvirke stedsutvikling og bomiljø for mindre tettsteder, og Noresund er valgt som caseområde. Jeg mener du kan bidra med kunnskap og nye perspektiver til oppgaven.

Ved å delta i prosjektet innebærer det at du er informant til dette arbeidet gjennom intervju. Jeg ønsker å ta lydopptak under intervju, og dette avklares før intervjustart med en skriftlig samtykkeerklæring. Lydopptaket skal ikke deles med noen og vil bli slettet etter det er laget et skriftlig resyme. Du har anledning til å godkjenne resymet før informasjonen brukes. I tilfeller hvor lydopptak ikke er aktuelt, er det ønskelig å ta notater under intervju. Under intervjuene og gjennom samtykkeerklæringen blir det avtalt hvilke personopplysninger som er aktuelle for bruk i oppgaven (navn, arbeidssted/arbeidstittel, partitilhørighet) eller om du ønsker å bli anonymisert. Om det er ønske om anonymisering vil navn og personopplysninger bli sensurert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du senere velger å trekke deg.

Før intervju vil du få tilsendt stikkord som omhandler temaet, som ønskes belyst. Under intervju vil det også være anledning til å komme med supplerende opplysninger.

Jeg håper du har mulighet til å bidra, gjerne i løpet av slutten av januar/starten av februar. Vi kan avtale passende tid og sted for intervju via telefon/mail.

Kontakt meg gjerne for spørsmål eller annet: 95183389 / ane.killingstad@nmbu.no

Vennlig hilsen

Ane Killingstad

Vedlegg 2: Overordnet intervjuguide

Stikkord	Utfyllende spørsmål	Relevans for oppgaven
<i>Tilknytning/engasjement</i>		
Personlig forhold til Noresund	Hva slags forhold har du til Noresund?	Rekruttering
Tilknytning til Noresund	Hvordan er din tilknytning til området/landskapet? (Født, oppvokst, tilflyttet, fraflyttet)	Rekruttering
Bosted i kommunen (om aktuelt)	Hvor i kommunen bor du? (Sentrum, gård, boligfelt, annet)	Rekruttering
Yrke, arbeidsplass	Hvor jobber du?	Rekruttering
Engasjement i lokalsamfunnet	Er du engasjert/har du en rolle i lokalsamfunnet? I så fall hvilken?	Rekruttering
Identitetsfølelse	Hva skaper identitetsfølelse?	Rekruttering
<i>Lokalsamfunn</i>		
Innbyggerne på Noresund	Hvilke mennesker bor på Noresund? Hvem er de? Hva gjør de?	Hovedproblemstilling
(Historisk) Utvikling av Noresund. Påvirkning av infrastruktur/veiomlegging?	Hvordan vil du beskrive utviklingen av Noresund? Hvilke påvirkninger tror du infrastruktur og omleggingen av Riksvei 7 har ført til?	Hovedproblemstilling
Kvaliteter på Noresund	Hvilke kvaliteter ser du på Noresund? Har disse forandret seg etter veiomleggingen?	Hovedproblemstilling
Bomiljø og bokvalitet. Påvirkning av veiomlegging.	Hvordan vil du beskrive bomiljøet og bokvalitet på Noresund? Har dette forandret seg etter veiomleggingen?	Hovedproblemstilling
Næring, næringsutvikling. Påvirkning av veiomlegging.	Hvilke næringer finnes på Noresund? Hvordan vil du beskrive næringsutviklingen? Har veiomleggingen påvirket næringsutviklingen?	Hovedproblemstilling
Fremtidig stedsutvikling. Påvirkning av veiomlegging.	Hvilke muligheter anser du at Noresund har for fremtidig stedsutvikling? Har veiomleggingen påvirket stedsutviklingen?	Hovedproblemstilling
Kvaliteter på Noresund. Påvirkning av veiomlegging.	Hvilke kvaliteter finnes på Noresund? Hvilke har gått tapt/betydelig redusert i tilknytning til veiomleggelsen? Hvilke har oppstått/blitt	Hovedproblemstilling

	forsterket i tilknytning til veiomleggelsen?	
Endring i utvikling, hvilke krefter?	Hvilke krefter har ført til endring i utviklingen av Noresund?	Underproblemstilling A
Andre store forandringer som har påvirket Noresund.	Hvilke andre store forandringer har påvirket Noresund de siste årene?	Underproblemstilling A
Hva savnes?	Hva savnes på Noresund?	Hovedproblemstilling
<i>Landskap</i>		
Beskrivelse av området/landskapet	Hvordan vil du beskrive området/landskapet på Noresund?	Hovedproblemstilling
Særpreget	Hva særpreger Noresund? Hva liker du best ved området/landskapet på Noresund?	Hovedproblemstilling
Bruk av landskapet	Hvordan bruker du landskapet, og til hva?	Hovedproblemstilling/ Underproblemstilling A
Endring i bruk av landskapet	Hvordan har bruken av landskapet endret seg? Hvilke faktorer har ført til dette?	Hovedproblemstilling/ Underproblemstilling A
<i>Planlegging</i>		
Involvering og medvirkning i planprosessen angående omlegging av Riksvei 7	I hvilken grad føler du at lokalbefolkningen ble involvert og hørt i prosessen angående omlegging av Riksvei 7?	Underproblemstilling A
Involvering og medvirkning i dagens planprosesser	I hvilken grad føler du at lokalbefolkningen blir involvert og hørt i dagens planprosesser? Hvilke metoder kan føre til at lokalbefolkningen blir engasjert?	Underproblemstilling B
Engasjement i tilknytning til utarbeidelse av ny kommunedelplan for Norefjell, som inkluderer Noresund	Er du engasjert i arbeidet/medvirkningsprosesser med ny kommunedelplan for Norefjell hvor Noresund er et sentralt tema? I hvilken grad og på hvilken måte? Om ikke engasjert, hvorfor ikke og hvordan kan du engasjeres?	Underproblemstilling B
Noresund 2040 – hva, hvem, hvordan?	Hva karakteriserer/hvordan ser Noresund ut om ca. 20 år?	Underproblemstilling B

