Fylkesmannen i Oppland OPPLAND fylkeskommune Nord-Fron kommune Statens vegvesen MIDT-GUDBRANDSDAL NÆRINGSFORENING VINSTRA MARKEDSFORENING - Regionsenteret Vinstra

Rapport frå studietur

Studietur til Kongsberg, Bø, Seljord, Rjukan og Notodden, 26-28 oktober

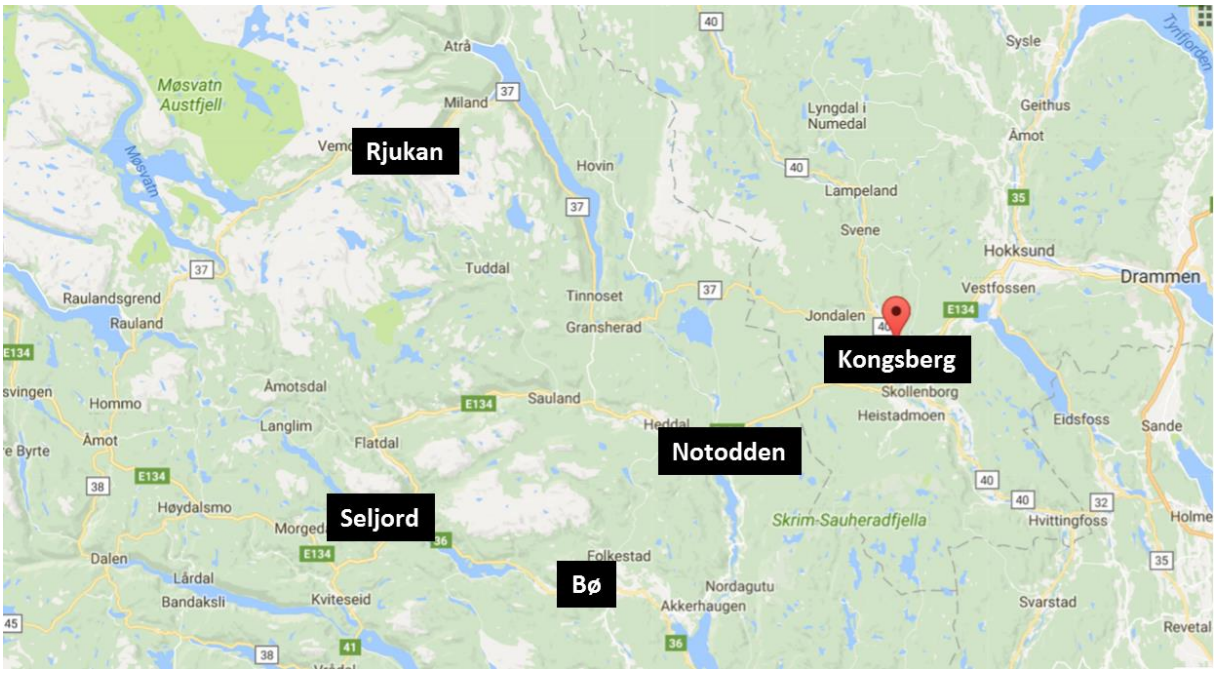
Innhold

Innledning 3
Kongsberg 4
Bø 7
Seljord 10
Rjukan 12
Notodden 14
Oppsummering 16
Vedlegg 1 – Program 18

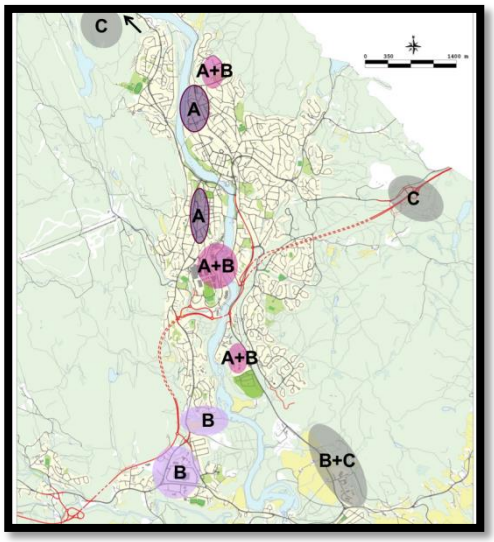
Innledning

Prosjektgruppa for Vinstra 2046 gjennomførte 26-28. oktober 2016 en studietur til Kongsberg, Bø, Seljord, Rjukan og Notodden som en del av kartleggingsfasen i prosjektet. Det ble gjennomført møter med representanter for kommuneadministrasjonen i alle de fem byene, omvisning og orienteringer. Byene var valgt ut på bakgrunn av at de ble vurdert å ha en eller flere utfordringer som var sammenlignbare med Vinstra, eller hadde gjort byutviklingsgrep med overføringsverdi. Prosjektgruppa var i tillegg på byvandring i Brumundalen sentrum, men det ble ikke avholdt møter med representanter for kommunen.

Deltakere på studieturen var Håkon Hermansson (prosjektleder), Egil Tofte (næringssjef), Hanne Wattum (plan og areal), Anne Kari Aspeslåen (eldrerådet), Per Erik Fonkalsrud (Oppland Fylkeskommune) og Kjersti Moltubakk (Vegvesenet).



Kongsberg



Kongsberg er en bykommune i Buskerud med ca 27.000 innbyggere og 16-17.000 arbeidsplasser. Det er Norges tredje største industri-kommune med mange som pendler inn til byen.

Teknologityngdepunkt med bevisst lokalisering av næringsområder

Tradisjonene fra Kongsberg Våpenfabrikk har gitt byen betydelige fagmiljøer innen produksjon av høyteknologivåpen, bildeler og utstyr til skipsfart, luftfart og olje- og gassindustrien. Kongsbergindustrien omsetter årlig for nær 40 milliarder NOK.

Planlegging av næringsarealer følger ABC-prinsippet med konsentrasjon i klynger sentralt i byområdet. De fleste større arbeidsplasskonsentrasjoner er tilgjengelige i sykkelavstand fra sentrum. Høydeforskjeller til omkringliggende boligområder kan imidlertid være en barriere for sykling.

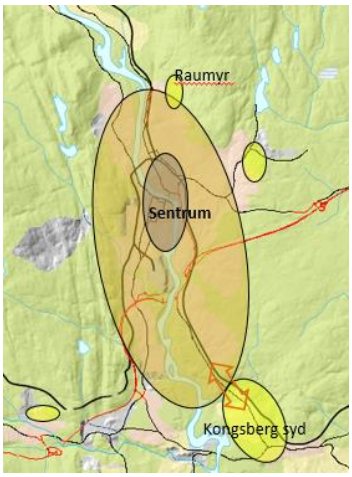
Kongsberg er også et viktig trafikk-knutepunkt både for vei, buss og jernbane. Mye av identiteten til byen er knyttet til sølvgruvene, og dette motivet finner man også igjen i utsmykning flere steder i byen og i navnsetting. I tillegg er Kongsberg kjent for sin årlige jazz-festival.

Sentrumsutvikling – todelt sentrum

Numedalslågen deler byen i to. Vestsida er den eldste delen av bergverksstaden, med den unike barokk-kirken som et landemerke. Østsiden (Nymoen) har et mer moderne sentrumspreg med handlegater, skoler, hoteller og buss- og jernbanestasjon. Kommunen har gjennom etablering av

Krona kultur- og kunnskapssenter (kulturhus, høyskole, kulturskole, kino, bibliotek, frivilligsentral mm.) søkt å vitalisere vestsida og skape et tyngdepunkt for aktivitet.

I kommuneplanen er Kongsbergs indre sentrum definert slik at både østsida og vestsida inngår (ca 1 km i diameter). Kongsberg søker å opprettholde et kompakt utbyggingsmønster med konsentrasjon om bysentrum, arbeidsplasskonsentrasjoner og transportinfrastruktur. Detaljhandel tillates bare i sentrum, med unntak av dagligvarehandel og plasskrevende varer. Kommunen har satt krav om næringsvirksomhet i 1. etg. langs definerte handelsgater for å oppnå et levende gatemiljø.



Mange av næringsbyggene i sentrum eies av aktører som ikke er profesjonelle eiendomsutviklere. Dette kan til tider oppleves som en utfordring i et byutviklingsperspektiv.

Det er et mål å få mere folk i sentrum. Dette forutsetter at det er trygt, pent og hyggelig. Folk må ha noe i sentrum å gjøre. Dette sikres gjennom aktiviteter, boliger, arbeidsplasser, lekeplasser, skoler mm. Det forutsettes at støy og forurensning holdes nede, og at det er god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende. En levende by avhenger av et lønnsomt næringsliv, og sentrumsnæringene prioriteres i parkeringspolitikken med times- parkering i gatene.

Numedalslågen deler sentrum i to og er et meget markant trekk ved byen. Det pågår et arbeid med å videreutvikle en elvepark som bedre utnytter elva i byutviklingen.

Nullvekstmål for biltrafikk

Kongsberg har satt nullvekstmål for biltrafikk, og arbeider for å redusere bilandelen fra 60 % til 50 %. Byen har en høy andel av gående og syklende, men lav kollektivandel. Virkemidler for å oppnå endret reisemiddelfordeling er parkeringspolitikk og en sterk sykkelsatsing.

Sykkelby med høy sykkelandel

Kongsberg ble sykkelby i 2006 og har oppnådd en sykkelandel på 11 prosent. Det er jobbet med fysiske tiltak, sykkelparkering og informasjonskampanjer med grunnlag i fireårige handlingsplaner. Målet er å øke sykkelbruken som transport i byen og til skolene til min. 15 prosent i 2023.

Det er investert ca 90 millioner i fysiske tiltak som bru, sykkelfelt, gang- og sykkelvei, kryssutbedringer og visningsskilt. I tillegg er det etablert sykkelparkering (totalt 1000 plasser) i sentrum, ved knutepunkter, skoler og barnehager samt et sykkelparkeringshus ved Kongsberg

stasjon.

Samarbeidet mellom statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunen, frivillige og media har vært en viktig suksessfaktor. Det er nødvendig med felles forståelse om beslutningene og politisk vilje. Satsingen krever synlige resultater, og må være en integrert del av kommunal utbyggingspolitikk. Bruk av nye løsninger og samhandling i trafikken er ofte utfordrende for den enkelte trafikant, og drift og vedlikehold er et stadig tilbakevendende tema.

Ny stamveg utenom sentrum

Det foreligger planer om å legge E 134 utenom sentrum. Det er stort fokus på å styrke veiforbindelsen til Oslo og Gardermoen-regionen. Dette er svært viktig for industrien. Det er ønske om å redusere reisetiden til Oslo til en time både med bil og tog. Kommunen ser omleggingen som en fordel for å unngå en del gjennomgangstrafikk og få en direkte kobling til industriparken sør for byen.

http://www.kongsberg.kommune.no/

Bø

Bø er kommunesenter i Bø kommune i Telemark. Kommunens næringsgrunnlag er hovedsakelig jord- og skogbruk, offentlige kontorer, utdannelsesinstitusjoner som Bø vidaregående skule (tidligere landsgymnas) og Høgskolen i Telemark samt turisme.

En kommune i vekst

Bø opplever vekst i folketallet og har som mål å opprettholde folketallsveksten på høgde med landsgjennomsnittet. Kommunen har ca 6000 innbyggere, hvorav de fleste (ca 4000) bor sentrumsnært. Økt tilflytting har også resultert i økende boligpriser og større investeringsvilje.

Kommunen har ca 150.000 besøkende hver sommer, og Sommerland er den store attraksjonen. Bø er også en studentby, og ser det derfor som viktig å videreutvikle høgskolecampusen til å bli et attraktivt område og styrke Bø sin posisjon som skole- og kompetansesenter.

Kompakt utvikling med handel i sentrum

Bø tar i sin planlegging sikte på et bærekraftig utbyggingsmønster med et kompakt sentrum og boligområder innenfor gangavstand til sentrumsbebyggelsen. Målet er et fortetta og levende sentrum der en gradvis utvikler en kvartalsliknende struktur. Gjennom en fortettingsanalyse i prosjektet Bygdepakke Bø er det avdekket et betydelig fortettingspotensiale for bolig i Bø sentrum, og Rambøll vurderer at hele folkeveksten og vekst i arbeidsplasser fram til 2040 kan dekkes innenfor dagens sentrumsgrense. Kommunen vurderer fortetting som en forutsetning for å opprettholde og øke næringsattraktiviteten og skape mer handel og liv i sentrum.

Fram til nå har kommunen sagt nei til investorer som ønsker å etablere kjøpesenter utenfor sentrum. Flere av disse har valgt å etablere seg i sentrum i stedet. Det er åpnet for storhandel utenfor sentrum, der blant andre Biltema har etablert seg.

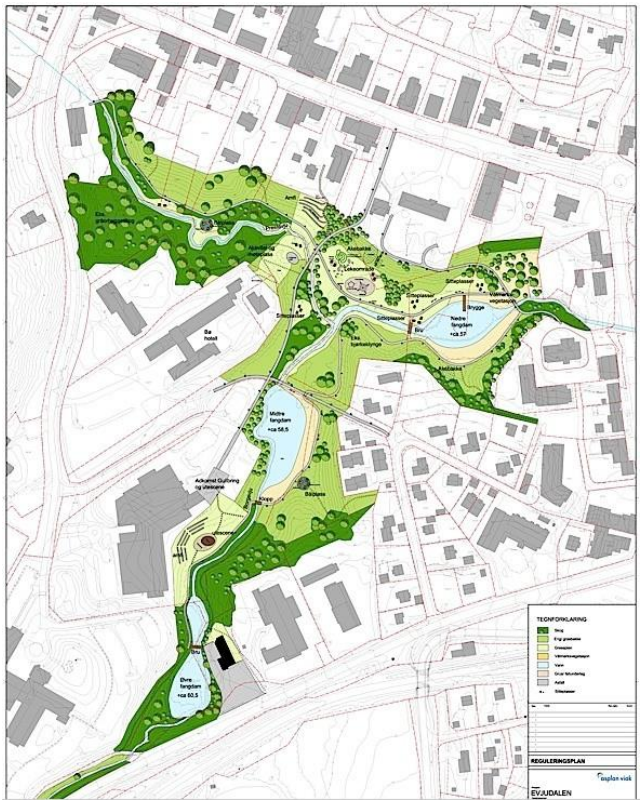
I handlegatene Bøgata og Stasjonsvegen er det satt krav til næring på bakkeplan med hovedinngang fra gata. Det stilles også krav til kvartalsvise reguleringsplaner.

Kommunen har etablert en sentrumsplan med den hensikt å vise de mange ulike gårdeierne hva de kan oppnå med samarbeid. Det er mange ulike prosjekter i sentrum. Blant annet Torgprosjektet er et fellesprosjekt der både handelsforeningen og frivillige organisasjoner har blitt aktive brukere av torget. Bø har også gode erfaringer med tidlig involvering. Dialog med utbygger av matbutikkbutikk resulterte blant annet i at denne valgte å bygge leiligheter oppå butikken. Kommunen har opparbeidet et kvikkleireområde tett på sentrum til felles grøntområde. Boligutbyggere i bykjernen kan kjøpe seg fri fra krav til uteområde ved å bidra med finansiering til kommunale fellesområder.

En politisk kultur for risikovilje, konsensus og fravær av omkamper om politiske beslutninger framheves som viktige suksesskriterier for byutviklingen. I tillegg trekker ordføreren fram at det er viktig at lokalpolitikerne lytter til råd fra administrasjonen i byutviklingsspørsmål.

Evjudalen – en grønn oase

I sentrumsplanen for Bø ble det avsatt et stort grøntområde som skulle sikre lett tilgang til natur i nærmiljøet ved fortetting i øvrige deler av sentrum. Området er omskap fra en tilgrodd ravinedal til et mer parkmessig område med turveger, benker, leke- og treningsapparater. Kvikkleieområder er sikret og det er anlagt vannspeil/fangdammer i bekkeløpene som både gir flomdemping og øker opplevelseskvaliteten. Området fungerer både som sosial møteplass for rekreasjon og som transportkorridor der turvegene binder sammen høyskoleområdet og sentrum.



Trafikk - Bygdepakke Bø og sykkelbygda

Bil har tradisjonelt vært svært viktig i bygda, både praktisk og kulturelt. Svært mye av trafikken i Bø sentrum er interntrafikk som kommunen ønsker å redusere. Prosjektet Bygdepakke Bø har som mål å redusere interntrafikken. Dette skal bl.a. gjøres ved å legge bedre til rette for myke trafikanter og motivere folk til å parkere bilen på et sted og heller gå mellom ulike destinasjoner i sentrum.

Det foreligger en forstudie for Bygdepakke Bø, og hovedprosjektet skal gjennomføres i perioden 2017 – 2020. Hovedelementene i forstudien har vært trafikkanalyse, mobilitetsanalyse, kollektivevaluering, fortettingspotensial og næringsaktivitet, og barnetråkk. Kommunen fant at potensialet for å øke sykkelandelen var overraskende stort, og at hele 75% av arbeidstakerne som bor i kommunen potensielt kan sykle til jobb. Som del av Bygdepakke Bø gjennomføres også prosjektet «sykkelbygda» etter modell av «sykkelbyen».

http://www.bo.kommune.no/artikkel.aspx?MId1=1529&AId=3318

Kommunen ønsker i tillegg å styrke Bø som knutepunkt for tog og buss. Det er blant annet 1/2 times bussavganger til Skien.

Riksvegen utenom sentrum?

Det er tidligere lagt planer for omlegging av RV36 utenfor sentrum, men det er svært usikkert om omleggingen vil bli realisert. Det foreligger en føring om at det ikke skal etableres ny handel i tilknytning til ny RV36-trase som kan konkurrere med sentrum.

Seljord

Seljord er kommunesenteret i Seljord kommune i Telemark og ligger ved Seljordsvatnet.

Seljord kommune har ca 3000 innbyggere og har foruten kommunesenteret Seljord også bygdene Flatdal og Åmotsdal. Seljord er handelssenteret i Vest-Telemark region med ca 14.000 innbyggere, og ligger langs E-134 mellom Haugesund og Oslo.

Sentrumsutvikling

Seljord sentrum bærer preg av å være langstrakt, med festivalområdet helt vest i byen, mens kommunehus, kulturhus og forretninger ligger i øst. E134 ble i 1993 lagt utenom sentrum i en trase nede ved vannet, og den gamle traseen fungerer nå som hovedgate gjennom sentrum.

Innenfor dagens byområde ligger det flere arealkrevende virksomheter og lagre som vurderes som uhensiktsmessig i sentrum. En ev. flytting/relokalisering av disse kan gi grunnlag for fortetting i sentrum. Det er ingen umiddelbare planer om dette. Derimot foreligger det planer om å opparbeide områdene ned mot Seljordsvannet mere med bl.a. handelsetableringer, kollektivterminal og boliger, noe som åpner svært attraktive tomter, men vil ytterligere bidra til å strekke sentrum.

Det foregår for tiden utredningsarbeid (Konseptvalutredning) for omlegging av E134 som kan medføre at vegen legges i en trase nord for Seljord. Kommunen har valgt å forholde seg pragmatisk til dette. Valg av aksen som hovedvei Øst-Vest har vært viktigere enn nøyaktig trase.

Festivaler og frivillighet

Seljord har en betydelig turisttrafikk om sommeren på grunn Seljordsormen, dansebandfestivalen, countryfestivalen, Seljordspelet og ikke minst landbruksmessa Dyrsku'n, som har bestått siden 1866. Andre helga i september kommer det hvert år 60 000-80 000 til dette arrangementet.

Messa og festivalene er et satsingsområde for kommunen og muliggjøres av stor frivillig innsats. Lag og foreninger finansierer mye av sine aktiviteter gjennom disse arrangementene. Kulturhus og idrettsanlegg er i stor grad bygd på dugnad og med frivilligeinntekter fra arrangementene. Kommunen har stort fokus på campingturisme både under og utenom festivalene. I tillegg til turisme og handel er transport, entrepenører og regionale konsulenter viktige næringer.

Lokal identitet

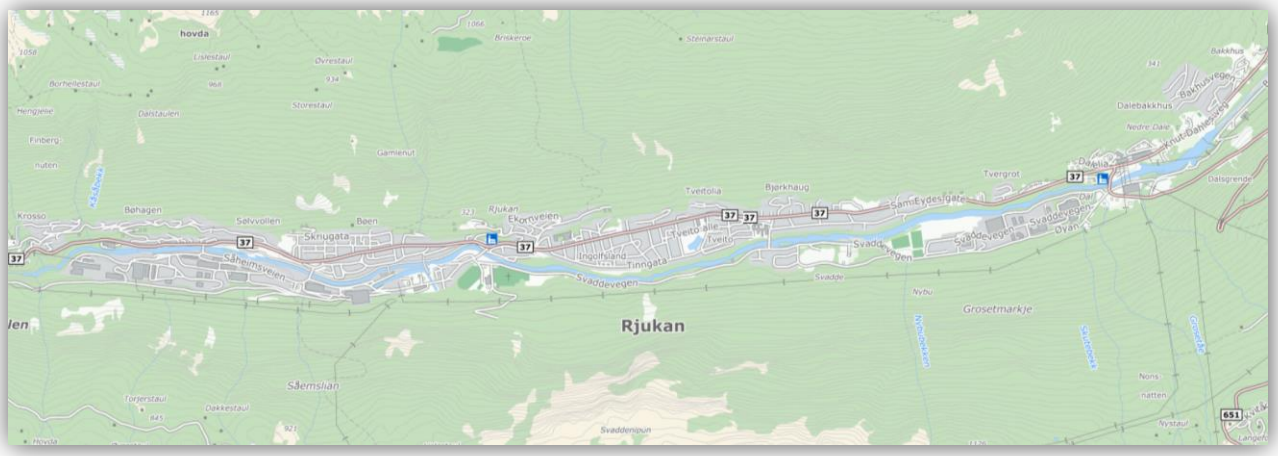
Mye av stedsidentiteten er bygd opp rundt lokale sagn, der Seljordsormen er den mest kjente. Kommunen har fått bygget et utkikstårn ved vannet med et opparbeidet område rundt der en kan speide etter sjøormen. Tårnet er et kjent landemerke som har fått mye omtale og priser, til en kostnad tilsvarende en enebolig.

http://www.seljord.kommune.no/

Rjukan

Rjukan er by og administrasjonssenter i Tinn kommune i Telemark, og har ca 3000 innbyggere.

Norsk Hydro begynte kraft- og industriutbygging på stedet i 1907. I 1910 hadde Rjukan vel 2000 innbyggere, i 1920 vel 10.000 og i 1960 vel 6500. Rjukan regnes som en av de første byene i Norge som ble planlagt fra grunnen og tegnet av arkitekter og er i dag på UNESCOs Verdensarvliste.



Langstrakt by

Rjukan bærer preg av å ligge i en smal dal omgitt av høye fjellsider med elva Måna i dalbunnen. Dette har resultert i en lang smal by, ca 5 km lang og 400 m bred. Sentrumskjernen er lokalisert rundt torget med tilstøtende kommunehus og smale handelsgater med forretninger, boliger og tjenesteyting. Muligheten for fortetting begrenses av at det allerede er trangt om plassen, og at mye av eksisterende boligmasse har verneverdi. Samtidig utgjør tomme industribygg en mulig ressurs for utvikling.

Det er en pågående diskusjon om å utvide sentrum til også å omfatte andre siden av elven. Her er det også vurdert å legge parkering som kan nås med bru fra sentrum. Parkering her skal blant annet betjene folk som jobber i sentrum og som i dag tar opp parkeringsplasser for besøkende.

Mye av handelen på Rjukan er knyttet til hyttefelt i området. Kommunen har fram til nå sagt nei til kjøpesenter som ønsker å etablere seg utenfor sentrum, nær veikryss mot Gaustatoppen. Kommunen ønsker hytteturistene inn til sentrum, noe som synes å lykkes. Det er lite sykling i kommunen, men det går en bussrute gjennom hele byen.

Verdensarvstaus og solspeil som attraksjon

Tinn kommune begynte arbeidet for UNESCO-verdensarvstatus i 2001. Kommunen inngikk samarbeid med staten i 2011, og fikk innvilget verdensarvstatus i 2015. For å beholde verdensarvstatusen driver kommunen aktiv bevaring med utgangspunkt i plan og bygningsloven og kulturminneloven.

Rjukan ble etablert hurtig tidlig på nittenhundretallet uten tanke for personbilisme. Torget ved kommunehuset i Rjukan sentrum har fram til nyere tid vært benyttet som offentlig parkeringsplass. Området har nå blitt opparbeidet som torg igjen, med et vannspeil som kan omdannes til skøytebane på vinteren. I tillegg har det blitt satt opp et «solspeil» som skal gi naturlig sollys til torget. Dette kostet ca 5 millioner og er i hovedsak finansiert av donasjoner. Solspeilet er en turistatraksjon som har skapt mye internasjonal omtale. Installasjonen var svært omstridt inntil det stod ferdig, men er nå regnet som en stor suksess. Mye av kritikken skyldtes bekymring for at det ikke skulle fungere teknisk.

Byelv med tursti

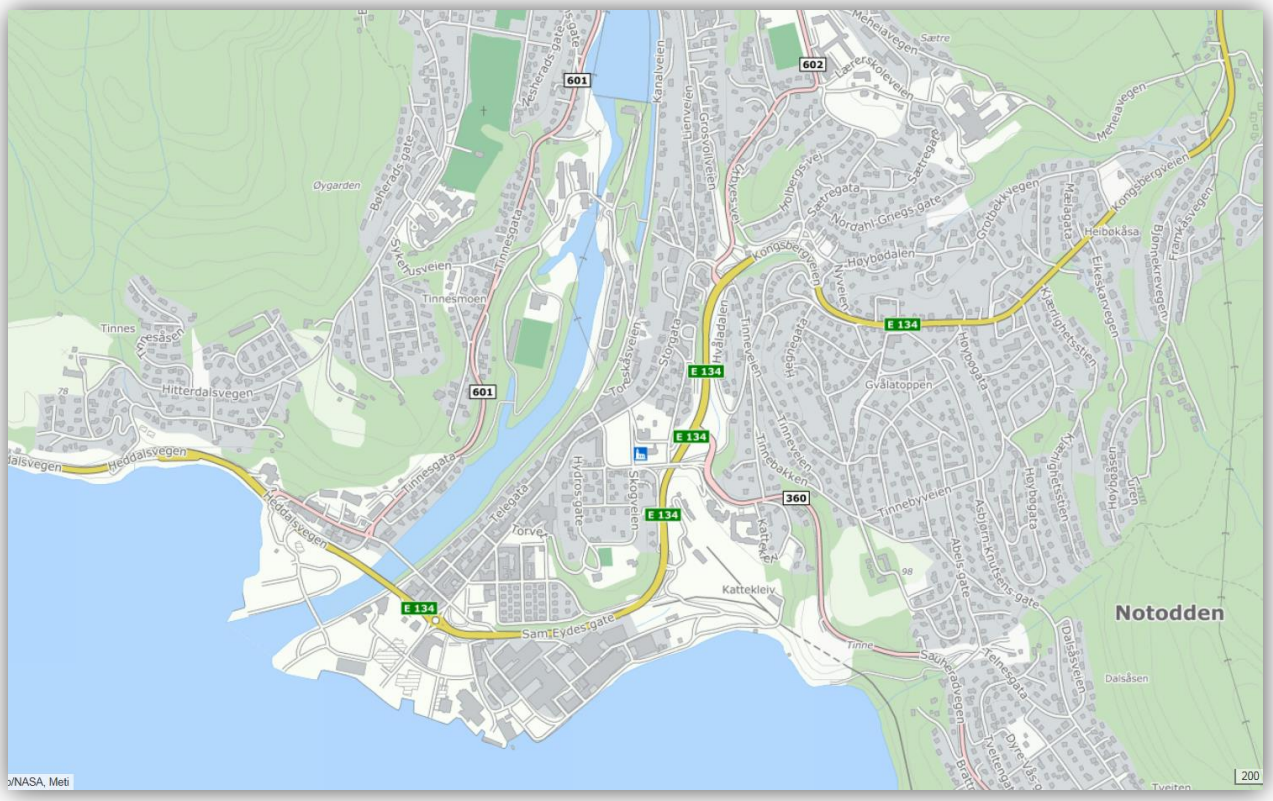
Elva Måna renner gjennom byen, helt ned til Tinnsjøen som er en del av Rjukanvassdraget. Elva har tidligere vært tørrlagt grunnet kraftutbygging. Det er nå satt grense for minstevannføring og det jobbes med å etablere vannspeil. I tillegg er det etablert tursti langs elva, og dette har nå blitt et viktig nærturområde. Turstien gjennom sentrum skal kobles til et større stinett langs dalbunnen, og det er planer om forlenging av stien ned til Tinnsjøen. Dette kan gi en trase som også er egnet for sykkelturisme.

Profilen til Rjukan er i stor grad knyttet til verdensarvstatusen og Hydro sine gamle industrianlegg. Rjukan ligger i tillegg i nærheten av Gaustadtoppen og mange skianlegg. På vinteren er det en internasjonal destinasjon for isklatrere. Tinn har også en framtredende krigshistorie med Vemork-aksjonen, senkingen av ferga på Tinn-sjøen og Kjakan Sønsteby som bygdas store sønn.

http://www.tinn.kommune.no/

Notodden

Notodden er kommunesenteret i Notodden kommune i Telemark, og har ca 9000 innbyggere. Kommunen ligger ved Heddalsvannet og ved østløpet av Telemarkskanalen. Hjørnesteinsbedriften Tinfos Jernverk ble nedlagt i 1987. Da hadde allerede Norsk Hydro i et par tiår rasjonalisert bort, eller flyttet arbeidsplasser fra byen. Dette betydde slutten på Notodden som en tradisjonell industriby. Byen har siden den gang etablert seg som en handels- og serviceby for Aust-Telemark og områdene rundt. De siste årene har det derimot blitt etablert en del nye industribedrifter, og da særlig innenfor høyteknologi, offshore og forsvarsindustri. For de fleste er Notodden mest kjent for å arrangere Notodden Blues Festival.



Bluesby

Notodden markedsfører seg som Bluesbyen, og den årlige Bluesfestivalen trekker ca 30.000 besøkende. Det er blant annet plassert en skulptur av en «Bluesmikrofon» i en av de første rundkjøringene du kommer til ved ankomst Notodden. I 2014 åpnet det nye kulturbygget, «Bok & Blueshuset» til 170 millioner kroner. Bygget ligger tre minutters gange fra sentrum, nær den videregående skolen, og inneholder blant annet kino, resturant og bibliotek. Etter åpningen økte besøk til biblioteket med 230%. Notodden har valgt å bevisst dimensjonere kulturhuset ut i fra hverdagsbruk og ikke de største tilstelningene. I tillegg til Bluesfestivalen har Notodden, sammen med Rjukan, fått status som verdensarvsted på bakgrunn av den gamle industribebyggelsen Norsk Hydro etablerte. Her inngår også Jugend-bebyggelsen i sentrum.

Sentrumsutvikling

Dagens sentrum preges av en lang hovedgate parallelt med elva. Etablering av Bok- og blueshuset i tillegg til nye utbyggingsplaner, gjør at sentrum nå utvides ned mot Heddalsvannet der bolig/næring

tar over for tidligere tungindustri. Det har likevel vist seg å være vanskelig å etablere ønskelig aktivitet i de klassiske industribyggene som står igjen etter Hydro.

Det foreligger planer for etablering av kjøpesenter på motsatt side av elva i forhold til dagens sentrum. Dette vil bidra til å utvide sentrumsområdet ytterligere. Notodden Utvikling vurderer at dette ikke vil undergrave det historiske sentrumsområdet, men at dette vil fylles opp av mindre nisjebutikker.

Det er et stort handelssenter på Tuven ca 2 km utenfor sentrum langs E134. Kommunen ser for seg ytterligere etableringer i dette området, og planlegger en større nærings- og forskningspark her.

Notodden utvikler også flere store boligområder med større avstand til sentrum enn dagens bebyggelse.

http://www.notodden.kommune.no/

Oppsummering

Identitet og attraksjoner

Alle de fem byene/tettstedene som ble besøkt har søkt å utvikle en tydelig profil basert på historie, kultur eller årlige arrangementer. Denne profilen kan gjenfinnes i utsmykning og navnsetting. Det er også verdt å nevne at både Seljord med sitt utsiktstårn for Sjøormen og Rjukan med sitt solspeil har klart å etablere tydelige landemerker for en relativt lav pris som har gitt dem bred medieomtale og fungerer som turistattraksjoner.

Sentrumsutvikling og fortetting

Stedene vi besøkte var forskjellige i størrelse, innbyggertall og geografisk utstrekning, og hadde ulike forutsetninger og ulikt fokus på avgrensning og utvikling av sentrum.

Bø framsto med en tydelig strategi i sin arealplanlegging. Kommunen har et klart avgrenset sentrumsområde, har gjennomført fortettingsanalyse og legger opp til fortetting av boliger og arbeidsplasser i sentrum i tråd med nasjonale mål om mer kompakte byer og tettsteder.

I Seljord og Notodden forelå det derimot planer om å ta i bruk nye attraktive områder nærme vann, noe som kan medføre ytterligere sentrumsutflytting. Det er i den forbindelse verdt å nevne at dette er de to stedene som allerede har mest utydelig ytre grense for sine sentrum.

Lokalisering av handel

Alle stedene syntes å oppleve press for etablering av handel utenfor sentrum, men har valgt ulike tilnærminger. Notodden framstår som mest positiv til etableringer utenfor sentrum. I Rjukan sa kommunen nei til å etablere en større forretning i et sentrumskvartal, da formatet ville stride mot retningslinjene i Verdensarvstatusen. Bø har sagt nei til kjøpesenter utenfor byen, og har vært attraktiv nok til at flere aktører da har valgt å etablere seg i sentrum. Kongsberg har også klare begrensninger på hvor de tillater detaljhandel, og både Kongsberg og Bø har bestemmelser som setter krav til næringsvirksomhet på gateplan i definerte handlegater.

Mangel på profesjonelle gårdeiere har blitt trukket fram som et problem flere steder, og behovet for å inkludere disse i byutviklingsarbeidet. Selv Kongsberg, med sitt historiske sentrum, har problemer med å fylle «gamlebyen» med sterke næringer. Flere av stedene har flotte historiske industribygg eller lignende store eldre bygg som det har vist seg vanskelig å fylle med en ønsket aktivitet.

Miljøvennlig transport

Kongsberg og Bø framsto med klare mål for redusert bilbruk og økt sykkelbruk. Kongsberg har vedtatt nullvekstmål for biltrafikken og har gjennom mange års systematisk arbeid økt sykkelandelen til godt over landsgjennomsnittet. Bø er selvutnevnt Sykkelbygd, et interessant grep som signaliserer vilje til handling.

Kulturhus

Kulturhusene i Notodden og Kongsberg kan begge trekkes fram som eksempler på kulturbygg der man synes å klare å fylle dem med aktivitet til hverdags. Krona kunnskaps- og kulturpark har, som navnet sier, en tett samlokalisering av nettopp de to funksjonene og andre funksjoner med beslektet tilhørighet, f.eks. Kongsberg norsksenter, Integreringsseksjonen og utekontakten. Kongsberg har på denne måten fått mye aktivitet til hverdags, mens Notodden har valgt å dimensjonere kulturhuset primært for hverdagsbruk, og akseptere at det blir trangt på toppdagene.

Torg og møteplasser

Torg og møteplasser er viktige arenaer for sosial samhandling, og flere av stedene hadde anlagt torg som del av sine sentrumsprosjekt. Disse fungerer som samlingssted ved konserter, festivaler, markedsdager, sykkelmekkedager etc. og bidrar til å skape aktivitet og trekke folk til sentrum.

Torget i Brumunddal utgjør et naturlig midtpunkt i sentrum i tilknytning til gågata. Torget framsto med en gjennomarbeidet arkitektonisk utforming der aktive fasader og attraktive butikker (bakeri, utsalg for lokalmat, spisesteder/uteservering) ga stedet et pluss. Torget i Bø hadde en langt enklere utforming og en uformell stil med fargeglade gjenbruksmøbler. Her hadde kommunen gjennom samarbeid med handelsstand og organisasjoner fått til en svært aktiv bruk.

Variert bruk gjennom året er viktig. Både i Rjukan og Brumunddal kunne deler av torget islegges og brukes som skøytebane om vinteren. Alle steder var tilrettelagt for lydanlegg og plassering av scene slik at torget kunne brukes til konserter og ulike arrangement.

Kongsberg og Brumunddal hadde også anlagt større lekeplasser i sentrum, som ble brukt både av barnehager og foreldre/besteforeldre.

Nærturområder – naturområder og vassdrag (blågrønn struktur)

Lett tilgang til grøntanlegg i nærmiljøet er en viktig forutsetning for bokvalitet ved fortetting i sentrum. Et godt eksempel på tilrettelegging var Evjudalen i Bø som både innbød til naturopplevelser, rekreasjon og aktivitet i tillegg til å fungere som snarveg mellom høgskolen og sentrum. Kongsberg hadde store parkområder ned mot elva. Brumunddal er i ferd med å bygge opp elvepark med tursti langs Brummunda, mens Rjukan hadde etablert tursti langs elva Måna.

Betydningen av brede politiske forlik

Bygdepakke Bø er inne i forprosjektfasen og har mange problemstillinger som er relevante for Vinstra. Både fortettingsanalysen, parkeringsutredningen og mobilitetsanalysen er mulige å overføre som modeller til Vinstra. I Bø la kommunen vekt på at administrasjon og politikere gjensidig støttet hverandre og på at man har utviklet en konsensuskultur i kommunen over lang tid. På denne måten klarer man å holde fast på en linje der sentrum skal styrkes.

På Kongsberg ble det i 2015 et skifte i kommunens politiske ledelse med en bygdeliste som vant fram. Dette er utfordrende for den rådende linja om å styrke sentrum. Hittil har kommunen unngått større etableringer av detaljvarehandel utenfor sentrum. ABC-prinsippet etterstrebes.

Vedlegg 1 – Program

Onsdag 26.10-16

14.00 Avreise fra Vinstra
15.15 Lillehammer påstigning
16.00 Middagsstopp i Brumunddal, rusle i sentrum
17.30 Videre kjøring
20.30 Kongsberg. Overnatting på hotell.

Torsdag 27.10-16

08.00 **Kongsberg kommune** Sentrumsutvikling på to sider av elva, Krona - Kongsberg kultur- og kunnskapssenter, sykkelby
08.00 Befaring i byen.
08.30 Omvisning på Krona
09.00 Orientering om byutvikling og planlegging ved Ingebjørg
09.20 Om sykkelbyen ved Inger Lorås
10.00 Prøving av el-sykler
10:30 Lunsj i kantina i Krona
12.00 Avreise fra Kongsberg
13.15 **Bø kommune**
Sentrumsutvikling, ROM, Bygdepakke Bø
16.00 Avreise
16.30 **Seljord kommune**
Kulturbasert stedsutvikling, 1. tettstedsprosj i Telemark, forholdet til E134
18.00 Avreise. Veg over fjellet ved Gaustatoppen, forbehold for vinterføre. (1t.50min. i buss)
20.00 Ankomst Rjukan. Overnatting og middag på Rjukan hotell.

Fredag 28.10.

08.30 **Tinn** kommune, Rjukan
Historisk sentrum, Unesco verdensarvsted, Solspeilet og torget
11.00 Avreise
12.15 Lunsj på Notodden
13.15 **Notodden kommune (på bok og blueshuset)**
Næringsutvikling / næringshage, Unesco verdensarvsted, Bok- og blueshuset, forholdet til E134
15.30 Avreise
17.15 Middagsstopp
18.30 Videre kjøring
20.45 Ankomst Lillehammer
22.00 Ankomst Vinstra