Vedlegg 3: Samtykkeerklæring

Vil du delta i forskningsprosjektet?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor **formålet er å belyse hvordan større veiomleggingen kan påvirke stedsutvikling og bomiljø for mindre tettsteder**. I dette skrivet gis du informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Masteroppgaven skrives som avslutning på femårig studie av by- og regionplanlegging ved NMBU. Overordnet tema for masteroppgaven er hvordan tettsteder kan bli påvirket av store samferdselsprosjekter. Jeg ønsker å benytte kvalitativ metode, hvor dokumentanalyse, litteraturstudie og intervju blir viktig for å belyse temaet. Oppgaven er tenkt som casestudie, hvor Noresund er caseområdet. Bakgrunnen for valget er tidligere omlegging av riksvei 7, og hvordan dette har påvirket tettstedet.

Bakgrunnen for oppgaven er at samferdselsprosjekter kan betraktes som motorer som igangsetter eller forsterker drivkrefter som gjør store endringer for samfunn og landskap, og kan føre til strukturelle forandringer. Endringer i menneskers livsbetingelser er i liten grad et tema som vektlegges og problematiseres i planprosessen og dens tilhørende utredning for konsekvenser, og kunnskapen om dette er derfor forholdsvis beskjeden.

For å belyse temaet har jeg utarbeidet en hovedproblemstilling, med to underproblemstillinger:

Hvordan kan større veiomlegginger påvirke stedsutvikling og bomiljø for mindre tettsteder?
- Hvilke krefter fører til endringen, og i hvilken grad ivaretas dette gjennom utredning
- Hvordan involveres lokalsamfunn i planlegging av framtidige endringer?

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Jeg er selv ansvarlig for forskningsprosjektet, og plikter som student ved NMBU å følge deres retningslinjer og regelverk gjennom arbeidsprosessen. Veileder er tilknyttet til NMBU, og vil veilede arbeidet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

For å belyse temaet er det ønskelig å komme i kontakt med personer som har tilknytning og tilhørighet til caseområdet, jobber med relevante oppgaver og som tidligere har vært involvert eller engasjert i planer og prosjekter i tilknytning til Noresund og veiomleggingen av Riksvei 7.

Det er ønskelig å belyse ulike synspunkter, og utvalget er derfor basert på ulik tilhørighet, tilknytning og engasjement.

Hva innebærer det for deg å delta?

Ved å delta i prosjektet innebærer det at du er informant til arbeidet gjennom intervju. Det er ønskelig å ta lydopptak under intervju, og dette avklares med hver enkelt person. Det vil bli

laget et skriftlig resyme av lydopptaket, som kan tilsendes intervjuobjekt for godkjenning før informasjonen brukes. I tilfeller hvor lydopptak ikke er aktuelt, er det ønskelig å ta notater under intervju.

Før intervju vil du få tilsendt stikkord som omhandler temaet, som ønskes belyst. Under intervju vil det også være anledning til å komme med supplerende opplysninger.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Under intervjuene og gjennom samtykkeerklæringen blir det avtalt hvilke personopplysninger som er aktuelle for bruk i oppgaven (navn, arbeidssted/arbeidstittel, partitilhørighet) eller om du ønsker å bli anonymisert. Om det er ønske om anonymisering vil navn og personopplysninger bli sensurert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan oppbevares og brukes dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrevet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Opplysninger innhentet gjennom intervju vil bli oppbevart på en sikker privat lagringsenhet. Filene vil ikke inneholde personopplysninger uten samtykke.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Prosjektet skal etter planen avsluttes 15.mai 2019. Informasjon, opplysninger og lydopptak vil da slettes fra sikker privat lagringsenhet.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- få slettet personopplysninger om deg,
- få utlevert en kopi av dine personopplysninger, og
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Opplysninger om deg behandles i tråd med ditt samtykke.

Med vennlig hilsen

Ane Killingstad

Student, NMBU

ane.killingstad@nmbu.no /95183389

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju
- at oppgaven kan omtale meg ved bruk av min arbeidstitel/arbeidsplass/partitilhørighet (stryk det som ikke passer)
- at oppgaven kan omtale meg med navn
- at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet (15.mai 2019)

(Signert av informant, dato)



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway