



DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Fagansvarlig:
Anders Langeland

Veileder(e):
Anders Langeland

Tittel på masteroppgave:
Fremtidsutsikter for strandstaden Sand -
omlegging av gjennomfartsårsers påvirkning på små lokalsentre

Engelsk tittel:
Prospect for Sand - Restructuring of Thoroughfares Impact on
Small Local Centres

Studieprogram/spesialisering:

Femårig master i byutvikling
og urban design.

Vårsemesteret, 2015

Åpen/Konfidensiell

Studiepoeng:
30

Emneord:
Tettstedsutvikling.
Sentrumsutvikling.

Sidetall: 90
+ vedlegg/annet: 27

Forfatter:
Kristina Hjorteland

(Signatur forfatter)

Stavanger, 15.06.2015



FREMTIDSUTSIKTER FOR STRANDSTADEN SAND

Omlegging av gjennomfartsrørs påvirkning på små lokalsentre

Masteroppgave i Byutvikling og urban design, Teknisk naturvitenskapelig fakultet, Universitetet i Stavanger. Kristina Hjorteland.



Universitetet i Stavanger

Master i teknologi - Byutvikling og urban design

Tittel

Fremtidsutsikter for strandstaden Sand

Undertittel

Omlegging av gjennomfartsårsers påvirkning på små lokalsentre

Prosjektperiode

1. februar 2015 - 15. juni 2015

Sider

90 + 36 sider vedlegg

Eksemplarer

4

Veileder

Anders Langeland

Forfatter

Kristina Hjorteland

«Men ein ting har ryfylkingane felles: Dei reiser i same båt når dei skal til byen. Dei møter einannan på dei same kaiane og sit kring same bordet på ferja eller snøggbåten. Dette høvet til uformell og uforpliktande kontakt på tvers av alle skilje skapar ei samfunnsorientering som er eit vesentleg element i samfunnsforminga i Ryfylke.

Og slik har det lenge vore, om ikkje alle har reist med båten, har alle møtt fram når båten har reist. Bryggene og kaiane har vore dei viktigaste møteplassane i Ryfylke. Her har ein møtt kjenningar og kjærstar, fått del i nyhende om ein verken fekk post eller heldt avis sjølv, fått røyna meldingane sine mot andres og utvida kunnskapsforrådet sitt med alt frå detaljar i slektsoga til nye røynsler med bruk av kunstgjødsel.

Dette har ein få tankar om i dei store planane for nye kommunikasjonar i Ryfylke. Når både folk og dyr og varer skal frak-
tast på ferjelause vegar, over bruer og gjennom tunnelar, og informasjonen tar raskaste vegen gjennom kablar og satellittar
frå skjerm til skjerm, blir det ikkje mykje att av møtestadane til ryfylkingane. Dei blir meir framande for einannan, og vil ha
enda vanskeligare for å samla seg om felles strategiar i kampen mot sentraliseringa.»

(Høibo & Tjeltveit, 1989, p. 123)



Figur 0.1 Sand-Ropeid ferja (K. Hjorteland)

SAMMENDRAG

I dagens Norge blir det mer og mer aktuelt å erstatte ferjene rundt om i landet med broer og tunneler. Fokuset på det å bli landfast har hatt stort fokus de siste årene, men er dette utelukkende positive investeringer? Dette var utgangspunktet for oppgaven, som tar for seg tettstedet og kommunesenteret i Suldal kommune, Sand. Når Sandsfjord bru står klar i slutten av 2015 et stykke lenger ute i fjorden enn kommunesenteret, har flere satt spørsmål om hva som vil skje med Sand når gjennomgangstrafikken forsvinner fra bygda.

Opgaven er en del av studiefeltet byutvikling og urban design og tar for seg tettstedsutvikling, her i sammenheng med en utenforstående trussel. Problemstillingen lyder som følger; Hvilke tiltak kan gjøres på strandstaden Sand for å skape en positiv utvikling i etterkant av den nye broforbindelsen over Sandsfjorden?

Datagrunnlaget for oppgaven er innhentet ved hjelp av en rekke metoder, de viktigste har vært casestudie, intervjuer, spørreundersøkelse og kartlegging. Det meste av grunnlaget er kvalitativ data, supplert av

noen kvantitativ bidrag.

Analysen førte frem til noen hovedtrekk bestående av en kombinasjon av holdningsbyggende arbeid og tiltak som går direkte på sentrumsutvikling. I forbindelse med selve omleggingen av veien til å gå utenfor sentrum er det viktig med positivitet og samarbeid blant de næringsdrivende i sentrum. Det kan også være et godt trekk å jobbe mer med involvering av innbyggerne i sentrumsområdet for å skape større engasjement og tilhørighet. Når det gjelder selve sentrumsutviklingen er det flere trekk som anbefales. De viktigste her er å skape et mer samlet og sammenhengende kjernesentrum, oppgradering og vedlikehold av bygningsmassen og de viktigste uterommene, samt å vende sentrum mer ut mot sjøen. Det kan også ha en heldig virking å tilføre sentrum noen dynamiske interessepunkter som kan være verdt et besøk for både lokale og turister. Dersom disse har en viss fornying over tid, kan man også holde interessen oppe hos de som kommer til Sand ofte. Arrangementer og tilstelninger er også nøkkelord for å holde interessen rundt sentrum oppe.

FORORD

Etter fire lange måneder kan jeg endelig sette strek for denne masteroppgaven, og med det markere slutten på et fem år langt studie. Disse årene har gått overraskende fort, og jeg har med årene oppdaget et stadig større engasjement for byutvikling og urban design.

Arbeidet med oppgaven, som studiet, har vært spennende og lærerikt, dog arbeidskrevende. Det har vært utrolig morsomt å gå tilbake til røttene og arbeide med nettopp Sand i denne oppgaven, til tross for at det er langt fra å være en by.

En stor takk rettes til veileder ved UiS Anders Langeland, medstudenter, venner og familie for råd, støtte og veiledning. I tillegg ønsker jeg å takke alle som har stilt opp på intervjuer og møter for hjelp til å samle inn data og informasjon, samt deres bidrag til nyttige tips og synsvinkler. Til slutt vil jeg rette en takk til Suldal Foto som har latt meg låne flere av deres flotte bilder av Sand til oppgaven.

Stavanger, 06.06.2015

Kristina Hjorteland

INNHOOLD

Sammendrag	4	3.3.2 Datainnsamling og timing	32
Forord	5	3.4 Datareduksjon	32
1 Introduksjon	9	3.5 Validitet- og reliabilitet	32
1.1 Mål og motiver	10	4 Analyse	35
1.2 Problemstilling	10	4.1 Stedsanalyse av Sand	36
1.3 Oppbygning av oppgave	10	4.1.1 Avgrensning og beliggenhet	36
1.4 Innføring i prosjektområde	11	4.1.2 Sentrumsfunksjoner	38
1.4.1 Suldal kommune	11	4.1.3 Bygninger og funksjoner	40
1.4.2 Sand sentrum	15	4.1.4 Kvalitativ vurdering av bygningsmassen	42
2 Teori	19	4.1.5 Transport	44
2.1 Sentrumsutvikling	20	4.1.6 Planer	46
2.2 Bærekraft	22	4.1.7 Topografi	47
2.3 Veginvesteringer	24	4.1.8 Offentlige uterom og rekreasjonsområder	48
3 Metode	27	4.1.9 Åpningstider	50
3.1 Forskningsspørsmål og formål	28	4.1.10 Arrangementer	50
3.2 Forskningsstrategi	29	4.1.11 Kevin Lynch	51
3.2.1 Litteraturstudier	29	4.2 Sandsfjord bru	52
3.2.2 Intervju	29	4.3 Intervjuer med næringsdrivende i sentrum	54
3.2.3 Spørreundersøkelse	30	4.4 Spørreundersøkelse	55
3.2.4 Casestudie	30	4.5 Spørreboks	57
3.2.5 GIS	31	4.6 Turisme	58
3.2.6 Kartlegging	31	4.6.1 Nasjonal turistvei	58
3.2.7 Spørreboks	31	4.6.2 Hytteturisme	58
3.3 Datainnsamling	32	4.6.3 Båtturisme	59
3.3.1 Typer, form og kilder	32	4.7 SWOT-analyse	60

4.8 Casestudie - Liknes	62	9	Intervjuguide for næringsdrivende i kjernesentrum	110
4.8.1 Omleggingen av E39 Lyngdal–Flekkefjord	65	10	Intervju med Britt Hansen	110
4.8.2 I forkant av omleggingen	65	11	Intervju med Kristina Nordmark og Norunn Nerheim	111
4.8.3 Underveis i prosessen	65	12	Intervju med Rasmus Mikkelsen	112
4.8.4 I etterkant av omleggingen	66	13	Intervju med Hanne Lund–Johansen	113
4.8.5 Lærdommer	69	14	Intervju med Linn F. Eikeland	114
5 Resultat	71	15	Intervju med Anne Hiim	114
5.1 Konklusjon/diskusjon	72	16	Intervju med Liv Johanne Thorsen	115
5.2 Eksempelkatalog for tiltak	77	17	Intervju med Ragnhild Roaldkvam	116
5.3 Refleksjon	81	18	Intervju med Erling Cosette Asbjørnsen	117
6 Formaliteter	83	19	Intervju med Inger Sofie Slåttå	118
6.1 Figurliste	84	20	Intervju med Geir Skjefstad	119
6.2 Tabelliste	86	21	Intervju med Magne Christiansen	120
6.3 Referanser	87	22	Intervju med Sølve Myrvang	121
7 Vedlegg	93	23	Intervju med Otto Underbakke	122
1 Intervju med Roy Høibo	94	24	Intervju med Odd Magne Hetlelid	123
2 Møte/intervju med Laila Steine og Torbjørn Guggedal	96	25	Spørreundersøkelse retning Sand–Ropeid	124
3 Intervju med Hanne Mette Birkeland	99	26	Spørreundersøkelse retning Ropeid–Sand	126
4 Møte/intervju med Marit Larsen og Elin Tjordal Haugen	100	27	Funksjoner i sentrum	128
5 Intervju med Cecilie Jelsa	102	28	Hyttestatistikk (Agderforskning, 2007)	129
6 Intervju med Tor Arne Eiken	103			
7 Intervju med Jostein Røyseland	106			
8 Intervju med Andy Syvertsen	108			





01 INTRODUKSJON

Figur 1.1 Nordenden (Suldal Foto, 2015)

1.1 Mål og motiver

Sand sentrum er i dag lett tilgjengelig fra riksveg 13, samtidig som det kommer gjennomfartstrafikk fra ferjen som går mellom Sand og Ropeid og knytter fylkesveg 46 med riksveg 13. Ved bygging av nye Sandsfjord bru, som vil erstatte ferjesambandet Ropeid-Sand, vil kjøremønstret i kommunen endres og trafikken vil ledes utenom Sand sentrum. Prosjektet skal etter planen stå ferdig i slutten av 2015, og mange har uttrykt bekymring for hva dette vil ha å si for Sand sentrum.

Motivet som ligger bak valget av denne oppgaven er min egen tilknytning til Sand, og Suldal kommune. Dette er min egen hjemkommune, og jeg har derfor en ekstra interesse for situasjonen. De senere årene har jeg oppfattet utviklingen av Sand sentrum som mindre heldig. Fokus på parkeringsplasser fremfor fellesarealer i sentrumsområdet, flytting av butikker til utenfor sentrumskjernen og lite integrerte nybygg vitner om en foruroligende trend. Det er lite liv i gatene, og torget som burde være en samlingsplass, er hovedsakelig gjort om til en parkeringsplass. Dersom denne utviklingen fortsetter, og samtidig trafikken blir ledet utenom området, er det vanskelig å se hva som skal tiltrekke mennesker til å besøke Sand i fremtiden. Ønsket er å se på andre småsteder som har opplevd lignende situasjoner når det gjelder omlegging av infrastruktur, se hvordan dette har påvirket dem, og ikke minst om de har klart å løse eventuelle problemer i etterkant. Det kan være avgjørende at kommunen starter å jobbe aktivt med tiltak for å bringe mer liv tilbake i sentrumsområdet dersom Sand skal komme godt ut av denne situasjonen. Det er viktig at de involverte tenker over problematikken før

broen står ferdig, slik at man vil være godt forberedt på den nye hverdagen. Hvilke tiltak kan gjøres på nettopp Sand for å skape en positiv utvikling?

I sammenheng med omlegging av samferdsel ligger ofte hovedfokuset på hvordan dette vil føre til vekst. Når det blir bygget ut nye broer eller tunneler foreligger det gjerne en forventning om økt folketall, økt næringsvirksomhet og mer pendling. Denne masteroppgaven tar utgangspunkt i det motsatte, er det slik at en slik omlegging kan føre til nedgang for et tettsted eller senter? Det ligger enorme investeringer i slike prosjekter, og ønsket om å gjøre omtrent hele Vestlandet landfast vil kreve mye tid og ressurser. Men er alltid dette til det beste? I en studie fra 2010 har Transportøkonomisk Institutt (Lian & Rønnevik, 2010) sett på hvor vellykkede disse investeringene faktisk har vært, og hvilke konsekvenser de har hatt. En statistisk analyse av 102 store veiprojekter viser her en svak sammenheng mellom investeringene og utviklingen av folketallet i de nærliggende kommunene.

I dagens Norge hvor det blir stadig større fokus på å avløse ferjeløsningene med broer og tunneler, vil dette bli en stadig mer aktuelle problemstilling. Ringvirkninger på mindre lokalsentre i kommunene hvor slike utbygginger skjer får sjelden stort fokus. Ettersom flere små tettsteder nok vil havne i lignende situasjoner de kommende årene, vil det være nyttig å kunne ha kunnskap om utfallet fra tidligere situasjoner. Er det grunn til bekymring, eller kan man lene seg tilbake å ta det helt med ro dersom man havner utenfor gjennomfartsårene?

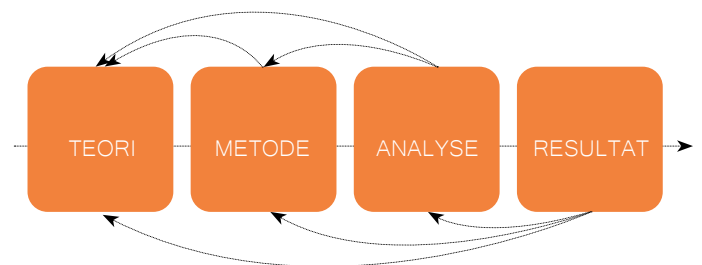
1.2 Problemstilling

Problemstillingen for denne masteroppgaven er som følger;

“Hvilke tiltak kan gjøres på strandstaden Sand for å skape en positiv utvikling i etterkant av den nye broforbindelsen over Sandsfjorden?”

Oppgaven tar utgangspunkt i Sand sentrum og hva man kan gjøre akkurat her for å bevege seg i en mer positiv retning innen sentrumsutviklingen. Hva skal til for å gjøre sentrum attraktivt nok for besøkende, enten det er lokale eller turister? Samtidig omhandler oppgaven til en viss grad små tettsteder i Norge generelt, og hvordan de blir påvirket når nye veirelaterte prosjekter som broer og tunneler anlegges. Denne typen utbygginger legger ofte om det eksisterende vegnettet og leder gjennomfartstrafikken i en annen retning enn tidligere. Små lokalsentre kan være avhengige av turister og gjennomfartstrafikk som legger igjen penger i butikker og andre sentrumsfasiliteter. Men hvor avhengige er de egentlig av omsetningen generert av gjennomfartstrafikk, og hvordan vil den bli påvirket av denne forandringen?

1.3 Oppbygning av oppgave



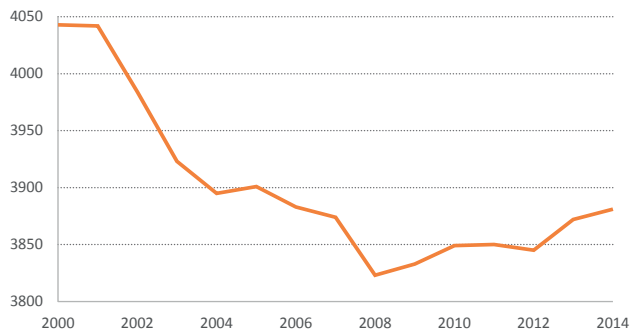
Figur 1.2 Oppbygning av oppgave, hver del av oppgaven bygger på de foregående kapitlene (K. Hjorteland)

1.4 Innføring i prosjektområde

1.4.1 Suldal kommune

Suldal kommune er Rogalands største kommune etter areal med en utstrekning på 1737 km² (Thorsnæs, 2014). Kommunen er lokalisert nordøst i fylket, og er en del av distriktet Ryfylke. Suldal er en av de store kraftkommunene i landet med en produksjon på 8 TWh fra Røldal-Suldal og Ulla-Førre anleggene. Dette tilsvarer omtrent 7 % av den totale produksjonen i landet. Kommunen besitter også mange naturressurser, Suldalslågen og Sandsfjorden er en del av de nasjonale laksevasdragene og -fjordene. (Suldal kommune, 2009a)

Kommunen hadde 3892 innbyggere per 01.01.15 (Ssb, 2015a), fordelt omtrent jevn på begge kjønn. Andelen eldre innbyggere er høyere i Suldal enn både gjennomsnittet i Rogaland og hele Norge. I hele landet er andelen mennesker over 45 år ca. 40 % mot henholdsvis 35 % og 45 % i Rogaland og Suldal kommune. Den samme trenden ser man for innbyggere over 65 år; her har Suldal en andel på ca. 18 % mot 12 % i Rogaland, og 15 % i hele landet (Ssb, 2015a). Ca. 6/10 av befolkningen er bosatt i dalføret mellom Suldalsvatnet og Sand. Sand



Figur 1.3 Befolkningsutvikling i Suldal kommune 2000–2014 (Ssb, 2014d)

er kommunens administrative senter i tillegg til å være kommunens eneste tettsted, lokalisert ved munningen av Suldalslågen. Andre konsentrasjoner av innbyggere finner man på Suldalsosen, Vinjar, Erfjord, Jelsa og Nesflaten. Med unntak av disse er befolkningen spredd i dalførene og langs fjordsidene. (Thorsnæs, 2014)

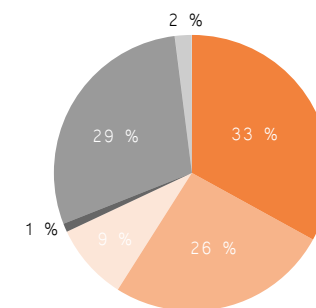
Folketallet i kommunen har hatt noen svingninger opp og ned siden 2000 (Ssb, 2014d) (se figur 1.3). I to tidligere tilfeller har kommunen opplevd store og brå endringer i befolkningen; ved kommunesammenslåingen i 1965 og under utbyggingen av Ulla-Førre-anleggene på 70- og 80-tallet (Vinjar, 2013). Totalt sett har kommunen hatt en nedgang på omtrent 6 % i folketallet siden 1965. De siste to årene har Suldal hatt en minimal økning av innbyggere, dette har i hovedsak holdt seg positivt på grunn av en positiv netto innflytting (se figur 1.5). Ca. 25 % av de innflyttede var innvandrere, mens samme gruppe bare sto for ca. 10 % av de utflyttede (Ssb, 2014c).

I slutten av 2012 var det til sammen 2141 arbeidsplasser i kommunen, en økning på 178 arbeidsplasser siden år 2000 (Vereide & Nygaard, 2013). Den største andelen arbeidsplasser i Suldal kommune finner man innen tertiærnæringer, og den aller største arbeidsgruppen er innen helse- og sosialtjenester. I 2011 hadde 441 av kommunens innbyggere arbeid innen denne sektoren. Under sekundærnæringene er det bygge- og anleggsvirksomhet, samt varehandel og reparasjon av motorvogner som er de dominerende yrkesgruppene. Primærnæringen i Suldal lå på omtrent 19 % i 2011, dette var nesten 15 % høyere enn landsgjennomsnittet. (Ssb, 2011)

Suldal kommune har de senere årene hatt en sterk

vekst i antall arbeidsplasser i næringslivet, denne veksten har kommet innen basisnæringene og i transportbransjen (regionale næringer). Basisnæringene er næringer som generer inntekter utenfra. Eksempler på dette er eksportnæringer, bedrifter som selger produkter ut av regionen, primærnæringene og det meste av industri. De regionale næringene er den største gruppen i Suldal og omfatter blant annet bygg og anlegg, engros- og agenturhandel, transport og forretningsmessige tjenester. Siden 2000 har det samlet sett vært en lavere vekst i arbeidsplasser enn i resten av landet, men i årene 2010–2013 var veksten god. Kommunen fremstår som attraktiv for næringslivet da store deler av næringslivet her er i bransjer som i disse årene ikke har vært vekstbransjer, men man har likevel opplevd vekst i disse i Suldal. Besøksnæringene har på den andre siden hatt en svak utvikling. Dette skyldes mest sannsynlig en kombinasjon av svak befolkningsutvikling og et økende besøksunderskudd. Ingen av de ulike bransjene innen denne næringen har hatt vekst i antall arbeidsplasser siden 2000. Suldal kommune synes derfor å ha vært lite attraktivt for besøk de senere årene. Besøksnæringene omfatter butikkhandel, servering, overnatting, opplevelser og personlige tjenester og er de delene av næringslivet hvor kunden selv må være til stede. (Vereide & Nygaard, 2013)

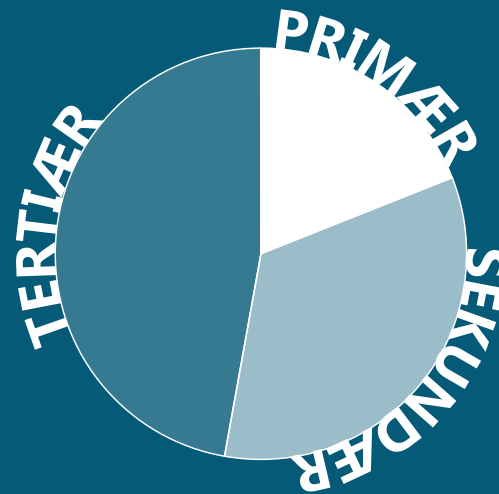
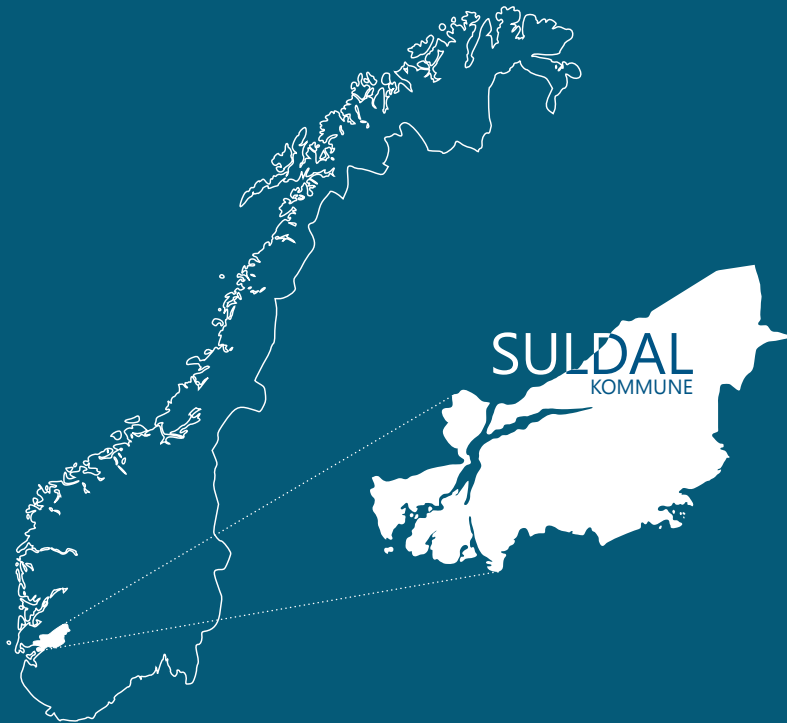
● Regionale næringer
● Basisnæringer
● Besøksnæringer
● Lokal
● Kommune
● Fylke og stat



Figur 1.4 Antall arbeidsplasser i de ulike sektorene og næringstypene i Suldal, 2012 (Vereide & Nygaard, 2013)

SULDAL KOMMUNE

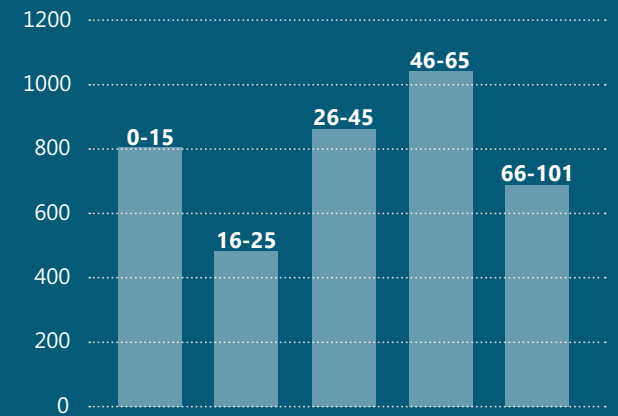
-en kjapp innføring-



Næringsfordeling Suldal kommune, 2011 (SSB, 2011)

Innbyggere
per 1.1.2015 (SSB, 2015a)

3892



Aldersfordeling Suldal kommune (SSB, 2015a)

AREAL
(Thorsnæs, 2014)

1737 km²

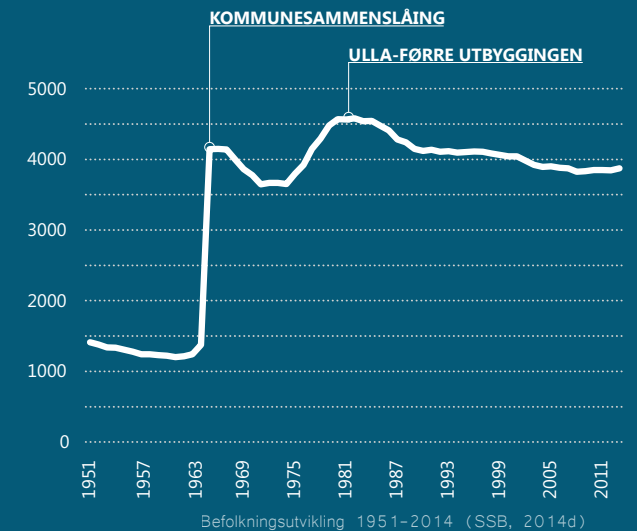
153 UT 167 INN

INNBYGGERE/DAA
per 1.1.2014 (SSB, 2015a; Thorsnæs, 2014)

0,002



Flyttinger, Suldal kommune, 2013 (SSB, 2014c)



Befolkningsutvikling 1951-2014 (SSB, 2014d)

Historie (Hoftun, 1981)

Suldal kommune ble opprettet i 1837, før den ble skilt fra Sauda anneks i 1842. Etter dette var Suldal kommune selvstendig frem til den store kommunesammenslåingen i 1965. Her ble Suldal kommune slått sammen med Sand, Erfjord og Jelsa, og sto dermed igjen som Rogalands største kommune arealmessig. Suldal har historisk sett vært bygget på primærnæringene, med stort fokus på landbruk og skogbruk, fiske og jakt.

I 1875 ble hovedveien gjennom dalen anlagt, og videre sto det ferdig vei mellom Suldalsosen og Sand i 1884. Hovedveien mellom Røldal og Nes sto ferdig tidlig på 1890-tallet, men veien langs Suldalsvatnet som knytter vegnettet sammen ble ikke påbegynt før på 1930-tallet. Det første motoriserte kjøretøyet ankom Suldal i 1919 i form av en lastebil. Første privatbil kom til bygda 3 år senere, og første buss enda 4 år senere. Båten har gjennom tidene vært et viktig transportmiddel i kommunen, spesielt på Suldalsvatnet og langs kystlinjen. Til Sand fikk man i 1855 ordinær rutetrafikk fra dampskipet «Ryfylke». Sand var da endepunktet på Stavanger-ruten, men på grunn av høye priser ble ikke tilbudet brukt så mye



Figur 1.6 Tidligere hotell på Sand (Stråpa, 1900)

man ønsket. Dampbåten «Suldal» la ut på sin første ferd på Suldalsvatnet i 1885, og videre kom motorferjen «Suldalsporten» i drift i 1939.

Det har opp igjennom tidene vært etablert flere mindre handelssentre i kommunen, de fleste av disse består også i dag i større eller mindre grad. Det største har både historisk sett og i dag vært strandstaden Sand. Sand var ikke en del av Suldal kommune før 1965 og vil bli utdypet i et eget avsnitt. På Suldalsosen ved Suldalsvatnet ble første bakeri og krambuhandel etablert ved veiens endepunkt i 1878. Turisme ble en stadig viktigere næring i bygda, og det ble anlagt hotell knapt 10 år senere. Ved inngangen av 1900-tallet hadde Suldal blitt en viktig gjennomfartsbygd for turister. Handel og hotell ble også startet andre steder rundt om i bygda, blant annet på Nes, Jelsa og i Erfjord. I 1912 ble Suldal Sparebank opprettet, og det kom videre handelslag på Osen og på Nes i 1916.

I 1884 satte Walter S. Archer i gang det store laksefisket i Suldalslågen, noe som har satt stort preg på kommunen. Man finner flere lakseslott langs elven bygd av velstående engelskmenn som kom til Suldal for å fiske laks, det største av disse er Lindum.



Figur 1.7 Gata på Sand, ca. 1915 (Mortensen, 1915)

Denne perioden i Suldals historie pågikk helt frem til 1924, da fiskerettene i Lågen falt tilbake til grunneierne. Laksefisket er fremdeles en stor attraksjon i bygda.

Suldal Elverk ble etablert i 1946. På Sand fikk man strøm allerede i 1916, men dette fikk ikke resten av Suldal før i 1950. Da tilbydde en midlertidig løsning strøm i nedre Suldal, mens det tok enda 8 år før øvre Suldal og Røldal fikk strøm. På 1960-tallet startet det store kraftkapittelet i kommunens historie. Utbyggingen av Røldal-Suldal kraft satte i gang i 1961 i regi av Norsk Hydro. Første kraftstasjon i utbyggingen, Suldal I, sto ferdig i 1965. Allerede i 1974 tredje Ulla-Førre anlegget i gang, arbeidet her pågikk i omtrent 14 år. Anlegget var samlet sett Norges største kraftutbygging (Vinjar, 2013). Anleggene førte også med seg mye utbygging av infrastruktur. I 60-årene ble det bygd ut flere veier som forberedelse til anlegget, veg mellom Suldal og Ulladalen ble blant annet anlagt i forkant av Ulla-Førre utbyggingen. Dette er bare noe av det anleggene førte med seg. Under anleggsperioden nådde også folketallet en topp på 4570 innbyggere i 1980 (Ssb, 2015a).



Figur 1.8 Mye båttaktivitet på Sand (Ryfylkemuseet, 1937-1938)

TETTSTEDET SAND

-En kjapp innføring

AREAL TETTSTEDET SAND

(SSB, 2014a)

1,01
km²

BEBYGD AREAL [KM²]

(Suldal kommune, 2015a)

0,13

INNBYGGERE/DAA

(Suldal kommune 2015c; SSB, 2014f)

1,15

Bilde fra Suldal Foto (2015)



BRA

per 1.1.2014 (Suldal kommune 2015a;
SSB 2014f)

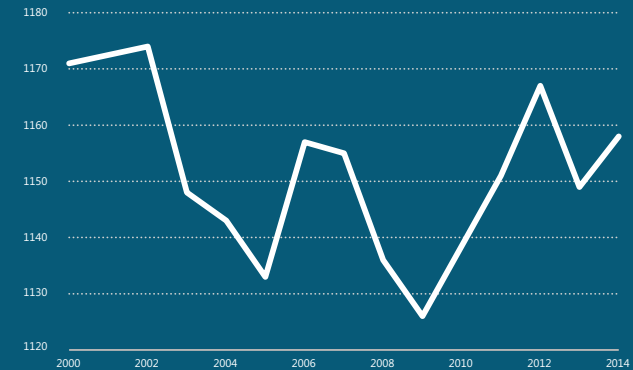
13,1 %

INNBYGGERE

(Suldal kommune, 2015c)

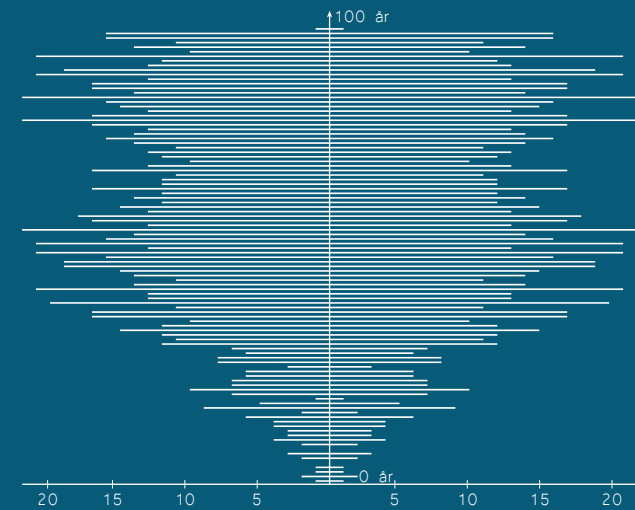
1163

49 51 %



BEFOLKNINGSUTVIKLING 2000-2014

(SSB, 2014a)



ALDERSGRUPPER

Aldersfordeling Sand, Suldal (Suldal kommune, 2015c)

Figur 1.9 En kjapp innføring i Sand (K. Hjorteland)

1.4.2 Sand sentrum

Tettstedet Sand har et areal på ca. 1 km² og en befolkning på omtrent 1160 personer (Suldal kommune, 2015c). Sand er lokalisert vest i kommunen ved Sandsfjorden og er kommunesenteret i Suldal kommune. Kjernesenteret på Sand er konsentrert rundt hovedgaten Gata hvor man finner hovedvekten av handels- og kulturtilbudet i Suldal kommune. Selv om Sand sentrum strekker seg omtrent 1,5 km lenger østover til næringsområdet Garaneset, vil fokuset i denne oppgaven være kjernesenteret på Sand. I oppgaven vil betegnelsen "kjernesentrum" også inkludere Nordenden. Avgrensningen er basert på en kombinasjon av kommuneplanens arealdel, topografi og funksjoner.

Historie (Høibo, 1993)

De første sikre kildene man har på bosetning på strandstaden Sand finner man helt på starten av 1700-tallet. Det hadde vært bosetninger i området også tidligere, men dette var de første tegnene i selve strandstaden. Stedet etablerte seg tidlig som handelssted, og man fant salg av øl, brennevin og tobakk allerede i 1709. Første gjestgiveri fant man på Sand i 1717, ledet av Siver Fredrikson. På midten av 1800-tallet fikk strandstaden også bank; Sands Herreds Sparebank. Sand fikk også flere fasiliteter på midten av 1800-tallet; fast skole på strandstaden ble etablert i 1856 og to år senere fikk også distriktslegen fast lokalitet her. Lensmann fikk bygda i 1860, samme år som det ble anlagt folkeboksamling.

Det store sildefisket som pågikk i regionen på midten av 1800-tallet påvirket også Sand. Store deler av bygdas menn reiste ut på sildefisket. I 1856 startet en lengre periode med skipsbygging på Sand, dette

pågikk til 1880. 54 fartøy skal ha blitt bygget på strandstaden i denne perioden. Den første storbrannen på Sand sies å ha satt en stopper for denne stortiden når den la store deler av Sand og flere fartøy i aske i 1879.

Sand ble egen kommune først i 1859, før dette hadde Sand vært en del av Jelsa kommune. Etter dette ble Sand en selvstending kommune helt fram til kommunesammenslåingen i 1965. Da ble Sand kommunesenter i den nye storkommunen Suldal. Sand hadde sitt høydepunkt i 1875 med et folketall på 1762 innbyggere. Deretter bar det nedover, og innen 1900-tallet satte i gang hadde folketallet sunket til 1415 stykk. Deler av grunnen til dette er utvandringen til Amerika som satte i gang i 1880-årene på Sand.

På slutten av 1800-tallet skjedde det mer utvikling på Sand. I 1892 fikk man telegraf på Strandstaden, samme år som nok en storbrann herjet området. Også et slakteri åpnet før man entret 1900-tallet, før det på starten av det nye århundret ble det etablert både apotek og meieri på Sand. Videre ble det etablert folkehøyskole og man fikk nytt skolehus. Amtskolen (høyere allmennskole) kom til Sand allerede i 1877, det har alltid vært stort fokus på et godt skolemiljø i bygda. I 1922 ble også Ryfylke arbeidsskole etablert her.

I 1920-årene ble mange handelsvirksomheter etablert på Sand, blant annet handelslag, malerforretning, fiskehandel, bokhandel, manufaktur og skredderforretning, i tillegg ble det etablert folkebad. I disse årene kom også de første bilene til Sand. Veien mellom Ropeid og Imsland sto ferdig, og det ble opprettet

ferjeforbindelse på strekingen betjent av «Klara». Flere større stevner har blitt avholdt her gjennom tidene. Ryfylke varestevne ble avholdt i 1939, her fikk både lokale og folk utenfra muligheten til å stille ut og selge varene sine. Etter krigen var ferdig i 1945 ble det også holdt et stort ungdomsstevne på strandstaden for Nord-Rogalands Ungdomslag. 3 år senere ble det holdt et nytt stevne med folklore som hovedtema, dette samlet hele 2000 mennesker.

Den siste storbrannen på Sand fant sted i 1965. Hotellet, samt 6 hus (både bolighus og handel) brant ned. De nye reguleringsarbeidene etter brannen markerte slutten for den selvgrodde og tette strandstaden. Det som ble bygget opp igjen etter denne brannen er det man kan se igjen i sentrumbildet i dag. Sand hadde også sin del i de store kraftutbyggingene. Utstyr til den første Røldal-Suldal utbyggingen ble fraktet via Sand. Hydrokaien ble bygget i den sammenheng, og står fortsatt den dag i dag. I tillegg var Sand hovedsete for Ulla-Førre utbyggingen, og det var herfra det administrative ble styrt.

Også i nyere tid har det skjedd en del nevneverdige ting på Sand. I 1981 ble Ryfylkemuseets hovedsete etablert på Sand (Ryfylkemuseet, 2012), museet ligger fremdeles i nordenden av Sand sentrum i Nesasjøhuset. I 2002 åpnet Suldal kulturhus på Sand, med blant annet bibliotek, kinosal og bowlinghall (Suldal Kulturhus). Kulturhuset har status som regionalt kulturhus og er dermed en kulturell møteplass for både Sauda, Hjelmeland, Suldal og Vindafjord. Sand huser også ToppVolley Norge-avdelingen til Sauda videregående skole, landslagsbasen for innendørs- og sandvolleyball på juniorsiden i Norge (ToppVolley Norge).



Første sikre kilder på bosetning på strandstaden

Første gjestgiver på Sand

Første salg av øl brennevin og tobakk

Grunnlaget for Sands utvikling som handelssted blir lagt

133 mennesker bosatt på Strandstaden fordelt på 32 husstander

Sands Herreds Sparebank åpnet

"Sørafisket" pågår i Ryfylke

Dampskipet "Ryfylke" starter ordinær rutetrafikk til Sand

Sand blir egen kommune

Nye Sand kirke ferdig

Sand folkebok-samling i drift

Sand får lensmann

Distriktslege får fast lokasjon

Fast skole på Strandstaden

Større mengder skipsbygging pågår

Høydepunkt for folketallet: 1762 innbyggere

Amtskolen etableres

Storbrann

Ny storbrann

Telegrafstasjon opprettet

Slakteri åpnes

SAND

1700

1750

1800

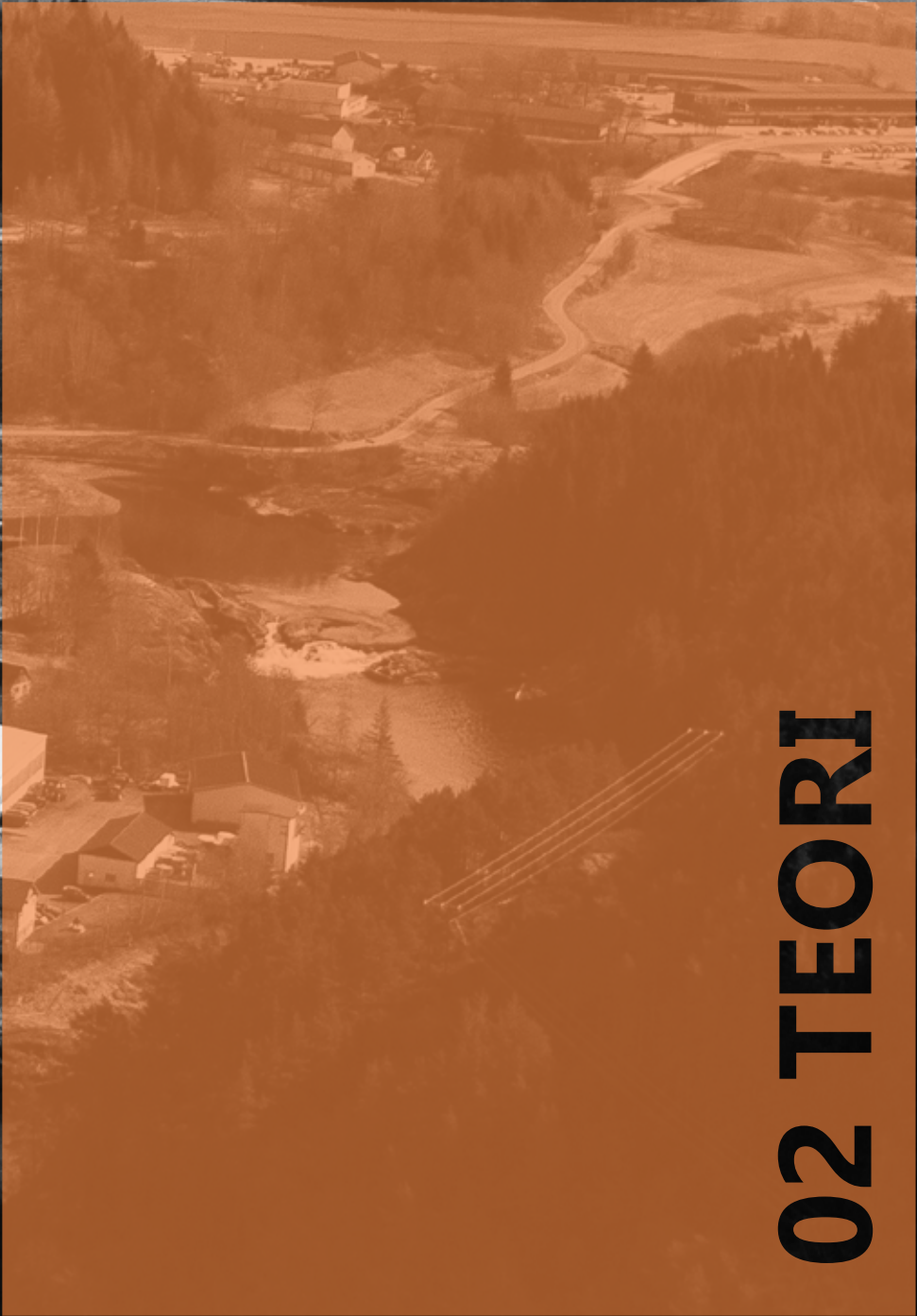
1850

1900



Figur 1.10 Tidslinje over Sands historie (K. Hjørteland)





02 TEORI

Figur 2.1 Sand sentrum (Suldal Foto, 2015)

2.1 Sentrumsutvikling

Sammen med beliggenhet i naturen og landskapet er det sentrum som i størst grad gir byen identitet. Her finner man som regel byens eldste, tetteste og mest verdifulle bebyggelse. Denne forteller sammen med gater og plasser om byens historie. Her kan det også trekkes paralleller til tettstedssentre. Sentrum betegner byens, eller i dette tilfellet kommunens, mest sentrale møtested. Stedet byr på viktige områder for handel, kultur, underholdning, privat og offentlig tjenesteyting. Det er gjerne også her man finner de viktigste bygningene som rådhus, kirker og kulturbygninger. Dette er hvor byen vokste frem i starten, enten i et kommunikasjonsknutepunkt, ved en havn eller en elvekryssing. Sentrumsområder er ofte klart lesbare på et kart på grunn av bebyggelsesstrukturen og hvordan de er avgrenset av topografien. Innen nasjonale mål og prinsipper settes det fokus på at de historiske verdiene i sentrum skal bevares og sikres. Nye bygg og anlegg skal gis god estetisk utforming og ta hensyn til omgivelsenes karakter. Gode, sentrumsnære boligområder bør opparbeides som et ledd i å sikre liv i sentrum til ulike tider av døgnet. (Miljøverndepartementet, 2000)

En av de store utfordringene i dagens byutvikling er å vitalisere og omforme sentrum uten å miste de historiske sporene og dets særegne kvaliteter. Det er viktig å ta vare på kulturminner og –miljøer. Kulturminneverdi bør skilles fra estetisk verdi da dette har visse forskjeller. Det viktigste for et kulturminne er at det er autentisk i forhold til det det forteller om. Dette gjelder ikke bare større estetisk flotte bygninger, men også industrianlegg, arbeiderboliger og typehus som alle fortelle om viktige sider ved vår

historie. Noen viktige sider ved å ta vare på denne kulturarven er for opplevelsen av stedets egenart og dets innspill til sentrums identitet, verdivalg og tilhørighet. Grunnlag for undring er også noe som skaper mer spenning i et senter, både for fastboende og besøkende. Stedets kvaliteter og særpreg bør alltid ligge til grunn for den videre utviklingen. (Miljøverndepartementet, 2000)

Sand vokste frem som en strandstad på 1700-tallet, og var historisk sett et knutepunkt for sjøfart i Ryfylke (Høibo, 1993). Det bygde miljøet her skiller seg klart fra resten av kommunen, med en tettere og mer sentrumsaktig struktur. Man finner i flere deler av sentrum godt bevarte historiske bygninger, som forteller om stedets egenart og historie. Dette er noe som er viktig å bevare å bygge videre på. Flere av stedets kvaliteter er man derimot i ferd med å miste. Et eksempel på dette er torgets funksjon som et uoffisielt møterom som er overtatt av bilene. Et av de nyeste sentrumsbyggene, hvor Coop Marked holder til, er utformet med nesten bare lukkede fasader og kommuniserer lite med omgivelsene. Bygget er lokalisert ved torget og burde virkelig hatt fokus på å bli godt integrert inn i resten av sentrumsstrukturen. Sand kunne også hatt fordel av å introdusere noen mer spennende og uventete elementer i sentrumsområdet. Dette kunne vært med på å tilføre et element av undring for både lokale og turister.

I kommuner med stagnasjon er arbeidet med å vitalisere sentrum, samt å øke interessen for investering i sentrum en av de viktigste oppgaven. Sammenbinding av resterende grøntarealer og gjenvinning av sjøsidene til å bli en ny «fremside» er også en av hovedutfordringene i mange sentre i dag. Utarbeiding av overordnede visjoner og mer langsiktige mål kan være

et godt verktøy i planleggingen for å skape interesse og begeistring. En balanse mellom visjonære ideer og realisme bør her være i fokus. (Miljøverndepartementet, 2000)

Dette er utfordringer som også kan knyttes til Sand. Til tross for sin fine beliggenhet ved sjøen, har Sand hovedsakelig vendt seg bort fra vannet. Sjøkanten har i stor grad vært forbeholdt ferjen og annen båttrafikk. Ved nedleggelsen av Sand-Ropeid sambandet får man her en helt ny mulighet til å utnytte denne kvaliteten til det fulle.



Figur 2.2 Sands sjøkant er i dag dominert av ferjetrafikken (K. Hjorteland)

Det finnes flere indikatorer som kan fortelle noe om hvor «levende» eller «sterkt» et sentrum er (Miljøverndepartementet, 2000);

- Samlet omsetning i sentrumshandelen og evt. i hotell- og restaurantnæringen
- Hyppighet, varighet og kvalitetsvurdering for sentrumsbesøket for en representativ gruppe
- Byggemeldinger og nye gulvarealer eller ombyggingsarealer i sentrum
- Tomme lokaler i sentrum
- Reisende til/fra sentrum med ulike transportmidler
- Parkeringsplasser

- Antall fotgjengere som for eksempel passerer et snitt i sentrum over en viss tidsperiode
- Antall personer i sentrums viktigste offentlig rom på ulike tider og årstider
- Antall sitteplasser i offentlige rom og ved uteservering

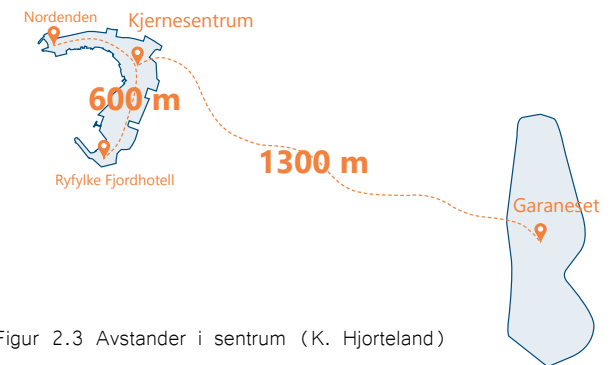
Det foreligger ikke noe nøyaktig datamateriale vedrørende omsetning i Sand sentrum, men noen pekepinner er det likevel. Suldal Vekst gjorde i 2013 (Larsen) en intern undersøkelse av verdiskapningen på Sand, det er her hentet inn tall fra 25 butikker/handelsnæringer på Sand. Av undersøkelsen kommer det frem at man i denne næringen har ca. 228 heltidsansatte og en verdiskapning på omtrent 83 200 000. Verdiskapning betegner her driftsresultat + lønnskostnader. Det er i oppgaven utført en runde med standardiserte intervjuer med de næringsdrivende i sentrum. Her ble det også stilt spørsmål rundt omsetningen. Det kom her frem at de aller fleste i sentrum har hatt stabil eller økende omsetning de siste årene, noe som bør ses på som et positivt tegn for Sand. Handlevanene til de reisende på Sand-Ropeid sambandet er blitt kartlagt gjennom en spørreundersøkelse på ferjen. For å belyse kvaliteten av sentrumstilbudene, ble spørsmål om dette også inkludert i spørreundersøkelsen. Spørsmålene har gitt informantene mulighet til å uttale seg om hvor fornøyde de er med handels-, service- og kulturtilbudet i sentrum. Selv om denne undersøkelsen har nådd ut til en begrenset gruppe, kan det være mulig å se visse tendenser. Nye sentrumstiltak og byggemeldinger har kommet frem gjennom FKB-data fra kommunen, intervjuer, samt kommuneplanens arealdel for Suldal kommune. Når det gjelder mennesker i gatene og de offentlige uterommene er det her kun gjort ustrukturerte obser-

vasjoner. Dette fordi det er valgt et større fokus på andre aspekter i oppgaven.

I boken «Livet mellem husene» diskuterer Jan Gehl (2007) blant annet viktigheten av sitteplasser i det offentlige rom. Det er først når man har gode sittemuligheter at det er mulig å oppholde seg over lengre tid i et offentlig uterom. Dersom denne muligheten uteblir eller har for lav kvalitet, er det lite annet å gjøre enn å gå videre. Sittemuligheter tilbyr mer enn bare det å sitte, de åpner også opp for en rekke andre aktiviteter som å spise, lese, sole seg, strikke, sove, prate med sidemannen, se på mennesker, etc. Et annet viktig punkt i forhold til dette er plasseringen av sitteplassene. Sitteplasser lokalisert langs kanter som fasader og romavgrensninger foretrekkes over plasser midt i rommet. Orientering og utsikt bør i tillegg tilpasses det aktuelle rommet. Når mennesker slår seg ned i det offentlige rom, er det ofte nettopp for å nyte de kvaliteter man finner akkurat her, enten det er rommet, utsikten, menneskene eller noe helt annet. Sand sentrum på sin side, byr på svært få sittemuligheter utendørs og de få man kan finne er hovedsakelig plassert midt i det offentlige rom. Her er det et klart forbedringspotensialet.

For mindre byer/tettsteder (mindre kommunesentre, lokal- og bydelsentre) anbefaler Miljøverndepartementet (2000) en maksimal gangavstand på 400-600 m fra ytterkant til ytterkant som størrelsesorden for sentre. Denne anbefalingen kom i sammenheng med den midlertidige kjøpesenterstoppen i 1999. Mellom Sand sentrums sørlige del ved Ryfylke Fjordhotell og ved Ryfylkemuseet i den nordlige enden er det omtrent 600 m (Google Maps, 2015). Dette ligger dermed innenfor den anbefalte gangavstanden for et kommunesenter. Fra omtrent midt i kjernesentrum og

opp til de nyere etableringene på Garaneset er det derimot ca. 1,3 km, mer enn dobbelt så langt som anbefalingen.



Figur 2.3 Avstander i sentrum (K. Hjorteland)

Det er viktig å huske på at sentrumsutvikling og -planer ikke er noe man gjør som et skippertak en gang i blant, det er en kontinuerlig oppgave i forvaltningen av sentrum. Målet med sentrumsutvikling er å skape et levende og konkurransedyktig senter. I dette legges det at sentrum bør være den foretrukne lokaliseringen for folk som ønsker å handle, bo eller besøke. Dette vil igjen føre til attraktivitet for de som vil investere i eiendom eller næringsvirksomhet. (Miljøverndepartementet, 2000)

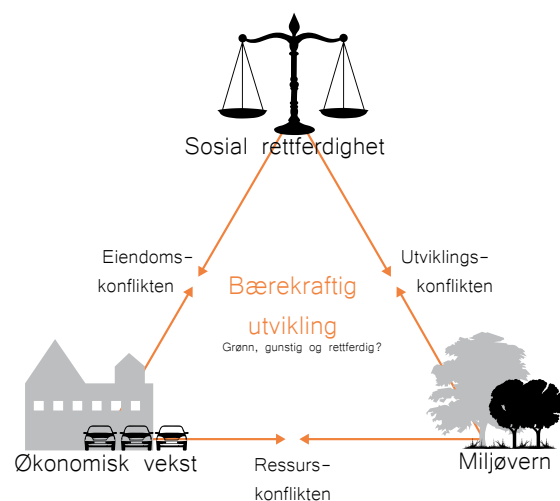
Sand sentrum har ikke fått et spesielt stort fokus i Suldals kommuneplan (2015d) utover at det blir sagt at man ønsker å styrke Sand som kommunesenter og som et handels- og opplevelsessenter. I tillegg ønsker man å ha tilgjengelige attraktive bostedstomter, leieboliger og kommunalt næringsareal tilgjengelig. I 2013 (Kon-Sul AS) ble det vedtatt en ny reguleringsplan for Sand sentrum og torget, denne består av et plankart og tilhørende bestemmelser. Reguleringsplanen er basert på vinnerutkastet som ble laget over torget av Landsskapsfabrikken i 2011 (Landskapsfabrikken & Rambøll AS).

2.2 Bærekraft

I dagens planlegging har nettopp sentrumsutvikling et stort fokus. I byenes midtpunkt ser man ofte den største muligheten til en bærekraftig utvikling, da det gjerne er her man finner høyeste tetthet av bygninger, beboere og arbeidere. Denne kombinasjonen presenterer større muligheter når det kommer til kollektivtrafikk og andre utslippsreducerende tiltak.

Utrykket bærekraftig utvikling ble først introdusert av verdenskommissjonen for miljø og utvikling i 1987, også kjent som Brundtlandkommissjonen. Begrepet oppsummerte hovedinnholdet i rapporten *Vår felles fremtid*, og defineres som en utvikling som både tilfredsstillende dagens behov, samtidig som den ikke ødelegger for de fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstillende sine behov. (Olerud, 2015)

Innen bærekraftig planlegging kan man fokusere på tre hovedaspekter; miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft. I artikkelen "*Green Cities, Growing Cities*,



Figur 2.4 Trekantmodell, bærekraft (Campbell, 1996)

Just Cities?" argumenterer Scott Campell (1996) for at det er vanskelig å fokusere på alle disse aspektene samtidig når man planlegger.

De tre synsvinklene presenteres i et triangel med økonomisk vekst, sosial rettferdighet og miljøvern som hvert sitt hjørne. Planleggeren med fokus på den økonomiske veksten ser på byen som en lokalitet hvor produksjon, forbruk, distribusjon og innovasjon foregår. Byen er i konkurranse med andre byer om markeder og ny industri. Miljøplanleggeren på den andre siden ser på byen som en forbruker av ressurser og produsent av avfall. Her er byen i konkurranse med naturen om knappe ressurser og land. Planleggeren med fokus på sosial rettferdighet ser på byen som et sted for konflikt vedrørende ressurser, tjenester og muligheter. Konkurransen ligger innad i byen mellom ulike sosiale grupper.

Triangelets sider representerer konfliktene mellom de ulike interessene. Den første finner vi mellom økonomisk vekst og sosial rettferdighet – eiendoms-konflikten. Denne omhandler konkurransen om arealbruk. Skal for eksempel en sentral tomt brukes til industri, sosiale boliger, handel eller offentlig uterom? Denne konflikten er spesielt komplisert på grunn av at de to sidene ikke bare motstår hverandre, men samtidig er avhengige av hverandre for å overleve. Ressurskonflikten ligger mellom sidene økonomisk og miljømessig bærekraft. Konflikten fremstiller konkurransen om bruk av ulike naturressurser. Skal man fokusere på å skape økonomisk vekst selv om det går utover verdifulle naturressurser? Den tredje, og siste konflikten finner vi mellom sosial rettferdighet og miljøvern – utviklingskonflikten. Miljøvern kan ofte være kostbart og kan dermed være ekskluderende for de med mindre økonomiske ressurser. Mer økonomisk utfordrede strøk

må gjerne tillate mer forurensende industrier for å skape inntekt.

Campell diskuterer hvordan man som planlegger i stedet for å late som man er i triangelets sentrum til alle tider, heller bør orientere seg i triangellet. Bærekraftig utvikling kan lett bli et hult begrep som alle bruker, mens ingen har den samme oppfatningen begrepets betydning. Hvilket fokus som bør komme først vil gjerne variere mellom prosjekter, og det vil derfor være lurt å ta dette standpunktet tidlig i prosessen.

Et bysenter skaper som nevnt større muligheter for en bærekraftig utvikling med tanke på transport, da hovedsakelig kollektivtransport. I en kommune som Suldal og tilhørende sentrum, Sand, er situasjonen noe annerledes. Kommunens utstrekning og dens spredte bebyggelse legger ikke et godt nok grunnlag for et dekkende kollektivsystem, og man er på steder som dette helt avhengig av bil. Dermed må man tenke annerledes når man planlegger for små lokalsentre. Hvordan kan bilen integreres i et senter på en positiv måte, når det ikke er et alternativ å utelukke eller nedprioritere den?

De tre aspektene miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft er alle viktige elementer i en fremtidsrettet planlegging, enten det er snakk om en by eller et lokalsenter. I Sand sentrums tilfelle kan et fokus på sosial og økonomisk bærekraft være hensiktsmessig, da det er disse aspektene som kan være med å bidra til Sands overlevelse. De største utslippene i Suldal kommer fra biltrafikken og fra anleggsarbeid (Suldal kommune, 2009a), dette er noe som vil være vanskelig å løse gjennom selve sentrumsplanleggingen på Sand. Innen miljøaspektet vil det først og fremst være viktig med fokus på stigende havnivå

og ekstremvær, samt bevaring av det eksisterende naturlige og historiske miljøet. Dette er aspekter som allerede er tatt for seg i sammenheng med detaljreguleringen av deler av sentrum og torget (Kon-Sul AS, 2013b). Sand som en strandstad bør ha dette med i en sentrumsplan for å være forberedt på denne problematikken. Dette er et aspekt det ikke vil gås nærmere inn på i denne oppgaven.



Figur 2.5 Stormen Nina herjer på Sand i januar, 2015 (Suldal Foto)

Det økonomiske aspektet er viktig for Sand sentrums overlevelse. Det å kunne opprettholde et handels-, service og kulturtilbud er med på å skape aktivitet og

er grunner til å besøke sentrum. Det kan også her nevnes at Suldal er en kraftkommune, noe som gir en noe større økonomisk frihet enn hva man kanskje har i enkelte andre kommuner. Som kraftkommune har man konsesjonspenger som hvert år som er øremerket til investeringer og utviklingsformål (Guggedal, 2015). Likevel er det kanskje den sosiale bærekraften som bør få det største fokuset på Sand. Man finner blant annet mennesker fra flere ulike land og bakgrunner her, hvordan kan alle inkluderes i sentrumsområdet? Noe Sand helt klart mangler er de uformelle uterommene. Torget er avgrenset til et minimalt område, og størstedelen er gjort om til parkeringsplass. Her kan man tydelig se hvordan eiendoms konflikten (Campbell, 1996) påvirker utviklingen. Parkeringen er nødvendig for Coop marked som konkurrerer med Bunnpris som ligger like utenfor sentrumskjernen og har god plass til parkering. Samtidig har et torg en viktig sosial funksjon for et sentrumsområde. Torget kan være en viktig del for å trekke flere mennesker til sentrum, samtidig er det avhengig av den økonomiske veksten både for utbedring, vedlikehold og brukere. Butikken er også avhengige av disse brukerne, men hva vil ha den mest gunstige effekten; større torg og mindre parkering, eller et lite torg og mer parkering? Et annet spørsmål er dersom man fjerner parkeringen på torget, hvor skal den da være? Parkering er et av nøkkeltemaene når det kommer til sentrumsutviklingen på Sand.

I dagens situasjon synes Sand (og Suldal kommune) å ha størst fokus på det økonomiske aspektet av den bærekraftige utviklingen. Tillatelse til å omlokalisere butikker til den kjøpesenterlignende strukturen på Garaneset 1,3 km fra kjernesenteret (Google Maps, 2015), mindre integrerte nybygg i sentrum og

prioritering av parkering foran torg er noen av tingene som tyder på dette. Omtrent alle butikkene i sentrum meldte om stabil eller økende omsetning når det ble utført standardiserte intervjuer i kjernesentrum (se vedlegg 9-24). Akkurat dette bør sees som et positivt tegn i forhold til den økonomiske bærekraften. Ønsket er likevel å få overført en del av dette fokuset til den sosiale bærekraften. Man har allerede et nokså godt fokus på aktiviteter og arrangementer i kjernesentrum, men selve sentrumsstrukturen har en del å gå på. Torget som burde være et viktig offentlig uterom er prioritert til å inneholde parkering, dette tyder på et lavere fokus på den sosiale strukturen i sentrum. Sjøkanten kan også utnyttes bedre for å skape et trivelig område for brukerne av Sand sentrum. Et senter bør ha fokus på mer enn bare handel, de uformelle uterommene for folk flest er også veldig viktige.

2.3 Veginvesteringer

Rapporten «Ringvirkninger av store vegprosjekter i Norge» (Lian & Rønnevik, 2010) tar for seg 102 store vegprosjekter utført i Norge i perioden 1993–2005. Prosjektene i analysen er i hovedsak rettet mot sentrale strøk, men det er også sett på en del prosjekter i sammenheng med mindre sentrale kommuner på Vestlandet og i Nord-Norge. Undersøkelsen slår fast at befolkningsutviklingen i hovedsak er bestemt av kommunens sentralitet. Veginvesteringenes virkning på folketallet er relativt svak i forhold til sentralitetens betydning for dette. Den fremlegger også at andre virkningsvariabler som sysselsetting, pendling, inntektsnivå og næringsarealer ikke er signifikante.

Det som kommer frem i studien blir underbygget av en gjennomgang gjort av NRK i 2013 (Reinholdt-sen, Sandvik & Kløften). Her ble det sett på befolkningsutviklingen til 40 steder som har fått fastlandsforbindelse de siste 30 årene. Her kommer det frem at folketallet i usentrale strøk går ned til tross for at det blir investert i broer og tunneler. Broer og tunneler som forbinder øyer sammen med mer sentrale strøk har derimot opplevd befolkningsvekst. Noen eksempler på dette er Bjorøya som fikk undersjøisk tunnel til Bergen i 1996 og Rennesøy som ble forbundet til Stavanger via Rennfast tidlig på 1990-tallet. På Bjorøy fikk man en fordobling i folketallet, mens man på Rennesøy hadde en økning på 80 % mellom 1992–2013.

Studien gjennomført av TØI (Lian & Rønnevik, 2010) er en kombinert makro- og mikroanalyse med tre dypere casestudier som supplerer den statistiske analysen. Her blir det sett nærmere på Trekantsambandet og Førde-Florø som begge er vegprosjekter

som binder sammen regioner med omtrent 30 000 innbyggere. Den siste casestudien tar for seg Nordkapptunnelen som kun betjener ca. 3000 innbyggere, og hvor det er tre timer til nærmeste større sted; Alta. Befolkningsutviklingen sies å være upåvirket av vegtiltaket i alle de tre casestudiene. Bømlo og Stord hadde en svak økning i befolkningen med intern sentralisering. I Florø og Førde var befolkningstallet uendret, også her med intern sentralisering til byene, mens i Nordkapp hadde man en jevn nedgang.

Etter Trekantsambandet har Stord og Bømlo oppnådd økt pendling, og muligheten for raskere pendling til Haugesund synes å gjøre der enklere å rekruttere par hvor begge har høyere utdanning. For industribedriftene har det også blitt enklere å disponere mannskapene etter variasjonene i oppdragsmengden. Mellom Florø og Førde har man oppnådd økt pendling begge veier, de to arbeidsmarkedene supplerer hverandre. En mer robust region gjør det lettere å rekruttere par og håndtere svingninger i markedet. Situasjonen ved Nordkapptunnelen er noe annerledes, og dette er også den mest relevante delen av studien i forhold til Sand og den nye broen. Her så man ikke de samme positive virkningene på arbeidsmarkedet og servicenæringene. Antallet som pendler var uendret, gjerne på grunn av for lange avstander. På den annen side så man en økning i lekkasjen av handel til den nærmeste byen Alta.

Virkningene av slike prosjekter er nærings- og stedsspesifikke, de er forskjellige for eksportnæringer og for servicesektoren, og de avhenger av regionens beliggenhet. Nordkapptunnelen er en 6,9 km lang undersjøisk veitunnel på E 69 fra Vesterpollen til Veidnes i Nordkapp kommune, og er Magerøyas

fastlandsforbindelse. Tunnelen ble offisielt åpnet i juni 1999. Nordkapp kommune har en befolkning på 3278 innbyggere (Ssb, 2015a) over et areal på 1,28 km² (Ssb, 2014b). Kommunen er kategorisert som en minst sentral kommune (0). Statistisk sentralbyrå kategoriserer landets kommuner i fire klasser, 0–3, når det kommer til sentralitet (Ssb, 2014e).

- 0 Minst sentrale kommuner
- 1 Mindre sentrale kommuner
- 2 Noe sentrale kommuner
- 3 Sentrale kommuner

Til sammenligning er også Suldal kommune kategorisert som en minst sentral kommune (0), og har 3892 innbyggere. Den nærmeste byen til Sand er Sauda. Sauda har likevel bare i underkant av 4300 innbyggere (Ssb, 2014a), noe som ikke kvalifiserer til å være et nivå 1 tettsted (Ssb, 2015b). Etter dette blir den nærmeste byen Haugesund med i overkant av 40 500 innbyggere (Ssb, 2014a), noe som kvalifiserer Haugesund som et nivå 2 tettsted. Ved dagens situasjon med ferje mellom Sand og Ro-peid tar denne turen omtrent 1 time og 40 minutter, dette vil øke til omtrent 2 timer etter at broen åpner. Reisetiden til Stavanger vil være uendret da den raskeste veien her ikke vil gå via broen, men vil reduseres når Ryfast etter planen åpner i 2019 (Statens Vegvesen, 2014).

I følge TØIs rapport opplevde man økt handelslekkasje fra Magerøya til Alta, som er kategorisert som et nivå 1 tettsted, etter at Nordkapptunnelen åpnet. Det blir her oppgitt at Alta ligger omtrent 3 timers kjøring unna Nordkapp. Dette er en enda lengre avstand til nærmeste by enn hva man har på Sand. Sand har hatt en relativt stor handelslekkasje allerede ved da-

gens situasjon (Vereide & Nygaard, 2013), det kan her være en viss fare for at dette vil øke mer etter at Sandsfjord bru åpner. Haugesund er også en større by en Alta, noe som kan forsterke denne forventingen. Med et stadig vanskeligere marked innen handel, er det viktig å også fokusere på andre aspekter i et senter enn bare dette.

Fra/til	Sauda	Haugesund	Stavanger	Bergen
Sand	+27,3	+27,3	0	+27,3
Suldalsosen	+22,3	+22,3	0	+22,3
Erfjord	+1,0	+1,0	0	+1,0
Jelsa	-5,9	-5,9	0	-5,9

Tabell 2.1 Avstandskonsekvens etter åpningen av Sandsfjord bru, tall oppgitt i km (Google Maps, 2015)

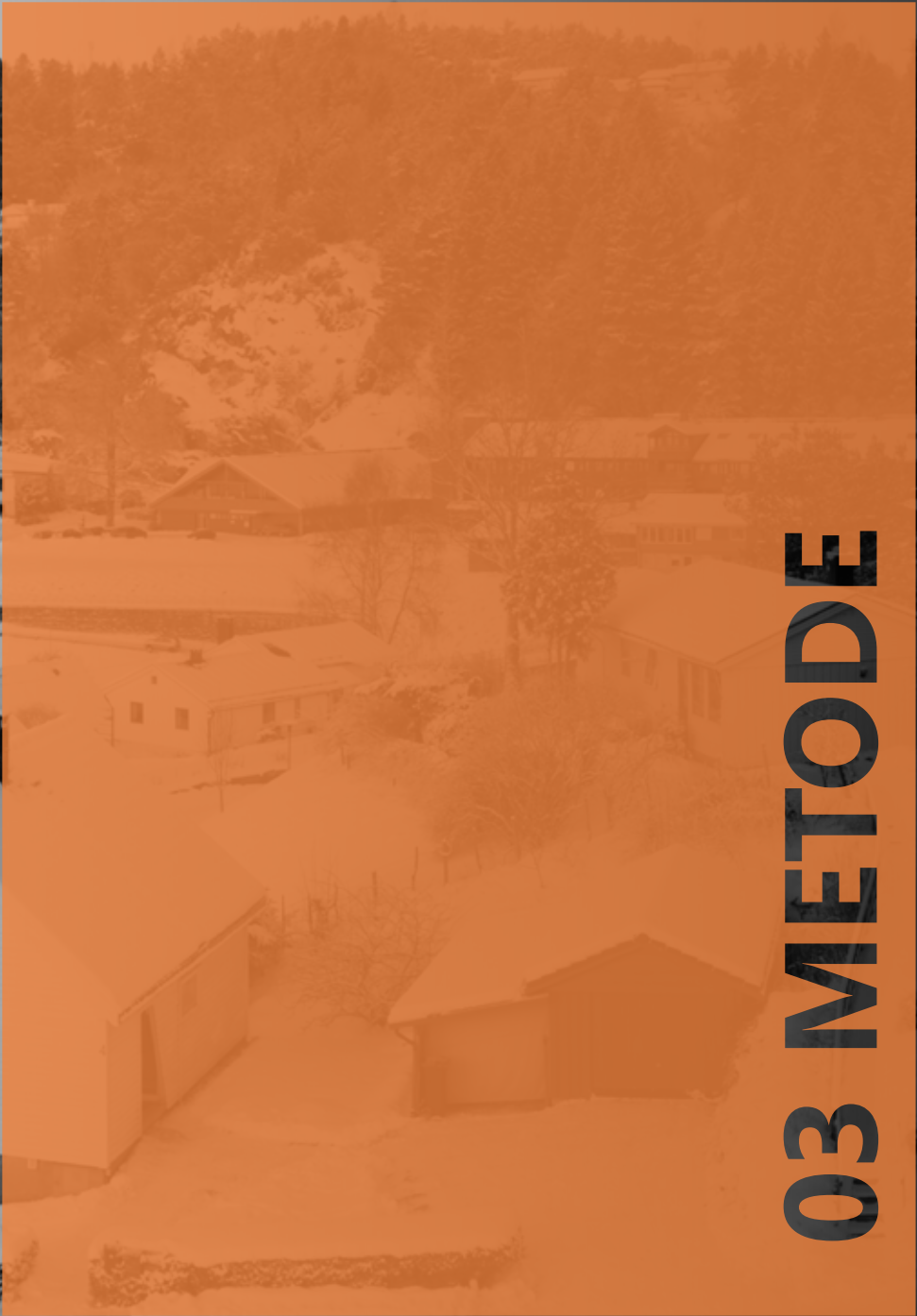
På Stord/Bømlo og i Førde/Florø har man oppnådd en regional styrking også innen varehandel og service, her har henholdsvis Stord og Førde styrket seg som regionsentre. Rapporten viser til at det legges til rette for konsolidering av servicetilbudet og arbeidsmarkedet i regionen når regionsentre knyttes sammen med en reisetid på inntil 45–50 minutter. Styrken av det nye tilbudet avhenger av det lokale befolkningsgrunnlaget, men det vises til at 10 000–30 000 innbyggere synes å være en tilstrekkelig størrelsesorden for å bygge opp et godt nok tilbud for styrking og for å stoppe handelslekkasjen til nærliggende større byer. Dette er dermed et størrelsesforhold som ikke er aktuelt i forhold til Sand sentrum.

Når det gjelder basisnæringer er det gjerne snakk om lengre transportavstander, og lokale utbedringer av vegforbindelser har i utgangspunktet ikke samme

betydning som for mer lokalrettede næringer. Likevel er dagens produksjonsmønster i økende grad basert på landtransport, underleveranser og just-in-time produksjon, noe som kan ha nytte av slike utbedringer av vegnettet. Daglig leder i byggefirmaet KV-bygg i Suldal kommune ser for eksempel positivt på den nye broutbyggingen. Firmaet har tidligere ikke tatt på seg oppdrag på andre siden av fjorden på grunn av høye fraktkostnader på ferjen. Nå ser man muligheten for et utvidet marked (Jelsa, 2015). Dette kan likevel slå begge veier, da det gir like store muligheter for bedrifter på motsatt side av broen til å utvide sitt arbeidsområde.

I Nordkapp er næringsgrunnlaget hovedsakelig basert på fiskeri og reiseliv. Turistnæringen her merket ikke noen endring i antall besøkende på grunn av Nordkapp-tunnelen. Overgangen fra ferje til bro gav imidlertid en jevnere flyt av turister til/fra øyen, og gidde videre mindre stress for både de ansatte i næringen og turistene. Magerøya har Nordkapp som et stort turistmål, og dette nok noe turistene vil besøke uavhengig av om man må reise via tunnel eller ferje. I Sand sitt tilfelle er det viktig å ha noe som først kan trekke turistene til å komme ned. Dersom man klarer å oppnå dette, kan det videre ha en positiv virkning at turistene ikke har en ferje å rekke. Da kan de ta seg bedre tid til å utforske å oppleve sentrum, med mindre stress knyttet til ferjeavganger. Og med dette kanskje legge igjen mer penger i Sand sentrum enn de har gjort tidligere.





03 METODE

Figur 3.1 Sand sentrum (Suldal Foto, 2015)

3.1 Forskningsspørsmål og formål

Forskningsspørsmål	Metode
<p>Hvordan påvirker dagens trafikk Sand sentrum?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hvordan påvirker den sentrumsbildet? - Hvordan er kjøremønsteret? - Hvor stor er trafikkmengden? - Hvordan påvirker parkering sentrumsbildet? - Hvor mye handel genererer ferjetrafikken i Sand sentrum? 	<ul style="list-style-type: none"> - Stedsanalyse - Observasjoner i sentrum - ÅDT og andre tall fra vegvesenet - Antall parkeringsplasser og lokalisering fra Suldal kommune (evt. telle) - Spørreundersøkelse på ferje angående handel på turen - Intervjuer med næringsdrivende i sentrum
<p>Hvordan opplever innbyggerne i Suldal dagens sentrum på Sand?</p> <p>Hvordan opplever turister og forbipasserende dagens sentrum på Sand?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Spørreboks på torget - Intervjuer - Spørreundersøkelse på ferje
<p>Hvilke kvaliteter kan sentrum tilby?</p> <p>Hvilke ubrukte ressurser finnes på Sand og i Suldal generelt?</p> <p>Hvilke ressurser finnes her som kan utnyttes ytterligere?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Spørreboks på torget - Intervjuer - Kartlegging - Stedsanalyse
<p>Hvordan stiller næringsdrivende i Sand sentrum seg til de mulige konsekvensene av den nye broen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Intervju
<p>Hvordan har lignende omlegginger av gjennomfartsårer påvirket lokalsentre tidligere?</p> <p>Er det mulig å dra noen lærdommer fra denne/disse situasjonene?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Casestudie - Intervju

Tabell 3.1 Forskningsspørsmål og metode (K. Hjorteland)

Målet med disse spørsmålene er å først få en oversikt over dagens situasjon; hvordan er dagens trafikksituasjon, hvilke planer foreligger for den nye broen samt tilhørende veier, hvilke deler av sentrum fungerer bra og hvilke elementer trenger forandring. Dette kommer i tillegg til en grundig stedsanalyse. Videre er det gjennomført en utvelgelse blant de stedene som var aktuelle å bruke til sammenligning. Her ble Liknes sentrum i Kvinesdal valgt ut som casestudie for å se hvordan man der håndterte utfordringen når E39 ble omlagt mellom Lyngdal og Flekkefjord. Det vil ikke være selvsagt at det som har skjedd i denne situasjonen også vil skje på Sand, men det bør være mulig å dra noen lærdommer fra det.

Oppgaven avsluttes med en vurdering av studiene, samt overordnede forslag til sentrumstiltak og utbedringer som baserer seg på analysen av området. Dette fremsettes som et alternativ for sentrumsutvikling som forsøker å møte fremtidens utfordringer. Planen har som mål å utnytte Suldals ressurser og kvaliteter på en slik måte at både innbyggerne i resten av kommunen og turister fortsatt ønsker å besøke Sand sentrum.

3.2 Forskningsstrategi

Oppgaven vil være basert på en kombinasjon av casestudie, intervjuer, spørreundersøkelse, kartlegging og en spørreboks.

Essensen av en casestudie er å prøve å belyse en beslutning eller et sett av beslutninger. Hvorfor ble de gjort, hvordan ble de implementert og hva var resultatet (Schramm, 1971)? Metoden blir i denne oppgave brukt til å belyse hvordan lignende hendelser innen omlegging av vei har påvirket et annet

tettstedsenter tidligere. Her er det fokusert på de ulike stadiene i sammenheng med omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkfjord. Hvordan trodde man på forhånd utfallet ville bli, hva ble gjort for å møte utfordringen og hvor godt har man lyktes i dette arbeidet? Intervju er brukt som en videre metode for å delvis avdekke svarene på disse spørsmålene.

En case kan også belyse andre ting som individer, organisasjoner, nabolag eller arrangementer. Casestudiemetoden er passende i situasjoner hvor man spør hvordan- eller hvorfor-spørsmål som omhandler et sett av samtidshendelser og hvor etterforskeren har liten eller ingen kontroll over de gitte hendelsene (Yin, 2009). Metoden er også brukt for å få en mer dyptgående analyse av Sand sentrum og dets mekanismer. Hvordan er situasjonen i sentrum, hvilke planer foreligger, hvilke kvaliteter og utfordringer finner man her.

3.2.1 Litteraturstudier

I forskningsprosjektets første fase ble offentlige dokumenter som påvirker planområdet gjennomgått. Dette inkluderer kommuneplan og reguleringsplaner for sentrumsområdet, samt reguleringsplan, ROS-analyse, etc. for Sandsfjord bru. I tillegg til dette ble det gjennomgått litteratur som kunne belyse flere aspekter vedrørende Sand og Suldal, for eksempel med hensyn på historie. Dette for å få et grundig innblikk i prosjektområdet, samt dets planer.

Videre ble det søkt etter litteratur som omhandlet infrastrukturens påvirkning på sentrumsområder, og hvordan disse ble påvirket ved en omlegging. Her var det lite relevant litteratur å finne, men noen rapporter ble gjennomgått.

Den siste delen av litteraturstudiene omhandlet hovedsakelig steds- og sentrumsutvikling. Målet med oppgaven er nettopp å fremme forslag som kan være med på å vitalisere Sand sentrum i fremtiden.

3.2.2 Intervju

Intervjuene er hovedsakelig gjennomført med en strukturert eller semistrukturert oppbygning. Intervjuguider er utformet i forkant av alle intervjuer, og har ligget som grunnlag for samtalen. Alle intervjuguidene er tilpasset i henhold til intervjuobjektet. De næringsdrivende i Sand sentrum har blitt utspurt ved hjelp av en standardisert intervjuguide, dette for å ha muligheten til å systematisere og sammenligne noe av det som har kommet frem under samtalen. Disse intervjuene har også vært mindre tidkrevende enn de semistrukturerte intervjuene, da de har vært mer fokuserte. Fordelen med et semistrukturert intervju, som er brukt i de andre tilfellene, er at det gir en balanse mellom standardisering og fleksibilitet (Johannessen, Christoffersen & Tufte, 2010).

Under hvert intervju ble det tatt notater, som etter endt intervju ble renskrevet og sendt ut til intervjuobjektet for å rette opp eventuelle feil eller mangler, samt for å få godkjenning til bruk. Bruk av lydopptak ble utelatt for å få en mer uformell stemning med informantene. Informasjonen som har kommet ut av intervjuene har vært god, men det kan hende enda flere små detaljer ville blitt fanget opp dersom det ble brukt lydopptak. Under intervjuene hvor informanten har lagt frem eventuelle andre dokumenter, er dette oppgitt som egne kilder videre i dokumentet.

Intervju som metode er i hovedsak brukt for å kartlegge forventninger i sammenheng med den nye

broen, samt for å avdekke forhold i sammenheng med omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkefjord og casestudien av Liknes. I tillegg er det i noen grad brukt for å få frem flere aspekter rundt Sand og for å få en oversikt over hvordan situasjonen er i dag. Grunnen til at denne formen er valgt til disse formålene er at et intervju åpner for en større frihet for informanten til å uttrykke seg. Gjennom et prekodet spørreskjema er det lite rom for å komme med utbroderte meninger, derfor ble det brukt et standardisert intervju for de næringsdrivende i Sand sentrum. I et intervju er det også mulig, i motsetning til spørreundersøkelser og observasjoner, å rekonstruere hendelser (Johannessen, et al., 2010). Dette aspektet var spesielt nyttig for å få informasjon om hendelsen i Kvinesdal. Hvert intervju kan også skreddersys for informanten og situasjonen, og man får frem et bredere spekter i svarene.

Noen av svakhetene med intervju som metode er at det kvalitative resultatet må tolkes av den som har samlet den inn. Kvantitativ data kan tolkes av hvem som helst, det er ikke tilfelle for kvalitativ data (Johannessen, et al., 2010). Informanten kan i tillegg farges av hvem som er intervjueren og hvor sensitivt tema det er snakk om. Denne oppgaven består ikke av spesielt sensitiv informasjon, og bør derfor ikke møte akkurat denne utfordringen. Likevel kan det i et lite lokalsamfunn som Suldal, hvor «alle kjenner alle», være en utfordring at man ikke ønsker å trække noen på tærne. I den sammenheng kan det hende noen velger å holde tilbake informasjon eller sterke meninger. For å unngå misforståelser er det som nevnt tidligere blitt sendt ut renskrevne versjoner av alle intervjuene til de det gjelder for godkjenning. En annen svakhet ved intervjuformen er at man ikke fanger opp ikke-verbal kommunikasjon med mindre man bruker

videoopptak, dette er det ikke tatt hensyn til i denne oppgaven.

3.2.3 Spørreundersøkelse

Spørreundersøkelse er valgt som metode for å belyse forskningsspørsmålet som omhandler hvor mye handel ferjetrafikken egentlig generer på Sand. Metoden er valgt for å få samlet inn informasjon fra mange informanter på relativt kort tid. Fordelen med en spørreundersøkelse er at man får ut kvantitativ data, og at man har muligheten til å standardisere svarene og se etter likheter og variasjoner. Det kan videre være mulig å generalisere dataene, men man må da passe på at man har et representativt utvalg. Spesielt på grunn av tidsressursene som er tilgjengelige ved denne oppgaven er utvalget ikke representativt, men det vil likevel bli diskutert rundt mulige betydninger av resultatet.

Utfordringene med spørreundersøkelse som metode er at spørsmålene kan tolkes ulikt av informantene. De som svarer kan også bli nødt til å tilpasse svarene sine for at det skal passe inn i de prekodede svaralternativene. Dette kan føre til at de kvantitative dataene ikke nødvendigvis presenterer et mer reelt virkelighetsbilde enn hva kvalitativ data vil gjøre (Johannessen, et al., 2010). Bruk av åpne spørsmål kan by på generaliseringsproblemer, samtidig som et mindre utvalg gjerne velger å svare på de åpne spørsmålene.

Undersøkelsen utført på ferjen mellom Sand og Ropeid er utformet som et semistrukturert skjema, med en kombinasjon av prekodede og åpne spørsmål. Spørreundersøkelsen ble delt ut på ferjen mellom Sand og Ropeid på tre ulike dager. Åpne spørsmål

i undersøkelsen ble kun brukt til konkrete spørsmål som var med på å fylle ut informasjon som blir gitt i de prekodede spørsmålene. Med tanke på at ferjeturen mellom Sand og Ropeid tar i underkant av 15 minutter, var det her viktig å begrense undersøkelsen så mye som mulig for å minimere tidsbruken. I løpet av denne tiden skulle undersøkelsene både leveres ut, bli besvart og samles inn igjen. Den begrensede tiden bydde også på andre utfordringer, som at det kunne være vanskelig å fange opp både bilister og fotgjengere på hver tur.

3.2.4 Casestudie

(Lian & Rønnevik, 2010)

I virkningsstudier kan man i prinsippet bruke to ulike metoder; mikro- og makroanalyser. En makroanalyse tar som regel utgangspunkt i statistisk materiale, gjerne over tid, for et sett av for eksempel land eller regioner. Mikroanalyser eller casestudier kan gå mer i detalj enn en makroanalyse. Utfordringer man må ta hensyn til i denne sammenheng er at man må tenke mer over generaliseringer og kontrafaktiske problemer. Hvor typisk er analyseobjektet er og om konklusjonene også vil gjelde i andre sammenhenger er typiske spørsmål. Ved å gjennomføre flere casestudier kan dette problemet minskes. Man bør også vurdere hvordan situasjonen ville vært dersom det tilknyttede prosjektet ikke hadde funnet sted. Dette er ikke nødvendigvis en enkel oppgave, og man bør ideelt sett ha kontrollområder som er identiske til casestudien, men som ikke har tilknytning til et lignende prosjekt. Det kan godt hende at situasjonen i Liknes hadde vært omtrent den samme selv om omleggingen av E39 aldri hadde funnet sted.

Ved å undersøke konsekvensene av lignende vegprosjekter på andre lokalsentre i Norge var tanken å lete etter en likhet i utviklingen av studieobjektene. Grunnet tid og datamangel har én case blitt gjennomgått i dypere detalj til sammenligning – Liknes sentrum i Kvinesdal. Det er her gjort undersøkelser og analyser for å se på effektene av omleggingen. Målet var å finne informasjon om hvordan man håndterte utfordringen her, og hvor vellykket arbeidet var. Dette ble med videre i oppgaven for å fremme tiltak som kan endre utviklingen på Sand i ønsket retning.

Hovedcasen i oppgaven er Sand sentrum. Her er det gjennomført en grundig stedsanalyse som grunnlag for å fremsette forslag til utbedringer og tiltak i sentrum, sammen med funnene fra casestudien, intervjuene og spørreundersøkelsen.

3.2.5 GIS

GIS er brukt i kartleggingsprosessen for å skape en bedre oversikt over Sand og Liknes. Dette gjelder hovedsakelig bygningsdata for begge stedene, og i tillegg befolkningsdata for Sand. Bruk av denne typen verktøy er svært tidsbesparende i forhold til kartlegging på egen hånd. Det er dermed mulig å få et overblikk av bygningsstrukturen og arealbruken i et større område på kort tid. I tillegg til dette kan man hente ut data til analyse innen gitte avgrensninger, noe som er nyttig blant annet for å sammenligne hele tettstedet Sand med kjernesentrum. Det er imidlertid noen svakheter med disse dataene. Bygningsdataene fanger ikke opp funksjonsblanding i bygninger. På grunn av dette er det i kjernesentrum av Sand supplert med egen kartlegging for å få et mer nøyaktig bilde av selve sentrum.

3.2.6 Kartlegging

For å supplere til GIS-analysen og det eksisterende kartmaterialet ble det gjort en del kartlegginger i Sand sentrum. Dette ble konsentrert i selve kjernesenteret. Ting som ble gjennomgått her var funksjonsblanding, materialbruk, bygningshøyder, estetikk, vedlikehold, og åpningstider. Dette ble gjort både for å få et mer reelt bilde av sentrum enn hva GIS-dataen kunne gi fullt ut på egen hånd, samt for å kunne gi en mer dyptgående presentasjon av det bygde miljøet og omgivelsene på Sand.

3.2.7 Spørreboks

Som en supplerende metode ble det gjort et forsøk på å sette ut en spørreboks på torget i Sand sentrum. Sammen med boksen var det et stort skilt med spørsmålet «Kva er det beste med Sand?», samt lapper og pinner til å skrive på. Boksen hadde også en kort beskrivelse av sitt formål. Spørsmålet ble bevisst stilt på nynorsk, da Suldal er en nynorskkommune. Hensikten med boksen var å få frem hvilke positive assosiasjoner menneskene her har med Sand. Boksen ble satt ut på dagtid på påskeaftenen, da det på denne tiden foregikk et arrangement og det var mye folk i sentrum. Tanken var at denne boksen kunne være en mer uformell tilnærming til menneskene i sentrum, og flere kanskje ville velge å svare på dette ene spørsmålet. Et intervju eller en spørreundersøkelse kan virke mer påtvunget, samtidig som det er noe mer tidkrevende. Boksen skulle være en enkel måte for de i nærheten å ytre sin mening.

I de timene boksen sto på torget kom det inn en del

besvarelser, men den kan likevel ikke regnes som noen stor suksess. Mange var nysgjerrige og kikket på den, samt leste beskrivelsen av hvilken hensikt den hadde, men tok ikke steget videre å svarte på spørsmålet. De resterende gangene det har blitt gjort befaringer på Sand i løpet av oppgaven, har sentrum vært nokså folketomt, boksen har derfor ikke blitt satt opp på ny. Det er mulig at det ville vært en bedre tilnærming å tatt det samme spørsmålet, men i stedet gå direkte til de ulike menneskene og spurt dem. Det kan også tenkes at boksen hadde fungert bedre på sommerstid, når det er jevnt over mer mennesker i sentrum.



Figur 3.2 Spørreboks på torget (K. Hjorteland)

3.3 Datainnsamling

3.3.1 Typer, form og kilder

Hovedgrunnlaget i oppgaven er primærdata bestående av egne registreringer til stedsanalysen av Sand, intervjuer og spørreundersøkelse. Her er det hovedsakelig snakk om kvalitativ data fra stedsanalysen og intervjuene. Spørreundersøkelsen har gitt kvantitativ data som omhandler handelsmønsteret til ferjepassasjerene på Sand-Ropeid sambandet, samt en kvalitetsvurdering av sentrumstilbudet. Intervjuene som ble utført med de næringsdrivende i kjernesentrum tilbyr også noen kvantitative bidrag til oppgaven da de ble utført med en standardisert intervjuguide.

For casene Sand og Liknes er det samlet inn sekundærdata som omhandler befolkning, arealbruk og handel. Befolkning og arealbruk er samlet inn i form av FKB-data. Omsetning i sentrumsområdene er i form av numerisk data, dette var kun tilgjengelig for Kvinesdal kommune. Suldal kommune hadde ingen konkrete tall på omsetningen i Sand sentrum, men kunne fremlegge noen uoffisielle tall som kan gi en viss pekepinn på omtrentlig omsetning i sentrumsområdet. Denne delen av datagrunnlaget vil være kvantitativ data som kan sammenlignes og brukes i statistiske sammenhenger. Annen sekundærdata i oppgaven er informasjon hentet inn til stedsanalysen av Sand, FKB-data, tall for ÅDT, kartgrunnlag, etc. Mye av dette er innhentet fra Suldal kommune. Informasjon og tall hentet fra planer og litteratur er i hovedsak tertiærdata.

Det ble i den første fasen av oppgaven samlet inn en rekke lokalsentre med noe tilhørende informasjon som aktuelle caser for sammenligning med Sand

sentrum. Dette ble gjort med hjelp fra blant annet Statens Vegvesen, NIBR, intervjuobjekter og veileder. Etter utvelgelsen basert på parametere som gjorde stedene sammenlignbare med Sand sentrum i forhold til størrelse, befolkning og vegprosjekt, ble det samlet inn data for det valgte senteret – Liknes. Data til casestudien av Liknes er i hovedsak samlet inn fra Kvinesdal kommune, Handelshuset Kvinesdal og intervjuobjekter.

3.3.2 Datainnsamling og timing

Timing er viktig i forhold til et datagrunnlags validitet. Data som hentes inn via spesielt spørreundersøkelser og observasjoner vil være avhengige av hvem som er i responsgruppen. Her spiller både klokkeslett, dag, dato og vær inn. Dersom man for eksempel observerer bruken av et offentlig rom vil dette være svært farget av om det er solskinn, om det er en fridag, om det er tidlig morgen, etc.

Utdelingen av spørreundersøkelsen foregikk på Sand-Ropeid sambandet, og det ble totalt utlevert 130 eksemplarer, herav 80 stk. i retning Sand-Ropeid og 50 stk. i retning Ropeid-Sand. Undersøkelsene er utdelt i både hverdager og i helg. I utgangspunktet var det også planlagt å levere ut undersøkelsen i påsken for å få et bedre helhetsbilde som inkluderer ferier. Da undersøkelsen omhandler handel i sentrum i forbindelse med reisen var det dog ikke noe poeng i å levere ut denne på helligdager, noe som de store utreisedagene er. Denne masteroppgaven skrives mellom februar og juni, det er dermed heller ikke mulig å få et reelt helårsbilde. Sommeren er gjerne den tiden man finner flest turister på gjennomreise, det hadde derfor vært nyttig å hatt med denne gruppen i undersøkelsen. Svarene som kom ut

fra denne spørreundersøkelsen kan dermed bare delvis generaliseres til vinter/vår.

Observasjoner gjort i sentrum i forbindelse med stedsanalysen omhandler i hovedsak bygninger og det faste miljøet. Dette vil ikke være påvirket av dato, klokkeslett og vær på samme måte som observasjoner av mennesker og bruk ville vært. Likevel kan det være enklere å se potensialene i for eksempel torget en varm sommerdag når flere mennesker benyttet området.

3.4 Datareduksjon

Data må også reduseres og analyseres. GIS-data er behandlet hovedsakelig i ArcMAP, hvor koordinatfestede data er isolert innen en gitt sentrumsavgrænsing. Disse har blitt overført som numerisk data til Excel, og er videre fremstilt i tabeller og diagrammer. Data i tekstform, innhentet gjennom intervjuer, behandles hovedsakelig ved kategorisering, koding, sortering for å lokalisere mønstre, etc. (Blaikie, 2010). Informasjonen fra intervjuene er sortert, og viktige punkter dratt ut. Påstander er blitt sammenlignet og satt opp mot hverandre, spesielt for de standardiserte intervjuene gjennomført med de næringsdrivende i Sand sentrum. Enkelte av spørsmålene fra de standardiserte intervjuene er også dratt ut til en enkel analyse i Excel og fremstilling i diagrammer. Data hentet fra spørreundersøkelse har blitt kodet i Excel for videre analyse, og er i oppgaven fremstilt via tabeller og diagrammer.

3.5 Validitet- og reliabilitet

Det vil alltid være usikkerhet knyttet til innsamling av data, det innsamlede datagrunnlaget skal være relevant og gyldig.

Å finne gode lokaliteter til den komparative fasen av oppgaven bydde på visse utfordringer. De ulike stedene måtte ha en del til felles med hovedområdet, Sand, da det er her funnene brukes i oppgavens siste fase. Å få en oversikt over aktuelle sentre og tilhørende vegprosjekter var noe komplisert, selv etter å ha opprettet kontakt med Statens Vegvesen. Å innhente denne informasjonen var tidkrevende, noe som gikk ut over muligheten til å sammenligne flere steder. Det ville vært mulig å få gjort en mer grundig og dekkende analyse dersom flere casestudier forelå, dette ble ikke aktuelt på grunn av sene svar og en stram tidsramme. Å kun ha en case til sammenligning gjør at funnene ikke kan generaliseres i noen som helst grad. Informasjonen som har kommet ut av casen vil likevel bli brukt som inspirasjon og lærdom i forhold til Sand, men det er viktig å huske at funnene ikke på noen måte er en fasit.

En annen utfordring i oppgaven var å få tak i ønsket data. Det foreligger restriksjoner og taushetsplikt på GIS-data med høy nøyaktighet for eksempel i forhold til befolkning. Her ble det først forespurt data fra Rogaland Fylkekommune, men forespørselen ble videresendt til Suldal kommune grunnet opphavsrett. Herfra ble det lånt data angående areal, bygninger, veg og befolkning. I forhold til arbeidsplasser forelå det ikke noe datagrunnlag, det samme gjaldt for handelsomsetning i sentrumsområdet. Kvinesdal kommune kunne tilby bygning-, areal og vegdata for Liknes, men hadde ikke koordinatfestede data for befolkning eller arbeidsplasser. Kvinesdal på sin side hadde bedre oversikt over omsetningen i kommunen, her var det samlet inn tall hver måned siden omleggingen av E39.

Utfordringen i forhold til dataene innhentet gjennom intervjuene er at mennesker ofte sier ting de tror lytter-

en ønsker å høre. Det er derfor viktig å ha fokus på at produktet i denne delen av datainnsamlingen består av subjektive meninger. Et annet aspekt som kan nevnes i denne sammenheng er Suldal kommunes lille lokalsamfunn, hvor «alle kjenner alle». Dette kan ha hatt en påvirkning i forhold til produktet av intervjuene. Det er vanskelig å fastslå om en utenforstående ville fått samme svar og inntrykk som en «innfødt».

Spørreundersøkelsen på Sand–Ropeid sambandet ble utdelt i 130 eksemplarer. Sambandet hadde i 2012 (Statens Vegvesen) en ÅDT på 530 kjøretøy, herav ca. 12 % tunge kjøretøy. Det ble levert ut undersøkelser tre forskjellige dager for retningen Sand–Ropeid, to dager i motsatt retning. Totalt ble det levert ut skjema på 16 forskjellige avganger, 10 mellom Sand–Ropeid og 6 mellom Ropeid–Sand. Grunnen til at det ble satt et noe større fokus på retningen Sand–Ropeid, var at de reisende her kunne svare på mer spesifikke spørsmål i forhold til handel enn hva man kunne i motsatt retning. Passasjerene i retning Ropeid–Sand kunne bare svare på om de planla å inntre butikker når de kom til Sand, ikke om de faktisk hadde gjort det når det kom til stykket. Besvarende i retning Sand–Ropeid hadde dessuten mulighet til å svare mer nøyaktig på hvor mye penger de hadde brukt på turen, noe som kan være med på å gi et bilde av hvor mye penger ferjetrafikken faktisk legger igjen på Sand.

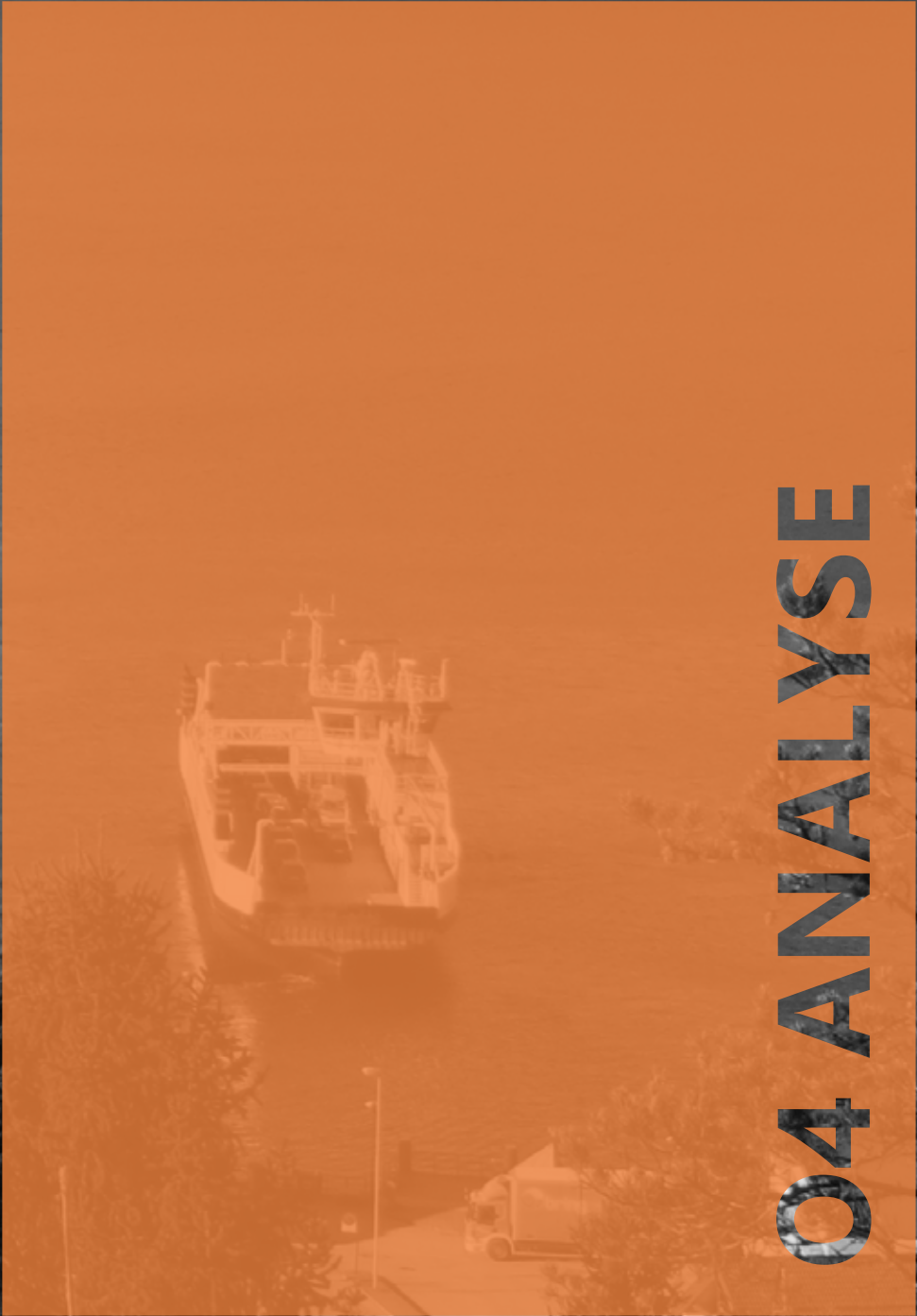
Undersøkelsen ble gjort på mandag 16/3, fredag 10/4 og lørdag 11/4, skjemaene ble levert ut i tidspunktet mellom 12.30 og 15.00 disse dagene. Siden spørreundersøkelsen søker svar på hvor mye de ulike har handlet og brukt fasilitetene i Sand sentrum på turen var det viktig å holde den innenfor åpningstidene til butikkene i sentrum. Disse er i

hovedsak mellom 09.00 og 16.00 på hverdager og fra 10.00–15.00 på lørdager (se kap. 4.1.9). Det kunne derfor også vært aktuelt å levert ut undersøkelser noe tidligere på dagen. Om dette vil hatt noe utslag er vanskelig å si. Det at man ikke får med sommertrafikken i tallene har helt klart en påvirkning på datagrunnlagets validitet, men dette er vanskelig å unngå med tanke på masteroppgavens tidsavgrensing.

Når det gjelder de responderende på undersøkelsen, så ble spørsmålene i hovedsak godt utfylte, men noen få spørsmål viste seg å ikke være tydelig nok formulert. Dette gjaldt først og fremst spørsmål vedrørende hvor de reisende på turen Ropeid–Sand kom fra akkurat nå. Dette ble av mange misforstått til å være et spørsmål om hvor de bor, og det var her tydelig at spørsmålet skulle vært formulert på en bedre måte. I kvalitetsvurderingen av sentrumstilbudet kunne det også vært tydeligere hva som anses som forskjellen på handel, service og kultur, gjerne ved bruk av eksempler.

Et annet aspekt som kan ha en innvirkning på spørreundersøkelsen er fotgjengerne som tar ferjen. Undersøkelsen var i størst grad rettet mot de som kjører bil, og fotgjengerne var noe vanskelige å fange opp når de kom på ferjen. De avgangene der det var mindre passasjerer var det mulig å ta runden innom venterommet i tillegg til bildekket, men de gangene det var full ferje var det ikke tid til dette. Overgangen tar i underkant av 15 minutter, og det var til tider hektisk. De aller fleste takket ja til å svare på undersøkelsen, men det kan nevnes at nokså mange av de som takket nei brukte grunnen «jeg vet ingenting om Sand» eller «jeg har ikke handlet på Sand». Denne gruppen var like viktig å fange opp som de som har handlet, dermed kan gruppen som har svart at de har handlet på turen være noe overrepresentert.





Figur 4.1 Sand'sentrum (K. Hjorteland).

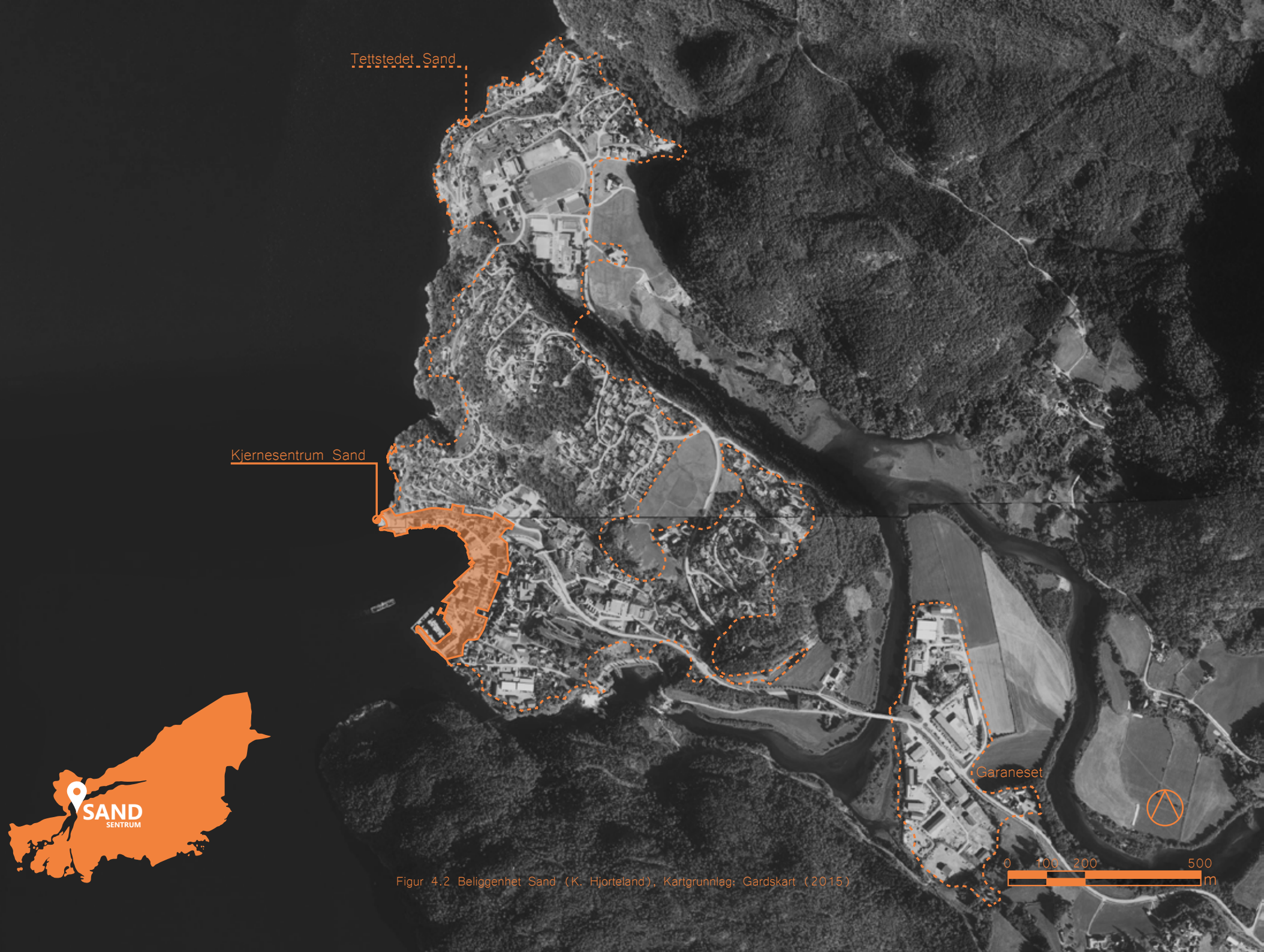
4.1 Stedsanalyse av Sand

4.1.1 Avgrensning og beliggenhet

Tettstedet Sand ligger lokalisert ved Sandsfjorden nord i Rogaland fylke. Tettstedet strekker seg over omtrent 1 km² (Ssb, 2014a) og har ca. 1160 innbyggere (Suldal kommune, 2015d). Kjernesenteret på Sand omfatter per definisjon Gata med omkransende bygninger, i denne oppgaven vil likevel «kjernesentrum» også betegne Nordenden.

Kjernesenteret på Sand ligger i en vik ved fjorden og strekker seg over omtrent 47 dekar. Suldal kommune betegner hele området fra kjernesentrum og østover til og med Garaneset som sentrum (Steine, 2015), men i denne oppgaven vil det fokuseres kun på kjernesenteret. En del tall og informasjon vil også gjelde for tettstedet Sand, dette vil bli oppgitt.





Tettstedet Sand

Kjernesentrum Sand

Garaneset

SAND
SENTRUM

Figur 4.2 Beliggenhet Sand (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)

0 100 200 500
m

4.1.2 Sentrumsfunksjoner

* For nøyaktige plasseringer, se vedlegg 27

Man finner mange typiske sentrumsfunksjoner innen kjernesenterets avgrensning. Butikkene er i hovedsak konsentrert rundt hovedgaten Gata og ferjeleiet til Sand-Ropeid sambandet. I utvalget finner man skobutikk, apotek, sportsbutikk, brukthandel, matvarebutikk, husflid, klesbutikk, båtbutikk og bensinstasjon. Det har også tidligere vært bokhandel og blomsterbutikk i sentrum, men disse har de senere årene vært lokalisert på Garaneset. Sentrum inneholder også to hoteller, Suldal Hotell og Ryfylke Fjordhotell, hvor det sistnevnte også har båthavn. Servering er tilgjengelig på begge hotellene, og på Suldal Hotell finner man den lokale puben Kjeglaren. Sentralt i Gata finner man kaféen Fargeriet, og man kan også besøke Lølandkaf-

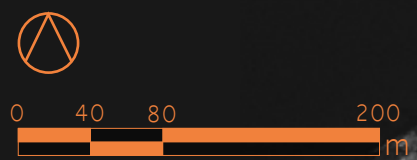
éen på Ryfylkemuseet i Nordenden i sentrum. I Gata, ved torget, finner man det gamle Ronesbygget, hvor det tidligere var bakeri. Bygningen står i dag tom, men blir brukt noe av Fargeriet om sommeren. Dette er i dag det eneste tomme lokalet i sentrumsområdet. I den mer sørlige enden av sentrum finner man Sands gamle meieribygning, det inneholder i dag Ryfylkebryggeriet og Allergikokken.

Sentrum tilbyr også flere servicefunksjoner; i Gata er det blant annet lokalisert to frisører, og noe lengre sør finner man et solstudio. I tillegg finner man to banker, regnskapskontor, NAV, mekanisk verksted og lokalavisen Suldalsposten innen sentrumsavgrensningen. Rett nordøst for avgrensningen er Suldals kommunehus, samt et sykehjem plassert. Dersom man følger Sandsvegen et lite stykke østover kommer man til nok

en dagligvarebutikk og STAS treningssenter.

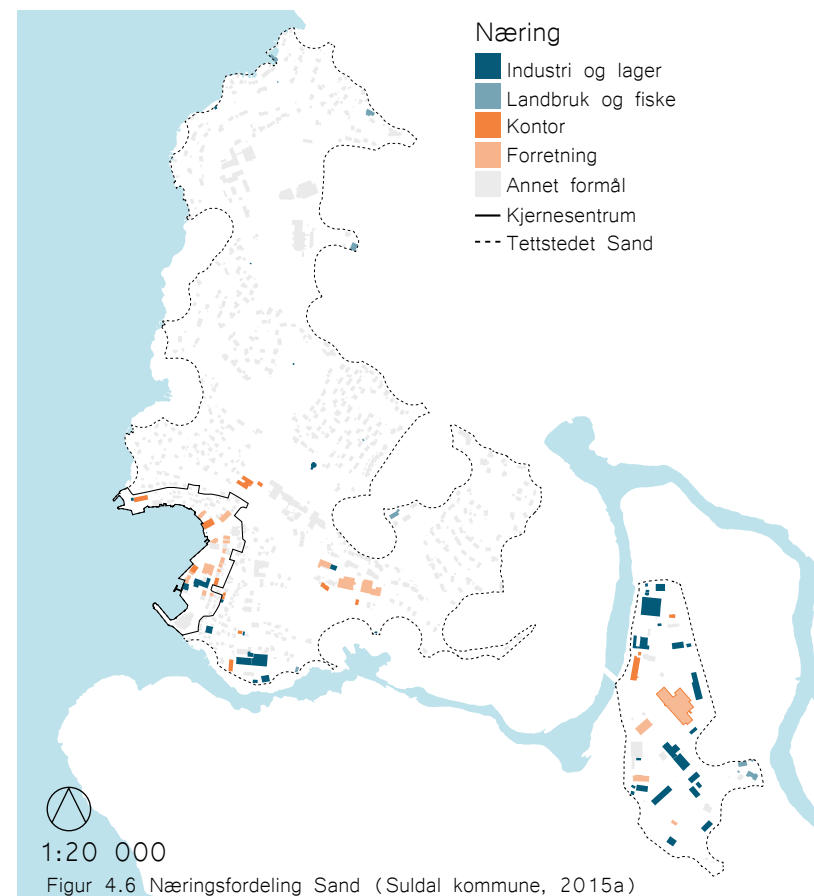
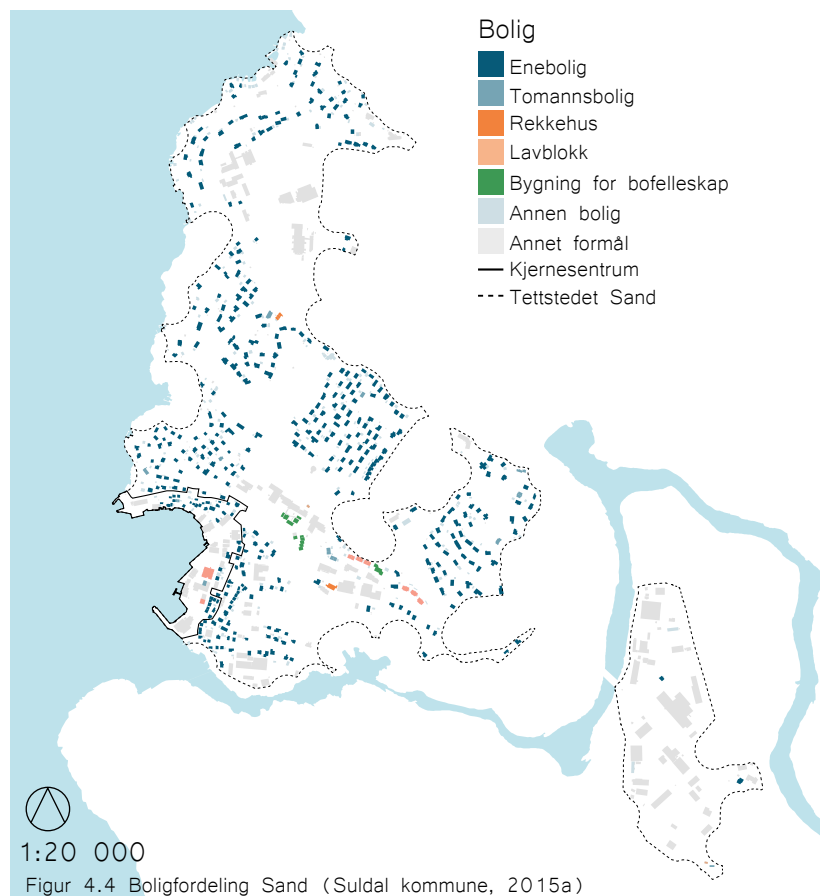
De viktigste bidragene til kulturtilbudet på Sand er Suldal Kulturhus og Ryfylkemuseet. Kulturhuset er lokalisert på høyden øst for sentrum, mens man finner museet i Nordenden av sentrum. Kulturhuset tilbyr blant annet bibliotek, kinosal, bowling og ulike forestillinger. I Gata finner man også Mimreståva, et uformelt møtested med fokus på historie. I sørenden, ved Ryfylke Fjordhotell har Sand båtforening sine lokaler. Noen offentlige rom er også å oppspore på strandstaden. Det mest sentrale av disse er torget som per dags dato ikke er særlig funksjonelt. I dag er hovedfunksjonen her parkering. Ved torget er også venteplassen til hurtigbåten lokalisert. I nordenden ligger det en liten badeplass med strand som har fine bademuligheter om sommeren.

TETTSTEDET SAND	
Areal	1000 daa
Befolkning	1163
KJERNESENTRUM SAND	
Areal	47,2 daa
Befolkning	85
(Suldal kommune, 2015c)	



Figur 4.3 Sentrumsfunksjoner (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)

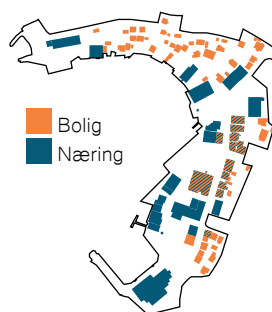
4.1.3 Bygninger og funksjoner



Bolig

Boligene på Sand er for det meste lokalisert i boligområdene i åsene nord og nordøst for sentrumskjernen. I tillegg finner man en del boliger øst for sentrum, i åsen opp mot kirken og kulturhuset.

Boligmassen i tettstedet består hovedsakelig av eneboliger. Noen tomannsboliger, rekkehus og lavblokker finnes også spredt i tettstedet. I selve sentrumskjernen har en del av byggene funksjonsblanding med butikklokale i første etasje og leilighet i toppetasjene (se figur 4.5).

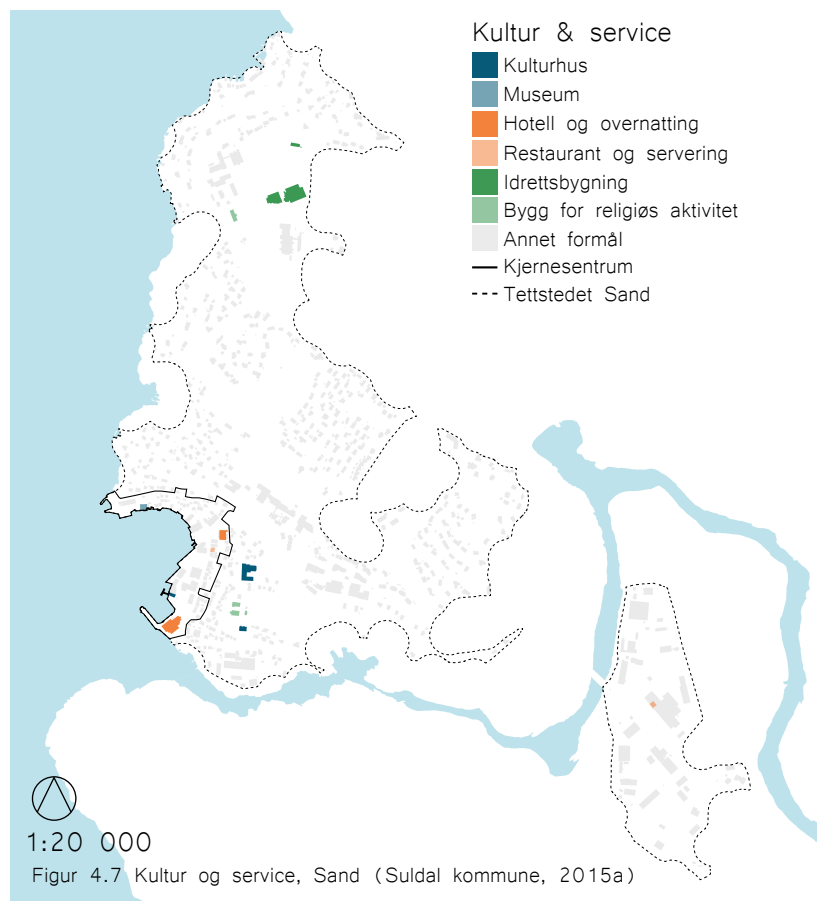


Figur 4.5 Bolig/Næring Sand (K. Hjorteland)

Næring

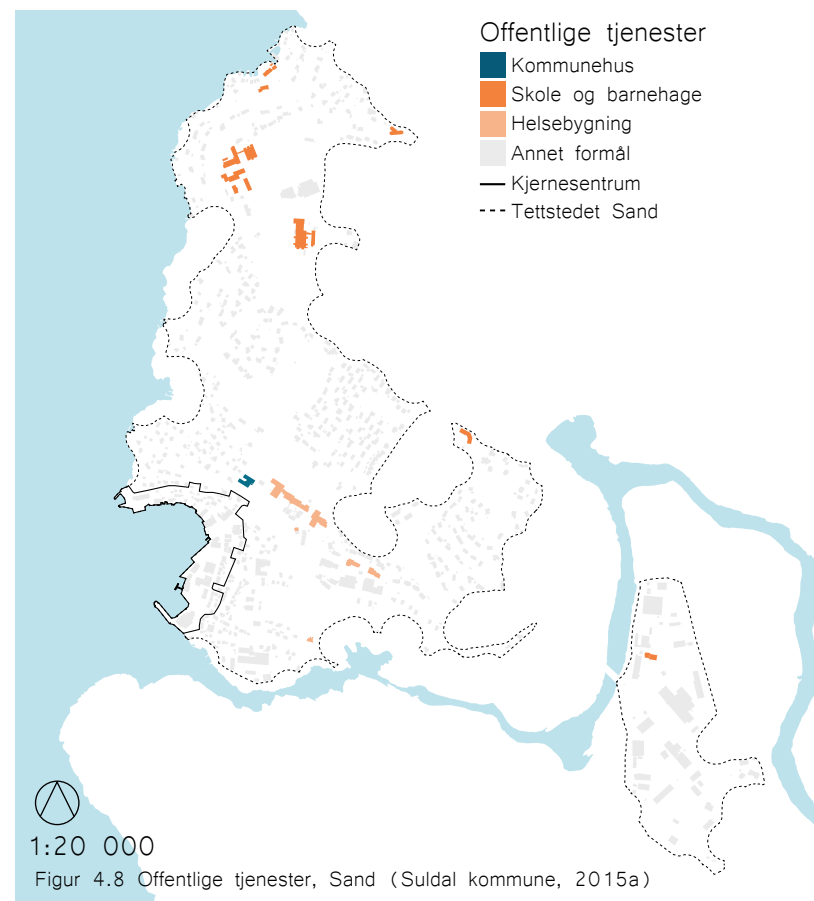
Næringen på Sand er hovedsakelig konsentrert i kjernesentrum og på Garaneset. Butikkene i kjernesentrum ligger for det meste rundt Gata, mens de på Garaneset stort sett er samlet i én bygning. Kontorene ligger spredt i de samme områdene.

Den største vekten av industri- og lagerbygninger finner man på Garaneset, dog det er også noen få i selve Sand sentrum. Dette omfatter den gamle meieribygningen og et mekanisk verksted. Sør-øst for sentrum, ved Suldalslågen, er Suldal Elverk lokalisert.



Kultur og service

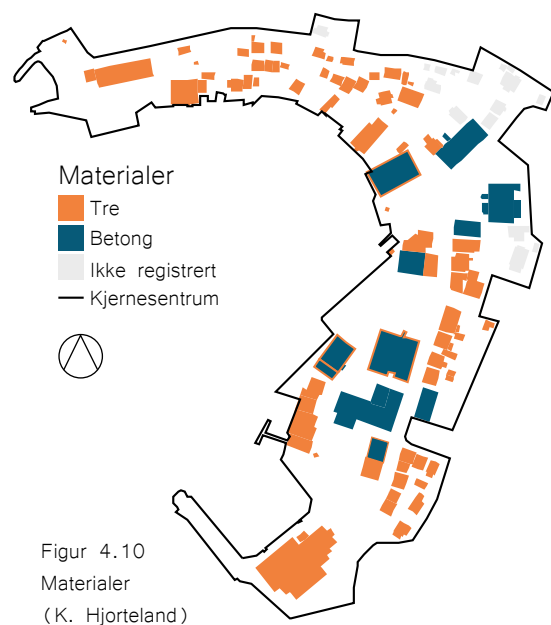
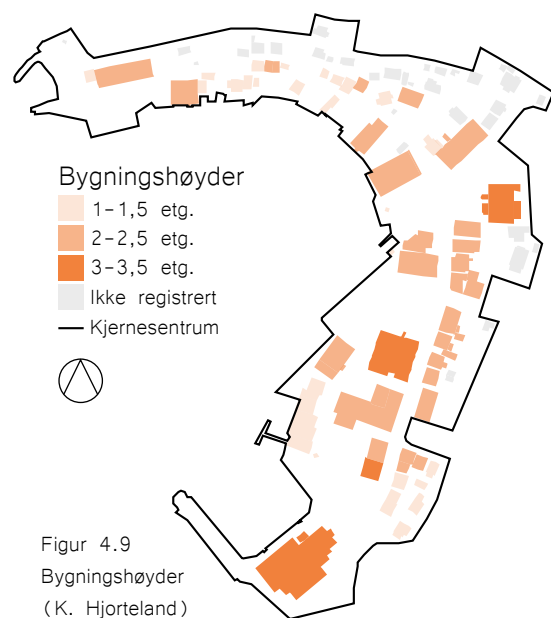
Det aller meste innen denne kategorien er lokalisert i eller i nær tilknytning til kjernesenteret. Dette omfatter kulturhus inkludert flere funksjoner, museum, kirke, hoteller og serveringssteder. Utenom dette er det lite innen kultur og service i tettstedet. Kun idrettsarenaer i forbindelse med skoleområdet på Eide og Kulp kaféen på Garaneset. Frisører finner både i kjernesentrum og på Garaneset, men er ikke merket på dette kartet.



Offentlige tjenester

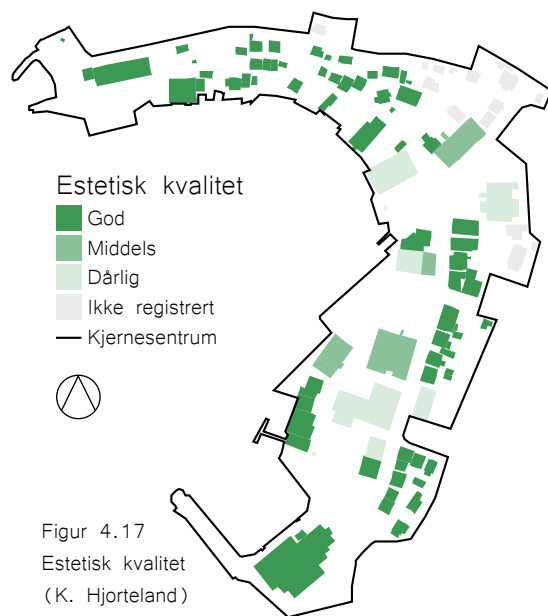
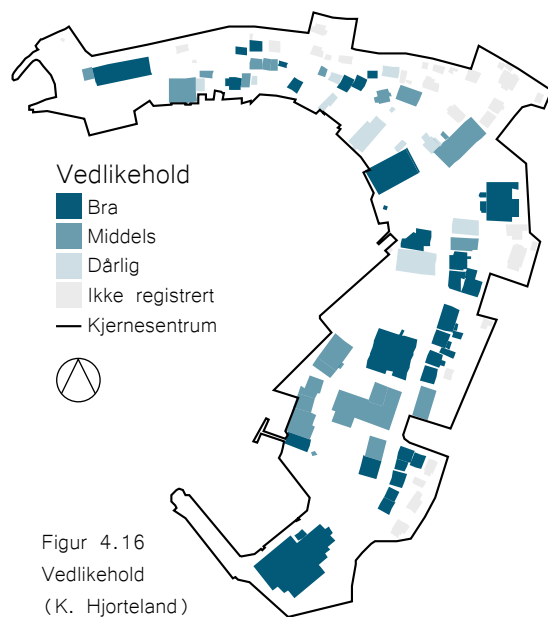
Suldals kommunehus ligger lokalisert rett ved Sand sentrum. Øst for dette igjen er helsetjenestene konsentrert. Skoletilbudet på Sand er hovedsakelig konsentrert på Eide, nord for kjernesentrum. Man finner her både barneskole for Sandsgrenden, ungdomsskole for hele kommunen og Sauda videregående skole avdeling Sand. Den mest kjente delen av den videregående skolen er ToppVolley Norge.

4.1.4 Kvalitativ vurdering av bygningsmassen



Bygningsmassen i sentrum består hovedsakelig av lav trehusbebyggelse, dette gjelder Nordenden, Gata og Osbakken (se figur 4.9 og 4.10). Områdene rundt ferjeleiet og torget er mer preget av noe høyere bygninger i betong, men ingen som er høyere enn omtrent 3,5 etasjer. Man kan se en tydelig forskjell mellom den historiske trehusbebyggelsen og den nyere, mer industripregede bebyggelsen i sentrum. Vedlikeholdet av bygningene i kjernesentrum er i hovedsak godt, men noe varierende (se figur 4.16). Det meste av trehusbebyggelsen i Gata er i god stand, og skaper et inntrykk av et velholdt sentrum.





Det er dog en del enkeltbygninger som bidrar til å dra ned dette inntrykk. Dette går kanskje mer på det arkitektoniske uttrykket enn selve vedlikeholdet. Dersom man sammenligner kartet for materialer (figur 4.10) og estetisk kvalitet (figur 4.17), ser man at en stor andel av byggene i betong også er de minst estetisk tiltalende. Her er det likevel viktig å ta til etterretning at dette er en subjektiv oppfatning, og kan variere mellom de besøkende i sentrum. Hver bygning forteller også en del av historien på sin måte. Bygningene som har fått denne vurderingen er typisk lite integrert i den resterende bygningsmassen i sentrum når det gjelder utforming av for eksempel tak og fasader. Den gamle meieribygningen er et godt eksempel på dette (se figur 4.11). Området sør i sentrum hvor det ligger en samling betongbygg, skaper et skille mellom den nordre og søndre delen av sentrum. Her kunne det vært mer heldig med noen elementer som kunne samle hele sentrum til et mer helhetlig område.



Figur 4.18 Et eksempel på en bygning som har høy estetisk kvalitet til tross for manglende vedlikehold (K. Hjorteland)



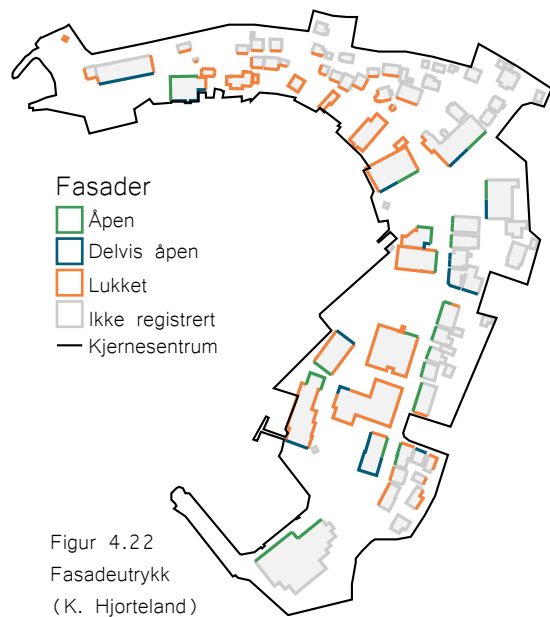
Figur 4.19 Et sentrumsbygg som i dag lider av dårlig vedlikehold, men er under ombygging og oppussing (K. Hjorteland)



Figur 4.20 Ryfylke Fjordhotell er både godt tilpasset til det bygde miljøet og godt vedlikeholdt (K. Hjorteland)



Figur 4.21 Det tidligere bakeriet Rones står i dag tomt. Bygningen er både nedslitt og mindre estetisk tiltalende til tross for svært sentral og sjønær beliggenhet (K. Hjorteland)



Figur 4.22
Fasadeuttrykk
(K. Hjorteland)

Når det gjelder fasadeuttrykk skiller Gata seg klart ut, dette er det eneste stedet man finner flere bygninger etter hverandre med et åpent uttrykk (se figur 4.22). Dette er også hvor det meste av handelen i kjerne-sentrum er lokalisert. Utenom dette består det meste av sentrum av mer lukkede fasader, dog med noen unntak.



Figur 4.23 Sentrumsbygg bestående av Coop Marked og leiligheter. Til tross for sentral beliggenhet dominerer de lukkede fasadene (K. Hjorteland)



Figur 4.24 Gata, eksempel på en åpen fasade (Mikkelsen) og en delvis åpen fasade (Fargeriet Kafe) (K. Hjorteland)



Figur 4.25 Meieribygningen og sentrumsbyggets lukkede fasader skaper en lang barriere i sentrum (K. Hjorteland)

4.1.5 Transport

Hovedåren til Sand sentrum er fylkesveg 46 som blant annet knytter Sand til Suldalsosen, Røldal og Gullingen. På Sandsiden av fjorden ender vegen i ferjeleiet, før den på andre siden av fjorden fortsetter i retning Haugesund. Det resterende vegnettet på Sand består av mindre veger. Den gamle vegen, Postvegen, går sør for dagens trasé langs Suldalslågen, men er i dag mindre brukt. I tillegg til denne går det en større samleveg mot skoleområdet på Eide. Utenom

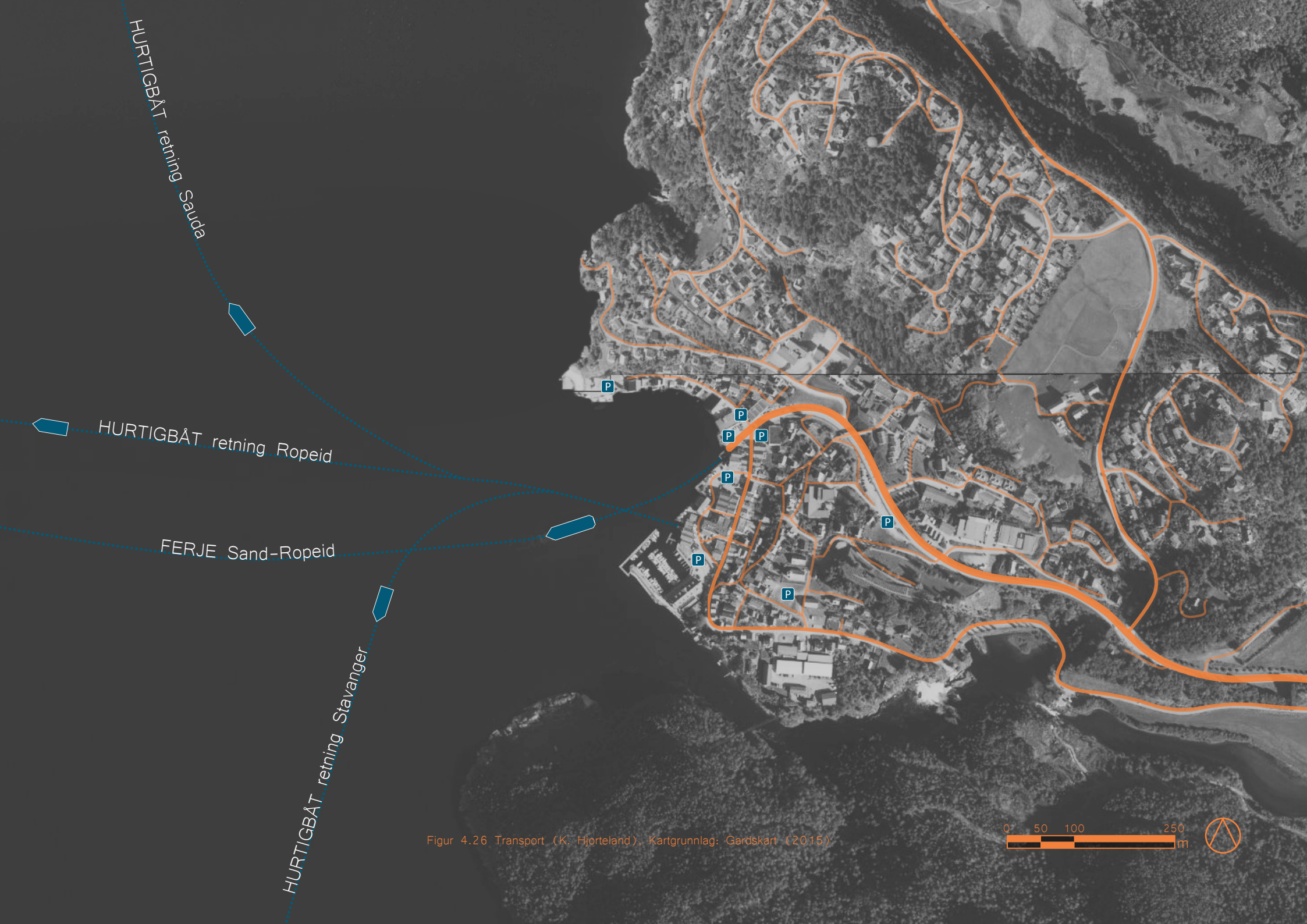
de nevnte vegene, består nettet hovedsakelig av mindre interne veger.

Suldal kommune og Sand har et begrenset kollektivtilbud. Det går mellom 4–6 bussavganger per dag fra Sand sentrum alle dager utenom lørdager. Avgangene går stort sett i sammenheng med hurtigbåtaganger og skoleskyss. De fleste rutene kjører til Suldalsosen eller Røldal. (Suldal Billag AS, 2014)

Et viktig transportmiddel på Sand både i dag, og historisk sett, er båten. Sand–Ropeid sambandet har 35 avganger fra Sand på hverdager (31 lørdag, 32 søndag), og opererer hele døgnet med unntak av et opphold mellom 00.15 og 05.30 (Norled, 2014). Ferjen har en ÅDT på 530 kjøretøy (Statens Vegvesen, 2012). Hurtigbåten kan benyttes både i retning Stavanger og Sauda. Denne har tre avganger til dagen i hver retning, utenom lørdag hvor det er to avganger. Det kommer i tillegg noen avganger hvor båten er erstattet med buss fra Jelsa eller Vikedal i retning Sauda (Kolumbus, 2015). Hurtigbåten til Stavanger tar omtrent 2 timer, mens den til Sauda tar rundt en halvtime.

For gående finnes det fortau i sentrumsområdet og langs de største vegene. Det foreligger ikke noe eget sykkelnett, men grunnet lite trafikk er det ikke noe problem å sykle i vegbane eller på fortau.

I sentrum er det ca. 66 kommunale parkeringsplasser. I tillegg til dette kommer det 9 plasser ved bådhaven, parkeringsplasser reservert Ryfylke Fjordhotell, samt enkelte kundeparkingsplasser utenfor butikkene. I Dalane og i tilknytning til Kulturhuset er det omtrent 100 plasser ekstra. Utenom dette finner man noen plasser i forbindelse med kirke og bedehus, samt ved Ryfylkemuseet. (Aarhus, 2015)



HURTIGBÅT retning Sauda

HURTIGBÅT retning Ropeid

FERJE Sand-Ropeid

HURTIGBÅT retning Stavanger

Figur 4.26 Transport (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)



4.1.6 Planer

Noen av utfordringene man peker på i Suldals kommuneplan (2009a) er den svakt minkende befolkningen med overvekt av eldre innbyggere, samt lange indre avstander i kommunen. I tillegg er et viktig spørsmål hvordan man skal få flere, spesielt unge, til å bo å arbeide i Suldal. Innen arealpolitikken er en av hovedstrategiene å bygge et sterkt kommunesenter, men også å sørge for at man har sterke grender. Man ønsker å ha attraktive bostedstomter og næringsarealer tilgjengelige på Sand.

Suldal kommune ble tidligere valgt som en av seks pilotkommuner i Husbankens prosjekt Bolyst og Engasjement i Småbyer og Tettsteder, BLEST (Suldal kommune, 2009a). Prosjektet var et stedsutviklingsprogram som hadde til hensikt å bistå kommunene i å gjøre sine steder mer attraktive som bosettingssted for folk, og som lokaliseringssted for bedrifter. Programmet varte fra 2006–2009. (Husbanken, 2013)

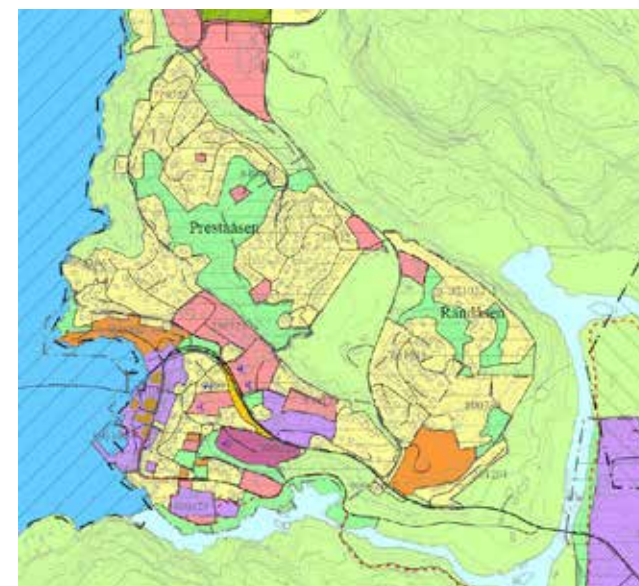


Figur 4.27 Idédugnad i forbindelse med Ny Giv-prosjektet. Deltakerne fikk sette ut oransje ballonger på attraktive steder på Sand (Waage, 2007)

Noe av grunnen til at Suldal kommune ble en pilotkommune i prosjektet BLEST var prosjektet Ny Giv (Suldal kommune, 2009a). Ny Giv for kultur- og reiselivskommunen Suldal var et samlebegrep for flere prosjekter som varte mellom 2004 og 2008. Under betegnelsen finner man blant annet Stedsutviklingsprosjektet, Kunstnarprosjektet og Suldal i Kulturhovedstadsåret. Prosjektet var kommunens hovedvirkemiddel i satsningen på kultur og næring, og medvirkning var her et viktig fokusområde. Noen av tingene som sprang ut av dette prosjektet var kulturhus med påbygg, tusenårs plass og amfi, Ryfylkemuseets nybygg og Høse bru. (Suldal kommune, 2009b)

Kommunen ønsker at det skal legges vekt på gode vilkår for familier for å trygge oppveksten til barn og unge. Ved å få flere unge og familier til å bo i kommunen ønsker man å motvirke skjev aldersfordeling og nedgang i folketallet. Det er mye fokus på barn og unge i kommuneplanen. En av hovedutfordringene i kommunen er nettopp å tiltrekke denne gruppen, og det er noe man ønsker å jobbe mot. Noen av utfordringene det pekes på er å skape Suldalsidentitet blant ungdommen i kommunen, og at man bør dra nytte av ressursene og kompetansen man finner hos denne gruppen i utformingen av lokalsamfunnet. (Suldal kommune, 2009a)

En annen gruppe man ønsker å utnytte mer er pensjonistene. Samfunnsendringene med lengre levealder og lavere pensjonsalder gjør at denne gruppen øker. Dette er en gruppe som sitter på mange ressurser, noe man kan dra nytte av i samfunnet. Dette gjelder blant annet i det frivillige folkehelsearbeidet. En utfordring er å fremme fysisk aktivitet i en av de minst



TEGNFORKLARING (Pbl. 2008)

Dyngingar og anlegg (Pbl. §11-7 nr. 1)

Utsoneide	Formål
[Yellow]	Bustader
[Orange]	Fritidsbustader
[Light Green]	Sentralføremål
[Pink]	Offentlig eller privat leidebygning
[Light Blue]	Fritids- og turformål
[Light Purple]	Riastilbygning
[Light Green]	Næringsbygninger
[Light Green]	Kvartalsbygg
[Light Green]	Ander tystorbygninger og anlegg
[Light Green]	Grav- og urnehol

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbl. §11-7 nr. 2)

[Light Blue]	Bane (B)
--------------	----------

Grøntstruktur (Pbl. §11-7 nr. 3)

[Light Green]	Frisoneide
---------------	------------

Landbruks-, natur- og fritidsformål (Pbl. §11-7 nr. 5)

[Light Green]	Landbruks-, natur- og fritidsformål (LNF)
[Light Green]	LNF-formål der spreidd bygging av bustader, fritidsbustader og næringsbygg er tillate (B, H, N)
[Light Green]	LNF-formål der spreidd bygging av fritidsbustader er tillate (H)

Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (Pbl. §11-7 nr. 6)

[Light Blue]	Bråk og vern av sjø og vassdrag
[Light Blue]	Ferdel
[Light Blue]	Snåbåttområde (SB)
[Light Blue]	Fiske (F)kaste- og fiskeoppdrett (KL)
[Light Blue]	Alvkalder (A)
[Light Blue]	Fotballbane (FO)
[Light Blue]	Naturområde (NA)
[Light Blue]	Kombinerte formål i sjø

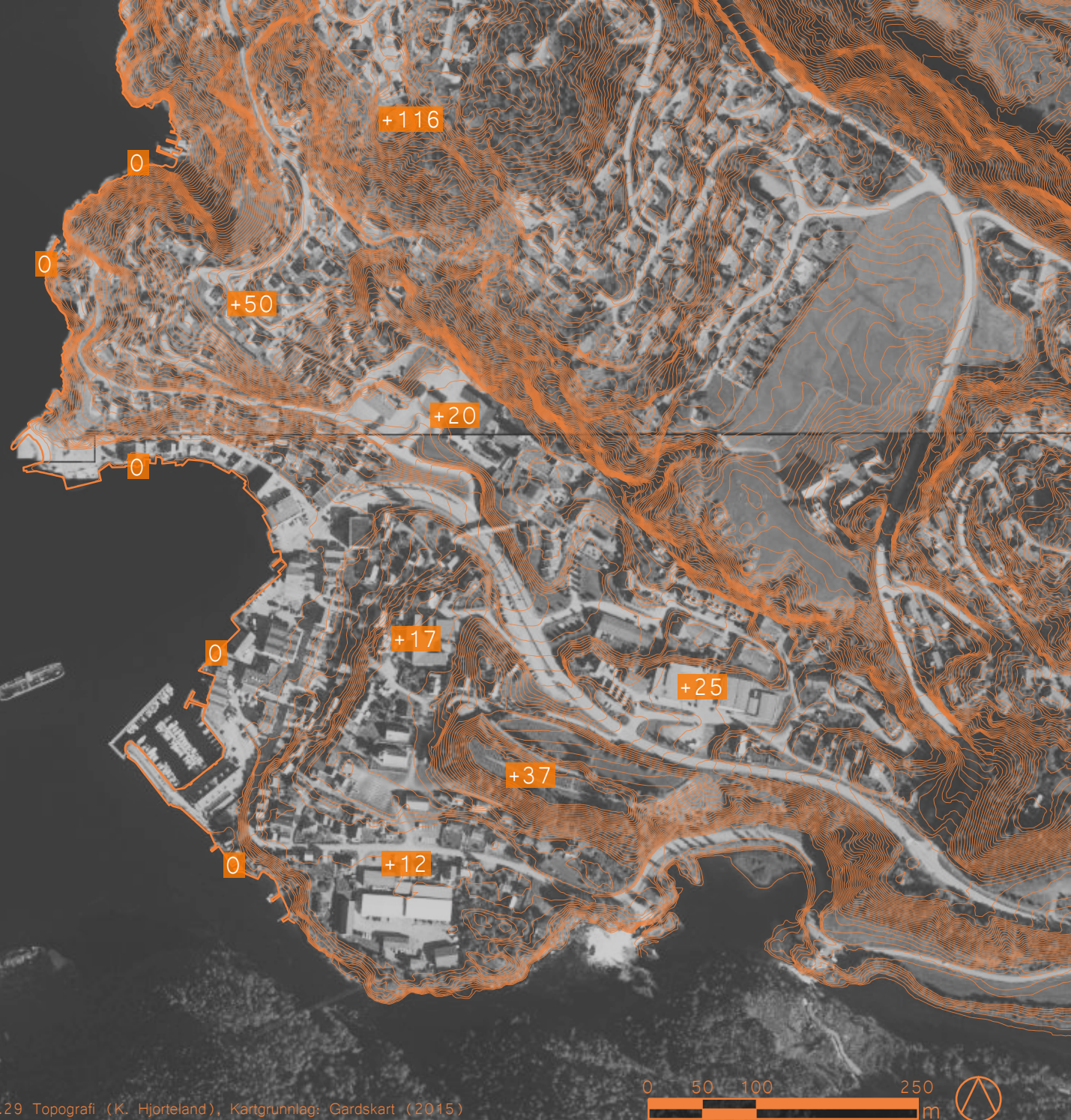
Figur 4.28 Arealplan Sand (Suldal kommune, 2015d)

aktive gruppene. Her er det viktig å fremme et bo- og nærmiljø som gjør det lettere å velge en mer aktiv livsstil. (Suldal Kommune, 2009a)

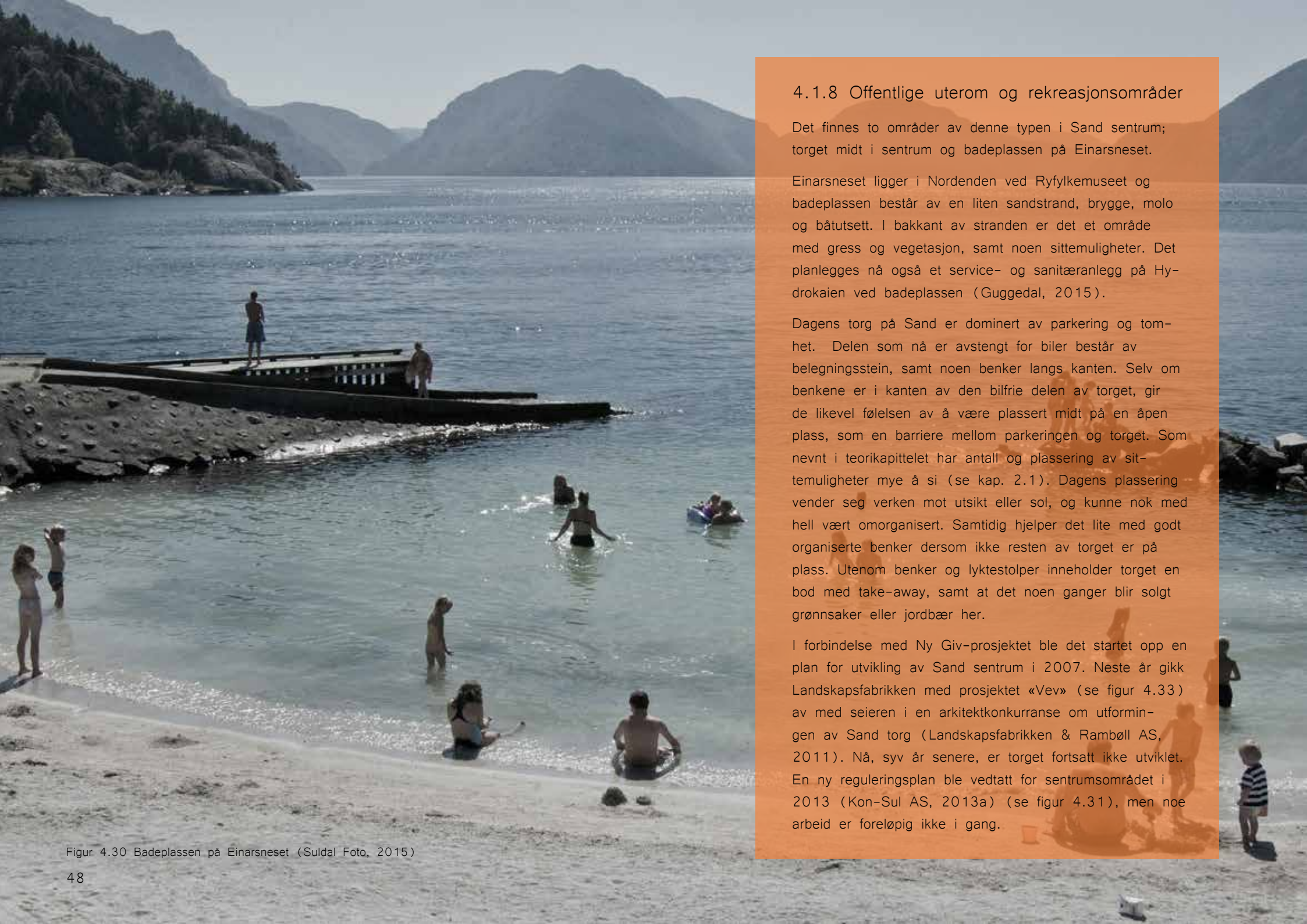
I kommuneplanens arealdel (Suldal kommune, 2015d) er seks bygninger regulering inn til sentrumsformål. I denne oppgaven er det valgt å se på kjernesentrum som et større og mer helhetlig område, da et senter er mer enn bare bygninger. Det er planlagt lite byggeaktivitet i selve sentrum i den nærmeste fremtiden, dog en del nye boliger flere steder i tettstedet (Suldal kommune, 2015a). Bergekrossen, hvor veien fra broen kobler seg på fv. 46 til sentrum, er regulert til næringsbygg (Suldal kommune, 2015d).

4.1.7 Topografi

Kjernesenteret på Sand er tydelig avgrenset av topografien. Selve sentrum ved Gata og rundt viken ligger nokså flatt, men er omkranset av høyere terreng i både nord og øst. Den bratteste skråningen finner man nord for sentrum bak Ryfylkemuseet, her går man fra kote 0 til 50 i løpet av omtrent 150 m. Øst for sentrum finner man enda en høyde, dog ikke like høy som den i nordenden. På denne høyden er Suldal kulturhus og Sand Kirke lokalisert. Utenom dette er sentrum omringet av vann.



Figur 4.29 Topografi (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)



4.1.8 Offentlige uterom og rekreasjonsområder

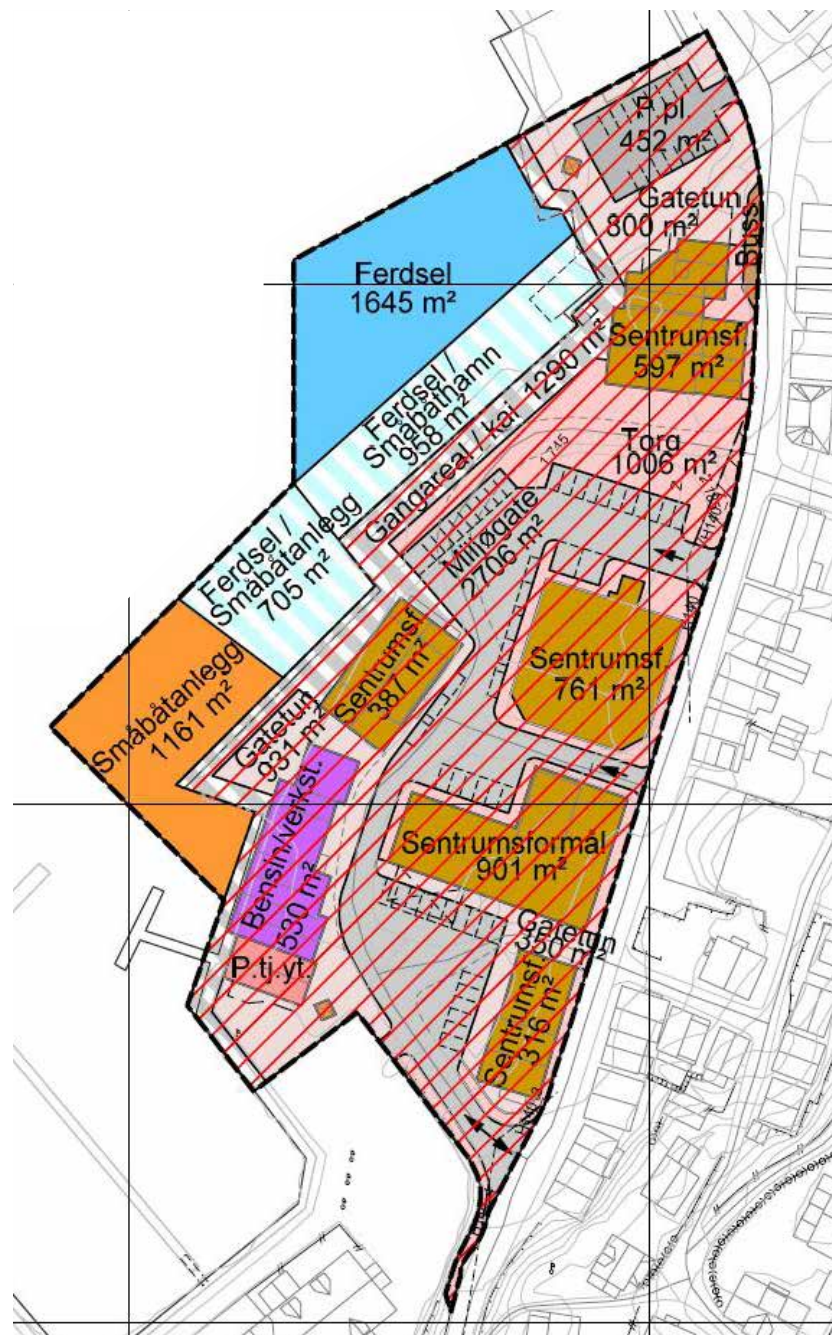
Det finnes to områder av denne typen i Sand sentrum; torget midt i sentrum og badeplassen på Einarsneset.

Einarsneset ligger i Nordenden ved Ryfylkemuseet og badeplassen består av en liten sandstrand, brygge, molo og båtutsett. I bakkant av stranden er det et område med gress og vegetasjon, samt noen sittemuligheter. Det planlegges nå også et service- og sanitæranlegg på Hydrokaien ved badeplassen (Guggedal, 2015).

Dagens torg på Sand er dominert av parkering og tomhet. Delen som nå er avstengt for biler består av belegningsstein, samt noen benker langs kanten. Selv om benkene er i kanten av den bilfrie delen av torget, gir de likevel følelsen av å være plassert midt på en åpen plass, som en barriere mellom parkeringen og torget. Som nevnt i teorikapittelet har antall og plassering av sittemuligheter mye å si (se kap. 2.1). Dagens plassering vender seg verken mot utsikt eller sol, og kunne nok med hell vært omorganisert. Samtidig hjelper det lite med godt organiserte benker dersom ikke resten av torget er på plass. Utenom benker og lyktestolper inneholder torget en bod med take-away, samt at det noen ganger blir solgt grønnsaker eller jordbær her.

I forbindelse med Ny Giv-prosjektet ble det startet opp en plan for utvikling av Sand sentrum i 2007. Neste år gikk Landskapsfabrikken med prosjektet «Vev» (se figur 4.33) av med seieren i en arkitektkonkurranse om utformingen av Sand torg (Landskapsfabrikken & Rambøll AS, 2011). Nå, syv år senere, er torget fortsatt ikke utviklet. En ny reguleringsplan ble vedtatt for sentrumsområdet i 2013 (Kon-Sul AS, 2013a) (se figur 4.31), men noe arbeid er foreløpig ikke i gang.

Figur 4.30 Badeplassen på Einarsneset (Suldal Foto, 2015)



Figur 4.31 Reguleringsplan for torget og Sand sentrum, vedtatt i 2013 (Kon-Sul AS, 2013a)



Figur 4.32 Dagens torg har lite innhold, samt mindre heldig plassering av sitteplasser (K. Hjorteland)



Figur 4.33 Det seirende forslaget til torget på Sand, "Vev" (Landskapsfabrikken, 2008)

4.1.9 Åpningstider

Det meste av tilbudet på Sand både innen handel- og servicenæringene er hovedsakelig åpent på dagtid. På hverdager er den mest typiske åpningstiden for butikkene 09.00–16.00, dog med noen variasjoner. Torsdag opererer de fleste med langåpne butikker frem til klokken 18.00. Dagligvarebutikken i sentrum er åpen til 21.00 alle hverdager. På lørdager snevres åpningstiden inn til 10.00–15.00 for de fleste butikkene, mens det på søndagen kun er bensinstasjonen som er åpen.

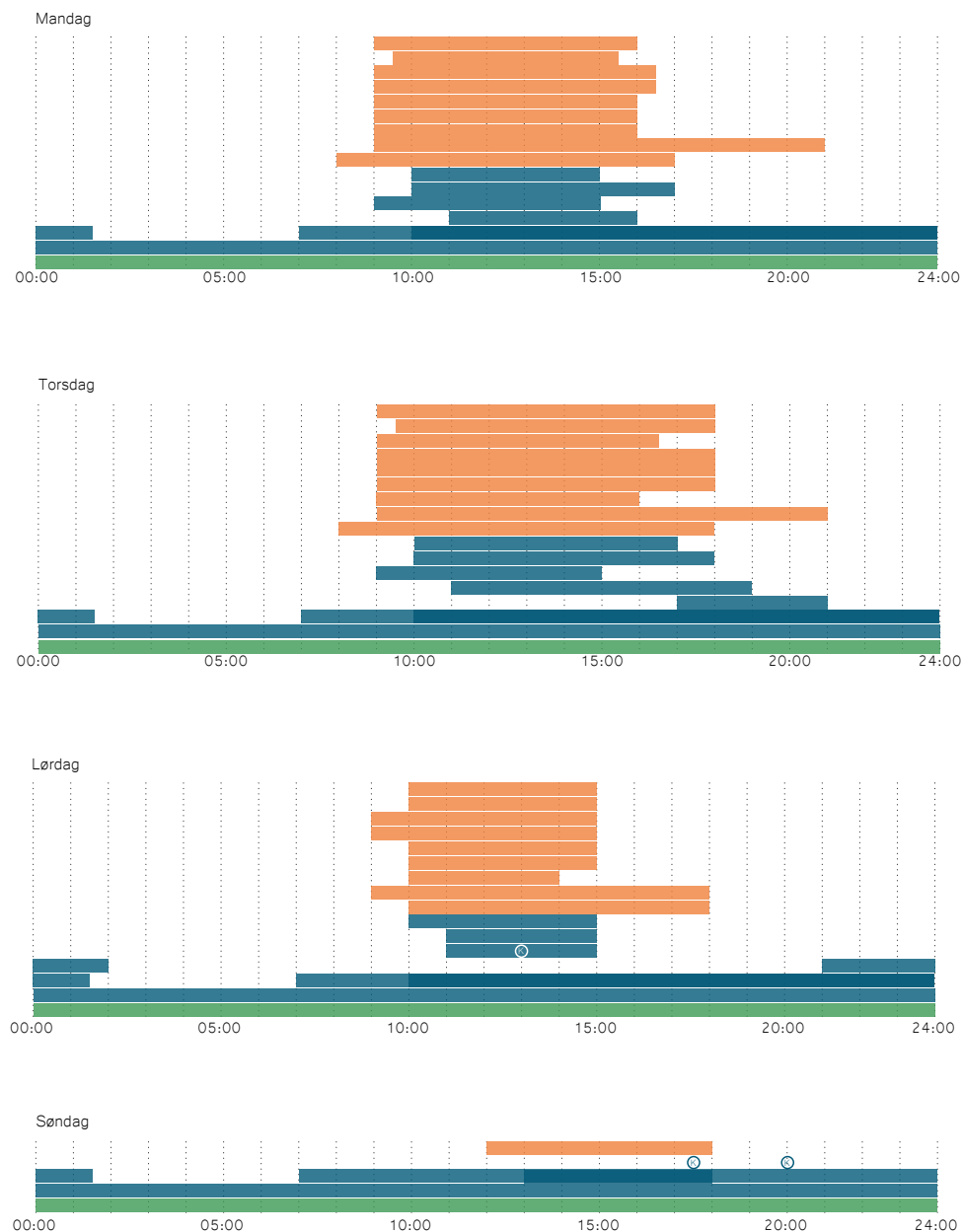
Bankene har noe varierende åpningstider. SR-bank har åpent alle hverdager i en noe kortere periode enn butikkene, mens Hjelmeland Sparebank kun har åpent på onsdager. Fargeriet kafé følger noenlunde butikkenes åpningstider, men har åpent omtrent en time lenger enn de fleste butikkene på hverdagene. Ryfylkemuseet og Kulturhuset følger også de samme åpningstiden +/- noen timer. Kulturhuset har også bowlinghall som er åpen tirsdag–torsdag. Denne, sammen med kinoen, er de tilbudene som hovedsakelig er med på å bringe litt mennesker til sentrumsområdet på kveldstid. Kinoen har faste tider på torsdag, lørdag og søndag, hvor torsdag og søndag har nokså sene sendetidspunkt.

De to hotellene, samt boligene i sentrum er det som eventuelt vil være med på å skape liv i sentrum utover åpningstidene. Hotellene har også tilhørende servering.

4.1.10 Arrangementer

Det største arrangementet gjennom året i Sand sentrum er Ryfylkedagane. Arrangementet går av stabelen årlig, første helgen i juni. Ryfylkedagane er et samarbeid mellom kulturkontoret hos Suldal kommune, Sandsgruppa, Ryfylkemuseet og Suldal Vekst AS. Arrangementet har fokus på handel og kultur for hele familien (Suldal Kulturhus). Utenom dette har man flere mindre arrangementer gjennom året. Suldal Kulturhus har konserter med både lokale og større artister. Når det er større artister som spiller anslår kulturhuslederen at gjerne 30–40 % av publikum kommer fra Sauda og andre steder enn kommunen (Birkeland, 2015). Dette er også en gruppe det vil være usikkert om kommer til å fortsatt benytte seg av tilbudet etter broen åpner.

Et eksempel på andre type arrangementer som oppstår gjennom året er fra årets påske, hvor handelsstanden samarbeidet og arrangerte uoffisielt NM på miniski på torget. Dette samlet mange folk i alle aldre, og skapte liv i sentrumsområdet.



Figur 4.34 Åpningstider i kjernesentrum (K. Hjorteland) ■ Handel ■ Service/kultur ■ Bolig Ⓚ Kino

4.1.11 Kevin Lynch

I «The Image of the City» presenterte Kevin Lynch (1960) en metode for å analysere byen ved å bryte den ned i elementene stier (paths), kanter (edges), noder (nodes), landemerker (landmarks) og distrikter (districts). Stiene er kanalene bevegelsene skjer langs, dette kan være gater, gangstier, trikkelinjer, kanaler e.l. Kantene er lineære elementer som fungerer som barrierer mellom to faser. Dette kan for eksempel være ting som kystlinje eller toglinjer. Distriktene er større områder hvor innholdet er av felles karakter, mens noder er strategiske punkt, gjerne hvor en observatør vil entre byen. Noder kommer ofte i form av vegkryss eller andre steder hvor man har en konsentrasjon av en spesiell bruk. Det siste elementet er landemerker, dette er fysiske elementer som brukes som referansepunkter i bystrukturen. Dette kan være en bygning, et skilt, en statue, etc. Selv om denne analysemetoden i utgangspunktet er beregnet på større byer, kan den også avdekke interessante aspekter ved et lokalsenter som Sand.

Hovedårene for bevegelse følger på Sand bilveiene. Man finner få eller ingen stier i sentrumsområdet forbeholdt fotgjengere med unntak av fortauene ved siden av bilveiene. Den mest fremtredende kanten i sentrumsområdet er åpenbart sjøkanten. Det at denne i stor del har vært forbeholdt ferjetrafikken har kanskje gjort den til en enda større barriere. I tillegg til kystlinjen skaper også topografien noen kanter i sentrumsområdet. Sentrum er i nord og øst omringet av høyere åser. Spesielt i nord er denne veldig tydelig, og skaper et klart skille. I bakken opp mot kulturhuset får man også samme følelse, dog i mindre grad. Innad i sentrum skaper de lange lukkede fasadene til Coop og det tidligere meieriet en annen form for kant.

Til tross for Sands begrensede utstrekning kan man se tydelige forskjeller i ulike deler av sentrum. I selve kjernesentrum utpeker det seg fem distrikter. Selv om noen av de er av noe lignende karakter, er de ikke sammenhengende. Spesielt ferjeområdet og næringsområdet (se figur 4.35) bidrar til å skape et mer oppstykket bilde av Sands karakter.

De mest fremtredende nodene i sentrum er krysset hvor ferjetrafikken og trafikken inn mot sentrum deler seg, samt ved torget. Man finner ingen utpregede landemerker i kjernesentrum. På et lite sted som dette ville ikke et landemerkes viktigste funksjon være som referansepunkt, men kanskje heller for å tilføre noe ekstra i sentrumsområdet. Høse bru øst for sentrum kan betegnes som et landemerke, men havner utenfor dette kartet. Det kan tenkes at Sand også kunne trenge et slags landemerke i selve sentrumskjernen.



Figur 4.35 Kevin Lynch-analyse (K. Hjorteland)





4.2 Sandsfjord bru

(Statens Vegvesen, 2008)

Planarbeidet for Sandsfjord bru ble startet opp etter en kunngjøring i Suldalsposten og Stavanger Aftenblad september 2006. Etter planen skal broen og de tilhørende veiene stå ferdig i slutten av 2015. Hensikten med den nye utbyggingen er å sikre en fast, døgnåpen forbindelse innad i Suldal kommune slik at innbyggerne på vestsiden av fjorden knyttes til resten av kommunen.

Den nye broen over Sandsfjorden var i utgangspunktet beregnet til å få en ÅDT på 450 kjt/døgn i åpningsåret og 600 kjt/døgn etter bompengerperiodens slutt. Det ble etterhvert bestemt at broen vil være uten bompenger fra første dag (Guggedal, 2015). Broen er dimensjonert etter veistandard H2 med en ÅDT på 1500–4000 kjt/døgn og fartsgrense på 80 km/t. Broen vil ha to kjørefelt, skuldre og rekkverk. Planforslaget for broen er utarbeidet av Asplan Viak som konsulent for Statens Vegvesen, Suldal kommune og Rogaland Fylkeskommune.

Broen vil få en total lengde på ca. 680 meter, herav vil hovedspennet være på 290 meter. På østsiden får man et sidespenn på 95 meter, og på vestsiden et på 155 meter, i tillegg til 3 sidespenn på 50 meter. Kjørebanelen vil ligge på ca. 74 moh. Og man vil ha en seilingshøyde på 60 m i et tverrsnitt på 200 m. Broen vil få en total bredde på 9,7 m. Da broen går rett over i tunneler på begge sider, er det ikke lagt opp til fortau. Gående og syklist har dermed ikke fått noen høy prioritet i denne sammenheng, og er kanskje bedre tjent med dagens ferjetilbud.

Under arbeidet vil den nye broen bygges og det vil anlegges ny vei frem til Rv46 på Øvrebø, samt utbedring av eksisterende vei, inkludert utretting av kurvatur. I tillegg vil det komme rassikring langs rv. 517 fra Lovraeidet til Tysningsvatnet. Utbyggingen vil føre med seg 5 nye tunneler; 3 på østsiden og to på vestsiden. Området rundt broen er preget av fjorder og daler, omgitt av bratte fjellsider. Vegetasjonen er typisk for kystnære strøk i Sør-Norge og består av en variasjon av kystfuruskog med gristorn og einer, og blandet løvskog. Terrenget er hovedsakelig uberørt. Det finnes lite bebyggelse og opparbeidet kulturmiljø i området hvor veien går gjennom. Bare noen få småbruk er lokalisert rundt bruket.



AVSTANDSKONSEKVENNS FRA SAND	
Sauda	30 km / 57 km
Haugesund	88 km / 115 km
Stavanger	106 km / 106 km
Bergen	197 km / 224 km
TIDSKONSEKVENNS FRA SAND	
Sauda	+ 20 min
Haugesund	+ 20 min
Stavanger	uendret
Bergen	+ 20 min

*Tid: før forutsetter at man ikke må vente på ferje

Figur 4.37 Omlegging av veg, Sand-Ropeid (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Temakart Rogaland (2015)

4.3 Intervjuer med næringsdrivende i sentrum

● Se vedlegg 9–24

Det ble i prosessen utført et standardisert intervju med de fleste handels- og servicebedriftene i kjernesentrum på Sand. Intervjuene ble i hovedsak utført med eier, eventuelt med daglig leder for bedriftene tilknyttet større kjeder. Det ble i alt intervjuet 16 personer som representerte 15 ulike bedrifter. Sammenfatningene vil bli basert på de 15 bedriftene, hvor bedriften som hadde to representanter til stede bli talt som en samlet stemme. Utvalget inneholder 10 butikker, 2 banker, 2 hoteller og 1 kafé. Dette ble gjort av flere årsaker, blant annet for å kartlegge dagens situasjon i forhold til omsetning og hvordan kundegruppen fordeler seg mellom lokale, hyttefolk og forbipasserende. Videre har det vært til hensikt å avdekke blant annet forventinger til den nye situasjonen og å sjekke hvilken innstilling de næringsdrivende i sentrum har i forhold til dette.

Fordelingen mellom bedriftene som meldte om en stabil eller økende omsetning de siste årene var omtrent jevn med henholdsvis 7 og 6 bedrifter. Kun en butikk meldte om nedgang i omsetningen, men dette skyldtes i hovedsak nedtrapping før pensjon og avvikling av butikken. Det var forståelig nok vanskelig for de besvarende å gi noe prosentvis estimat på hvordan deres kundegruppe fordeler seg, men noen trekk kan likevel dras ut. Halvparten av butikkene sa tydelig at de lokale var deres største kundegruppe, det samme gjorde begge bankene, samt kaféen. I tillegg var de lokale den største kundegruppen på drivstoff og kiosk hos Sand servicesenter, mens det var eksterne kunder

som sto for det meste av båtkjøpene. Forhåndsbeslåtte rom var det mest vanlige på begge hotellene, dog meldte Ryfylke fjordhotell om at de hadde en del drop-in kunder, hovedsakelig på sommeren.

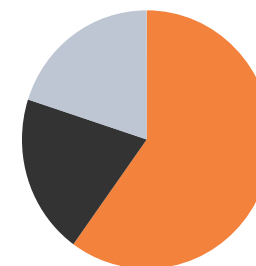
Nærmere 40 % av de spurte betegner hyttefolket som en viktig kundegruppe dersom vi ser bort fra de to hotellene. I følge Coop Marked Sand er de senere årene påsken blitt den aller beste tiden omsetningsmessig. Dette er høysesong for hytte- og båtturisme, noe som gjerne slår godt ut i Sand sentrum.

Tre av butikkene melder spesifikt om at de merker at folk kommer inn fra ferjekøen, alle disse ligger nokså nært til ferjeleiet og -køen. De som kommer inn handler ikke nødvendigvis, men er innom og kikker. Andre sier de merker lite til ferjekøen, gjerne på grunn av sin beliggenhet lengre borte i Gata. Selv om ikke alle merker noe til selve ferjekøen er det flere av bedriftene som har en del turister innom, det er en mulighet for at disse har kommet til Sand i forbindelse med ferjen. Flere av bedriftene sier også at de merker at det går bedre salgsmessig om sommeren og i ferier.

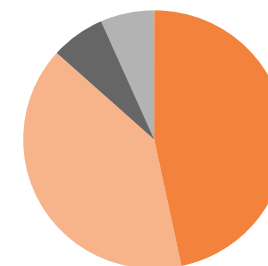
Når det gjaldt selve utbyggingen av broen var det noe delte meninger. 60 % av de spurte sa de var for broen, hvorav en tredjedel var for bro men mente den hadde feil plassering. 20 % oppga at de var imot brobyggingen, mens de siste 20 % var nøytrale til spørsmålet. De aller fleste hadde ikke forandret mening angående dette i løpet av prosessen. Det forventes både positive og negative effekter som forventes som følge av broen, 2/3 av de spurte valgte her å oppgi de negative konsekvensene først. Flere av de næringsdrivende i sentrum er bekymret for at Sand kan ende opp mer øde etter at gjennomfartstrafikken forsvinner. Det knyttes forventinger til om

folk fortsatt kommer til å velge å kjøre nedom Sand når det blir en blindvei. Dette henger igjen sammen med en frykt for å miste deler av kundegrunnlaget, gjerne spesielt for nisjebutikkene. Andre aspekter som nevnes som mulige negative effekter er at flere butikker har kunder fra blant annet Sauda. Disse vil nå få en del lengre vei, og dette er en kundegruppe man frykter vil forsvinne.

De som ble spurt hadde dog ikke bare bekymringer i forbindelse med den nye broen, flere mulige positive effekter ble også nevnt. Overordnet tenkte mange at omleggingen vil være positiv for kommunen generelt, men gjerne noe mer utfordrende for Sand. Dette går på at det vil være gunstig å få en ferjefri forbindelse. Avhengigheten av ferje fører til flere begrensninger for kommunen og dens innbyggere, blant annet i forhold til køer, ventetid og det å ikke kunne komme seg dit man vil når man trenger det. Når ferjen erstattes kan det tenkes at kommunen kan nå ut til et større marked, også innen turisme. I tillegg kan man komme seg til byen mye tidligere om morgenen. Et annet aspekt er at for eksempel entreprenører og snekkere kan utvide sitt arbeidsområde. For Sand sentrum er



● For ● Mot ● Nøytral
Figur 4.38 Næringsdrivendes standpunkt i brospørsmålet (K. Hjorteland)



● Økning ● Stabil
● Nedgang ● Uklart
Figur 4.39 Omsetning (K. Hjorteland)

det mindre trafikk i sentrum og større muligheter til å utnytte sjøsiden som kommer frem som de største fordelene.

De næringsdrivende er hovedsakelig positive når det kommer til det å drive bedrift på Sand. Noen av de tingene som går igjen er det at det er hyggelige kunder og at man blir godt kjent med alle som handler. I tillegg skryter flere av samarbeidet mellom etableringene i sentrum, samt det kommunale hjelpeapparatet. Hele 13/14 valgte å fortelle om de positive sidene først, og flere hadde problemer med å komme på negative sider ved å næringsdrivende på Sand. Dette bør tas som et tegn på at de næringsdrivende trives godt med det de gjør her. Noen negative aspekter ble likevel nevnt. Det lille miljøet er ikke optimalt i forhold til konkurranse, og man må vite at det er et behov for det man starter opp noe nytt. Et begrenset antall kunder fører også til at man ikke kan ta inn like store kvantum av varer, noe som igjen fører til høyere priser. Dette kan igjen være en av grunnene til at man har en del handelslekkasje på Sand.

4.4 Spørreundersøkelse

Selv om funnene fra spørreundersøkelsen ikke kan generaliseres, vil den bli brukt til å se hvordan tendensene i utvalget er. Undersøkelsen (se vedlegg 25 og 26) ble delt ut i totalt 130 eksemplarer, 80 i retning Sand-Ropeid og 50 i retning Ropeid-Sand. Dersom de som ikke har angitt antall personer i bilen, samt fotgjengerne, blir regnet som en person per skjema, nådde undersøkelsen ut til 200 personer.

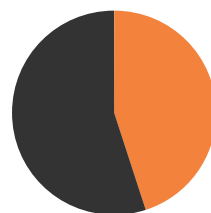
I retning Sand-Ropeid sa 45 % av de responderende at de hadde handlet på turen, herav hadde 56 % brukt under 300 kr. Matvarer er det de aller fleste

har handlet, med kjøp i kiosk eller kafé på andre-plass. I motsatt retning, fra Ropeid til Sand, planlegger en noe større andel å handle på turen. Her angir 58 % at de skal handle, også her er matvarer den klart største kategorien. I begge retninger er det en klart lavere andel som har eller planlegger besøk til noe av kultur- eller servicetilbudet på Sand, dette ligger på rundt 20 %. I retning Sand-Ropeid har flest av disse besøkt Kulturhuset, mens det i motsatt

retning planlegges mest besøk av kafé eller restaurant. Av de dagene undersøkelsene ble levert ut, skiller fredag seg ut som den dagen hvor flest sier de har eller skal handle i begge retninger. Fredag er en typisk reisedag, og det kan virke som om flere velger å handle i forbindelse med dette.

På ferjen fra Sand til Ropeid var det flest som kom fra arbeid blant de som svarte på undersøkelsen. Disse var enten på vei hjem, eller skulle videre på

Har du/dere handlet på turen?



● Ja ● Nei

Figur 4.40 Handel på turen, retning Sand-Ropeid (K. Hjorteland)

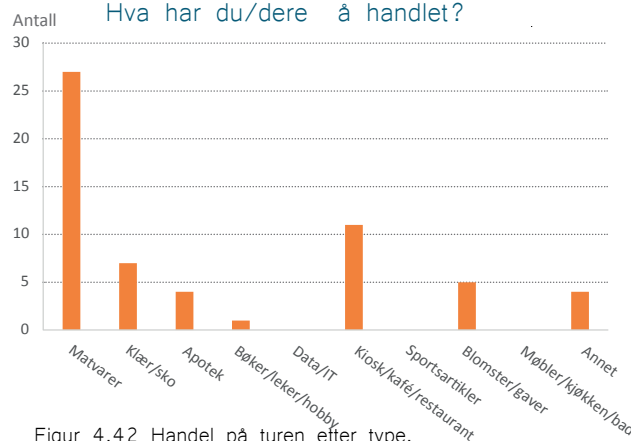
Hvis ja, for hvor mye [kr]?



● 0-100 ● 101-300
● 301-500 ● 501-1000
● >1001

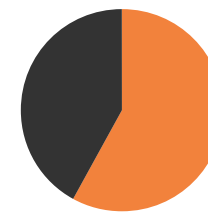
Figur 4.41 Handel på turen [kr], retning Sand-Ropeid (K. Hjorteland)

Hva har du/dere å handlet?



Figur 4.42 Handel på turen etter type, retning Sand-Ropeid (K. Hjorteland)

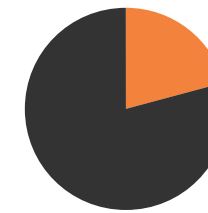
Planlegger du/dere å handle på Sand på turen?



● Ja ● Nei

Figur 4.43 Handel på turen, retning Ropeid-Sand (K. Hjorteland)

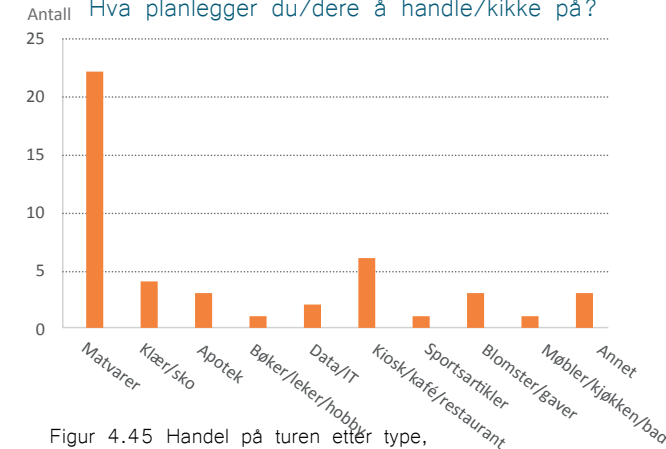
Planlegger du/dere å besøke noen kultur-/servicetilbud på Sand?



● Ja ● Nei

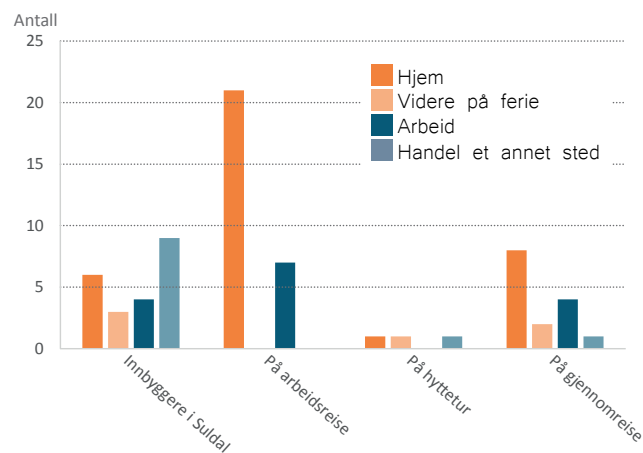
Figur 4.44 Kultur/service på turen, retning Ropeid-Sand (K. Hjorteland)

Hva planlegger du/dere å handle/kikke på?



Figur 4.45 Handel på turen etter type, retning Ropeid-Sand (K. Hjorteland)

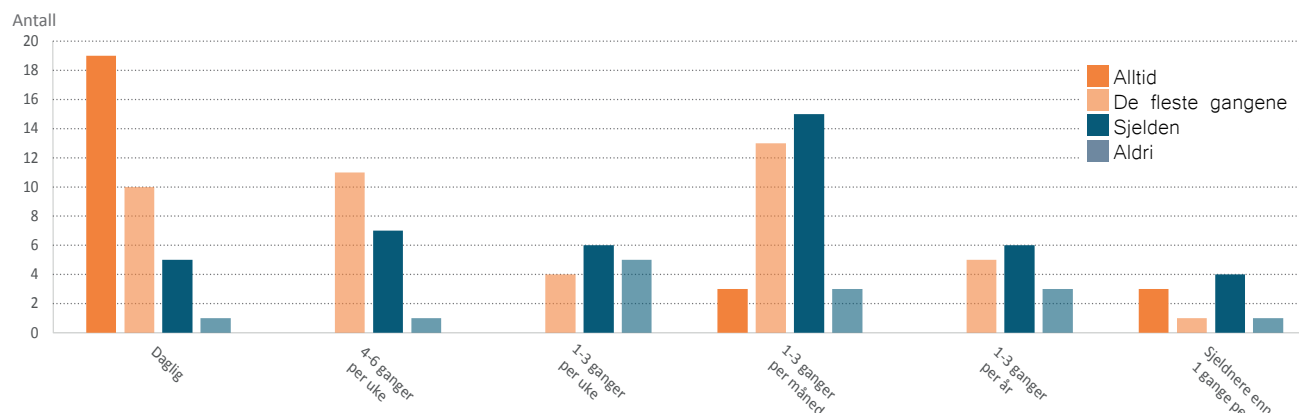
arbeid et annet sted. Den nest største gruppen kom fra sitt hjemsted i Suldal, av disse oppga omtrent 40 % at de var på vei for å handle et annet sted. Disse skulle enten til Haugesund eller Ølen. I motsatt retning kan man se at de reisende hvor størst andel har planlagt å handle på turen er blant de som er vei til hytten sin og de som er på handletur. I de resterende gruppene fordeler det seg nokså likt mellom de



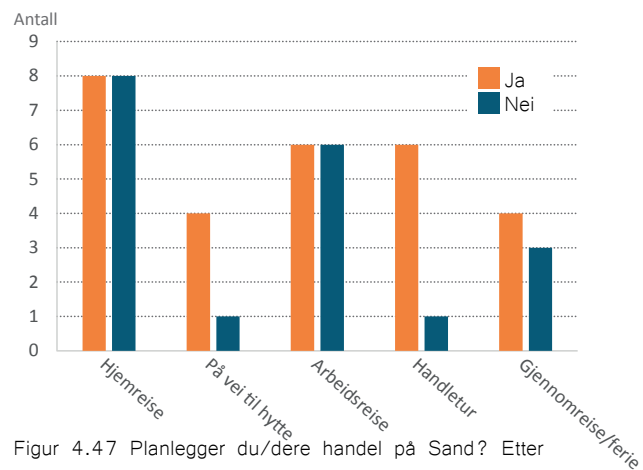
Figur 4.46 Reise fra-til, retning Sand-Ropeid (K. Hjørteland)

som har tenkt og handle og de som ikke har planlagt å gjøre det.

Noen av spørsmålene var identiske i begge retninger, og tilbyr derfor tall fra et større utvalg besvarende. Hvor ofte de responderende er på Sand varierer noe, de største gruppene her er daglig eller 1-3 ganger per måned med i underkant av 30 % på hver. Over halvparten av de som oppgir at de daglig er på Sand, sier at de alltid stopper for å handle/besøke



Figur 4.48 Hvor ofte handel etter hyppighet av besøk (K. Hjørteland)



Figur 4.47 Planlegger du/dere handel på Sand? Etter formål, retning Ropeid-Sand (K. Hjørteland)

kultur- eller servicetilbud når de er på Sand. Samlet sett er det likevel flest som oppgir at de stopper de fleste gangene eller sjelden, med omtrent 35 % av de besvarende på hver.

Folk synes å være fornøyde med tilbudet på Sand. Omtrent 60 % av de spurte oppgir at de er fornøyde eller svært fornøyde med handelstilbudet. Omtrent tilsvarende andel er fornøyd med servicetilbudet, mens det er hacket lavere for kulturtilbudet med ca. 55 %.

HANDEL



SERVICE



KULTUR



Svært misfornøyd Misfornøyd Nøytral Fornøyd Svært fornøyd

Figur 4.49 Hvor fornøyde er ferjetrafikantene med tilbudet i Sand sentrum (K. Hjørteland)

4.5 Spørreboks



“Adle dei lokale.
Di e berre gode”

“Vennene mine”

“Den gode folkementaliteten
og dialekten”

“Det beste med Sand er
Ropeid-Sand ferja”

“Tett miljø for det er koselig.
Alle aktivitetene Sand finner på”

“Det er veldig lite og koselig,
lett for og få nye venner”

“Påske”

“Trivelig for båtfolket,
kjekke butikker, god service”

“Atmosfæren”

Figur 4.50 Spørreboksen på torget i påsken samlet ikke inn noen store mengder med meninger. Her kan man likevel se noe av det folk synes var det beste med Sand. Det som kanskje går mest igjen er det som har med menneskene å gjøre. Suldalen er en stor ressurs å regne med. (K. Hjorteland)

4.6 Turisme

Turisme er et viktig satsningsområde i Suldal, og man har på Sand turistkontor med grønn sertifisering fra NHO. Markedsføringen av kommunen går mye på kultur, historie og natur. Man har et godt fundament med både hotellet, hyttetun og gårdsturisme, samt spisesteder og transport i kommunen. (Haugen, 2015)

4.6.1 Nasjonal Turistveg

Nasjonale turistveier er et prosjekt i regi av Statens Vegvesen og består av 18 ruter gjennom flott norsk natur. I tillegg til store naturopplevelser byr rutene på nyskapende arkitektur og kunst på utsiktspunkt og rasteplasser. Målet med prosjektet er å gjøre Norge til et enda mer attraktivt reisemål som skal være med på å styrke bosetningen og næringslivet i distriktene. Satsingen går gjennom 10 fylkeskommuner og 64 kommuner. Etter planen skal prosjektet stå ferdig i 2023 med hele 250 rasteplasser og utsiktspunkt langs omtrent 2000 km med vei. (Statens Vegvesen)

Den nasjonale turistveien gjennom Ryfylke har endepunkt i Røldal og på Forsand. Dagens turistvei kommer fra Sauda, over Sand-Ropeid sambandet til Sand, før den går videre mot Hjelmeland via Erfjord og Nesvik. Turen byr på variert natur fra nakne høyfjell til bratte fjellsider og dype fjorder (Statens Vegvesen). Når nye Sandsfjord bru etter planen står ferdig i slutten av 2015 var det lenge fare for at Sand ville å havne utenfor den nasjonale turistveien. Dette ble av mange sett på som en trussel, og Suldal kommune og Suldal Vekst AS jobbet derfor mye med å få en avstikker fra turistveien ned til Høse bru like ovenfor Sand sentrum (Guggedal, 2015; Steine,

2015). Dette fikk man gjennomslag for i slutten av mars i år, da strekningen Oanes-Hjelmeland ble erstattet med strekningen Lovraeidet-Sand-Håra (Statens Vegvesen, 2015). Høse bru ble bygget 2012 i sammenheng med Ny Giv-prosjektet. Broen krysser over Suldalslågen i nærheten av Sandsfossen og har blitt en omdiskutert konstruksjon i bygda. Gangbroen er tegnet av arkitektkontoret Rintala Eggertsson og vant prisen for «Årets bro» i 2014 i regi av reiselivsmagasinet Travel + Leisure i New York. (Mitchell, 2014)

Turistvegen er et viktig element for å føre flere turister innom Sand og Suldal. I denne sammenheng er det essensielt at man gir disse turistene noe å stoppe for, også i Sand sentrum.



Figur 4.51 Høse bru over Suldalslågen (Suldal Foto)

4.6.2 Hytteturisme

Suldal kommune har omtrent 2000 hytter, dette tallet inkluderer fritidsboliger, våningshus nyttet som fritidsbolig og andre hus nyttet som fritidsbolig (Suldal Kommune, 2015a). Agderforskning (2007) statis-

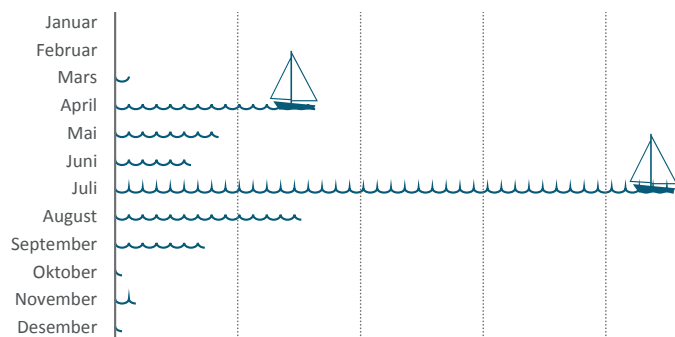
tikk vider at kommunen har i underkant av 2600 hytter, dette inkludere mest sannsynlig også støler. Mange av de næringsdrivende i kjernesenteret på Sand beskriver hyttefolket som en viktig kundegruppe (se vedlegg 9-24) Spørsmålet er i den sammenheng om de først og fremst handler på vei til og fra hytten, eller om de kjører ekstra nedom Sand i løpet av oppholdet for å handle. I den forbindelse er det vesentlig å se på hvor hytteeierne kommer fra. I følge Agderforskning (2007) hyttestatistikk kommer de største gruppene av eksterne hytteeierne fra Stavanger og Sandnes (se vedlegg 28). Reiseruten til disse eierne vil ikke bli påvirket av broen, og de har heller ikke vært blant dem som har benyttet Sand-Ropeid ferjen til og fra hytten tidligere (så sant de ikke har hytte på Ropeidhalvøya). Derfor bør man kunne fastslå at dersom denne delen av hyttefolkene handler på Sand i dag, er dette ikke i forbindelse med til- eller fra-reise med ferjen. Dersom dagens tilbud på Sand opprettholdes bør man derfor også kunne anta at denne gruppen vil fortsette å benytte sentrumsfasilitetene uavhengig av vegomleggingen.

Noen av dem som kanskje kan forandre sine handlevaner i sammenheng med den nye broen er hytteeierne som kommer fra Nord-Rogaland og Hordaland. Statistikken fra 2007 (Agderforskning) har registrert i overkant av 80 hytteeiere som kommer fra Haugesund, Sauda, Vindafjord, Bergen og Bømlo. Om disse vil fortsette å handle på Sand i forbindelse med selve reisen, dersom de har gjort det før, vil kanskje avhenge noe av reiseruten og hvilke andre butikkfasiliteter de passerer på veien.

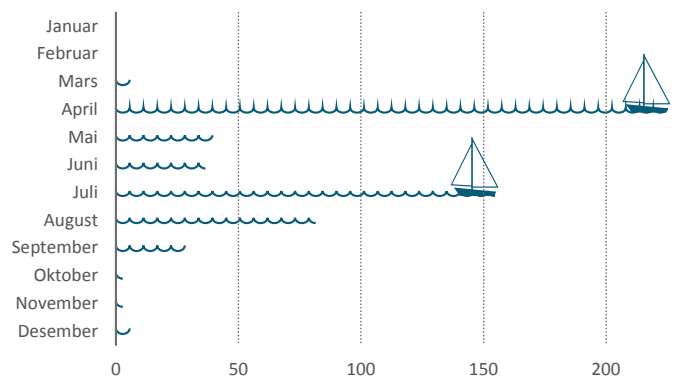
Dette er en stor og viktig gruppe å ta hensyn til i sentrumsutviklingen på Sand.

4.6.3 Båtturisme

Gjestehavnen på Sand finner man foran Ryfylke Fjordhotell sør i sentrum. Båtturistene er en viktig gruppe å ta hensyn til, da disse oppholder seg i sentrumsområdet når de er her, og ikke har tilgang på bil. De fleste båtene som besøker havnen kommer rundt påske, samt i sommermånedene. Som man ser av figur 4.52 og 4.53 har man flest besøkende i juli, men flere registrerte overnattinger i april. Dette tyder på at det kommer innom flere på småturer og



Figur 4.52 Antall båtbesøk, Sand gjestehavn 2014 (K. Hjorteland), data fra Sand Båttforening (2015)



Figur 4.53 Overnattingsdøgn, Sand gjestehavn i 2014 (K. Hjorteland), data fra Sand Båttforening (2015)



Figur 4.54 Båthavnen ved Ryfylke Fjordhotell (Suldal Foto, 2015)

færre overnattinger om sommeren, mens båtene som kommer i påsken blir her over en lengre periode. Også her kommer spørsmålet om etableringene på Garaneset opp som et viktig tema. Dersom man ønsker at også denne delen av kundegrunnet skal handle når de er på Sand, vil gåavstand være essensielt. Her kan det nok fort bli litt i lengste laget opp til Garaneset, mens kjernesentrum og Nordenden ligger innenfor en rimelig gåavstand.

4.7 SWOT-analyse



Figur 4.55 SWOT-analyse (K. Hjorteland)

Sand sentrum og Suldal kommune har mange styrker å bygge videre på, mange av disse går på omgivelsene og innbyggerne. Sands beliggenhet ved Sandsfjorden gir Sand muligheten til å utvikle seg enda mer til å bli en kystperle, eller verdens nordligste sørlandsby (Skjefstad, 2015) om du vil. Den vestvendte sjølinjen gir flotte muligheter for å kombinere sol og utsikt. Beliggenheten er også av historisk karakter da Sand har vært en Strandstad fra gammelt av, med mye aktivitet gjennom tidene. Mye av historien kan ses igjen i bygningene, samt hos Ryfylkemuseet. I den tiden da den viktigste samferdselen gikk på vann, var Sand et mye mer sentralt sted enn det er i dag. Likevel skaper fortsatt rutebåtene som har stoppested på Sand, gode forbindelser til både Sauda, Stavanger og resten av Ryfylke. Man er gjerne nærmere flere steder enn man tror.

En av de viktigste ressursene i Suldalssamfunnet er kanskje menneskene selv. Man finner mange engasjerte innbyggere og ildsjeler som står på for det de ønsker å oppnå. I et lite samfunn hvor de fleste kjenner hverandre er samholdet viktig for at ting skal fungere. Selv om ikke spørreboksen på Torget samlet inn så veldig mange meninger, var det overvekt på det som hadde med mennesker å gjøre (se figur 4.50). Også i intervjuene med de næringsdrivende kom det frem at en av de positive sidene med å drive handel på Sand var alle de kjekke kundene, dette var noe nesten samtlige nevnte. Det er tydelig at innbyggerne selv er en stor ressurs å regne med. Suldals kommuneplan (2009a) har stort fokus på

at de ønsker å være et attraktivt sted for barn og unge, med gode oppvekstvilkår og muligheter. Det å involvere barn og unge i selve utformingen av sentrum kan være med på å skape en plass hvor flere barn og unge faktisk ønsker å oppholde seg. Det er tross alt denne gruppen som skal bo her i fremtiden. En annen viktig gruppe å huske på er pensjonistene. Aldersfordelingen i kommunen har overvekt av eldre innbyggere (se figur 1.9, side 14), mange i denne gruppe har fortsatt mange ressurser å by på.

På et sted hvor de aller fleste kjenner hverandre kan det kanskje tenkes at de offentlige uterommene kan bli enda viktigere. Du vil gjerne se noen du kjenner og sette deg ned for å slå av en prat eller slappe av i solen. Da er det viktig med trivelige uterom som gir mulighet og ønske om opphold. I den standen torget er i i dag, er dette en svakhet for sentrumsområdet. Det foreligger en plan for dette, og torget skal etter planen være ferdig i 2016 (Roaldkvam, 2015). Når ferjen forsvinner fra Sand åpner det seg mange muligheter man tidligere ikke i har hatt. Kaien har i dag et industriaktig preg og ferjen har begrenset muligheten til å utnytte sjøkanten. Sjøsidene har som på mange andre steder blitt en bakside. Dette til tross for at den er en stor ressurs i forbindelse med atmosfære og trivsel.

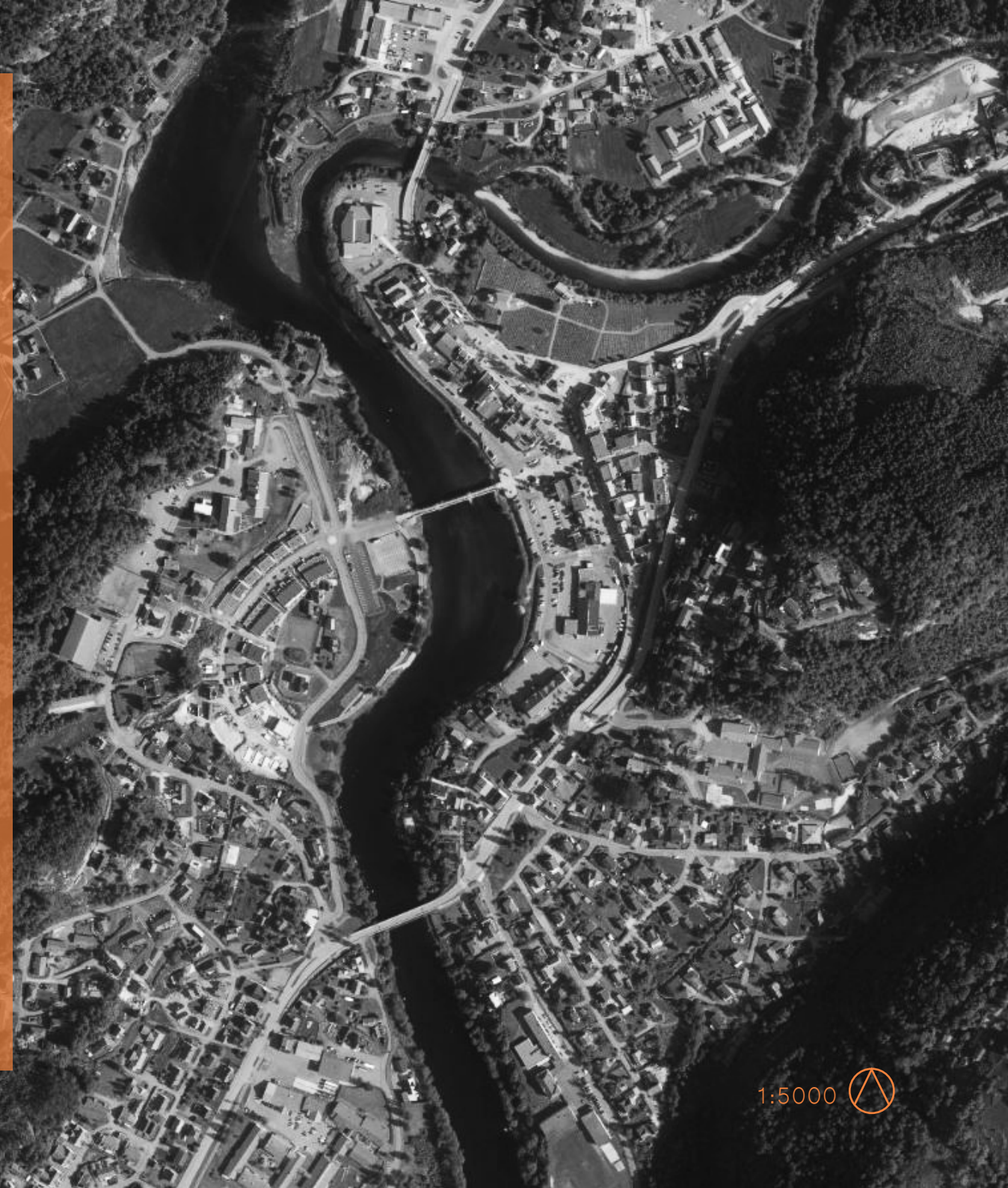
Det er ikke bare den nye broen som kan ses som en trussel for Sand sentrum. En eksisterende trussel er etableringen på Garaneset. Selv om denne typen handel er praktisk i forhold til større varer, slik for eksempel møbelsenteret og Montèr fører, er det min-

dre heldig når det kommer til detaljhandler. Spesielt blomsterbutikken er en type butikk som veldig ofte viser tydelig igjen i sentrumbildet. I denne sammenheng kan det være at den gamle meieribygningen, samt Rones-bygget, kan by på visse muligheter. En av de største trusselene i Suldal, og på Sand, er den svake utviklingen i folketallet. Hvordan kan man skape en positiv trend? Hva skal til for at folk skal ønske å bo her? Over hele verden flytter flere og flere mennesker til byene. I Norge bor i dag 80,5 % av innbyggerne i byer, dette har økt fra 76,1 % i år 2000, og forventes å øke til 86,9 % i 2050 (Globalis, 2015). Denne sentraliseringen kan ses på både som en utfordring og en mulighet for Sand sentrum. For det første betyr det at Sand må konkurrere mot byene både i nærheten og i resten av landet. Likevel kan Sand by på noen av de samme kvalitetene en by har, bare i mye mindre skala. Dette er noe man kan spille videre på som kanskje vil appellere til en spesiell gruppe mennesker, da man her kan tilby en blanding av by og land.

4.8 Casestudie – Liknes

Liknes er et tettsted og administrasjonssenter i Kvinesdal kommune i Vest-Agder. Tettstedet har et areal på 1,98 km² og hadde 2377 innbyggere i 2013 (Ssb, 2014a). Liknes var tidligere en egen kommune, men ble slått sammen med Feda og Fjotland til den nye storkommunen Kvinesdal i 1963. I dag bor størsteparten av kommunens innbyggere i Liknes og områdene rundt. Innen gangavstand til sentrum finner man barnehager, skoler og fritidsaktiviteter. Sentrum ligger ved elven Kvina, og butikkene er konsentrert rundt Nesgaten, eller «Neset» på folkemunne. Her kan man finne det man trenger av dagligvarer, klær og annet, i tillegg finner man kaféer og spisesteder. Kvinesdal var en av sørlandskommunene som var mest berørt av utvandringen til Amerika, og 10 % av alle de bosatte i Kvinesdal i dag er amerikanske statsborgere. Dette viser igjen i Utvandrerfestivalen som arrangeres her hvert år, samt Utvandrermonumentet som ble oppført i sentrum i 2004. (Kvinesdal)

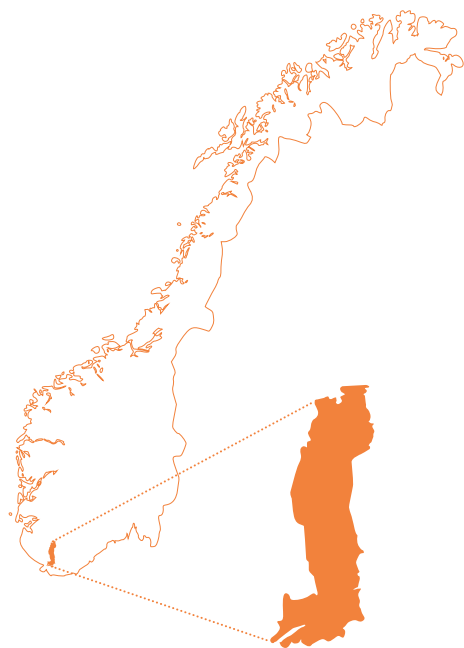
Sand/Suldal og Liknes/Kvinesdal har flere ting til felles foruten tilknytning til et prosjekt av typen oppgaven tar for seg. Både Sand og Liknes er kommunesentre, og har en omtrent lik befolkningstetthet i tettstedene. Både Kvinesdal og Suldal er såkalte kraftkommuner, og har dermed en del økonomiske midler som kan komme godt med i sammenhenger der det er behov for ekstra tiltak og investeringer. Noen andre likheter er at begge kommunene satser mye på idrett, og det skal nå bygges ny svømmehall i begge kommunesentrene. Både Sand og Liknes er dessuten lokalisert ved en lakseelv, samt man har nokså nylig bygget gangbroer over disse begge steder. Ellers har begge kommuner fokus på landbruk, turisme og friluftsliv.



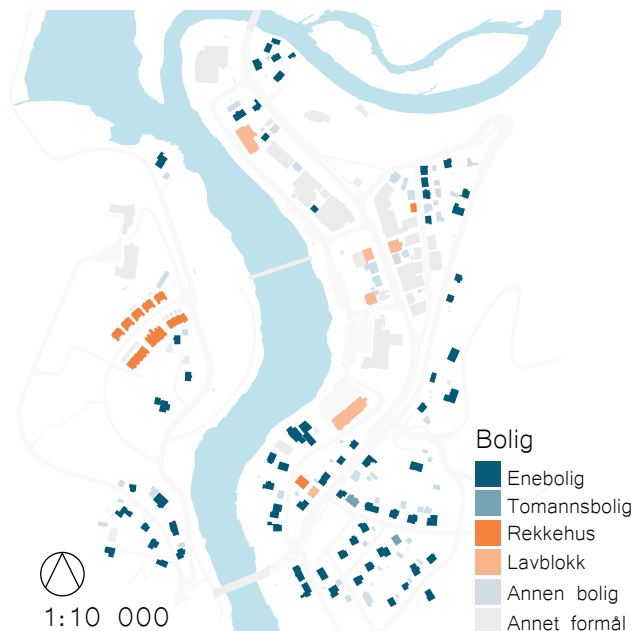
Figur 4.56 Liknes sentrum, Kvinesdal (Google Maps, 2015)

I sentrumsområdet, øst for Kvina, finner man i hovedsak næring. Hovedvekten ligger på forretninger, men det er også lokalisert noen kontorer og kommunehus, samt kultur- og servicetilbud.

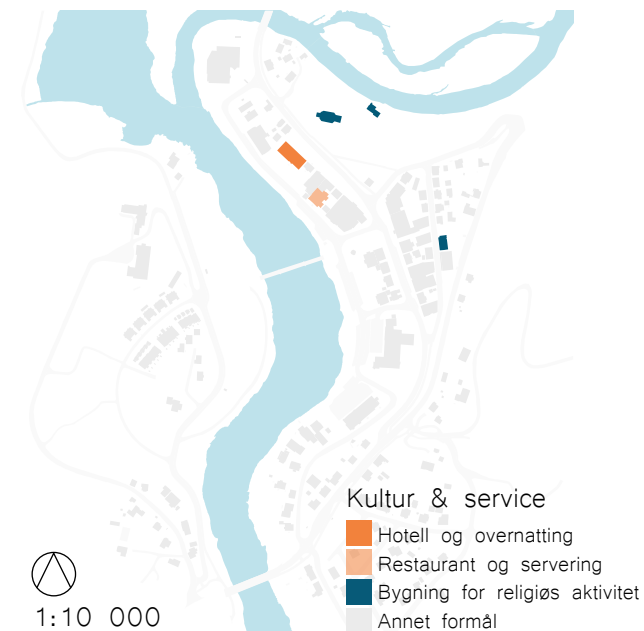
Boligformene varierer fra eneboliger til lavblokker, og er for det meste lokalisert i de tilstøtende områdene til sentrum. Områdene dominert av eneboliger finner man nord og sør for sentrum, mens det er mer rekkehus og lavblokker i, og vest for sentrum. Skole og barnehage finner man også sentrumsnært, vest for Kvina, tilknyttet sentrum via gangbro.



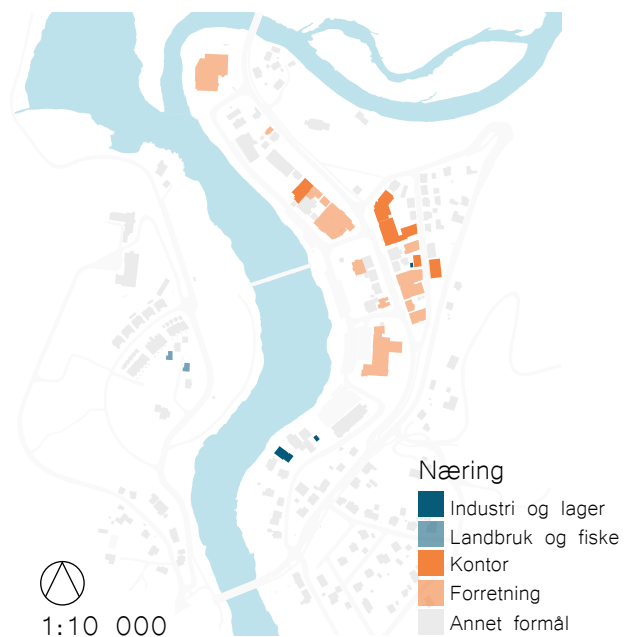
Figur 4.57 Kvinesdal kommune, lokalisering (K. Hjorteland)



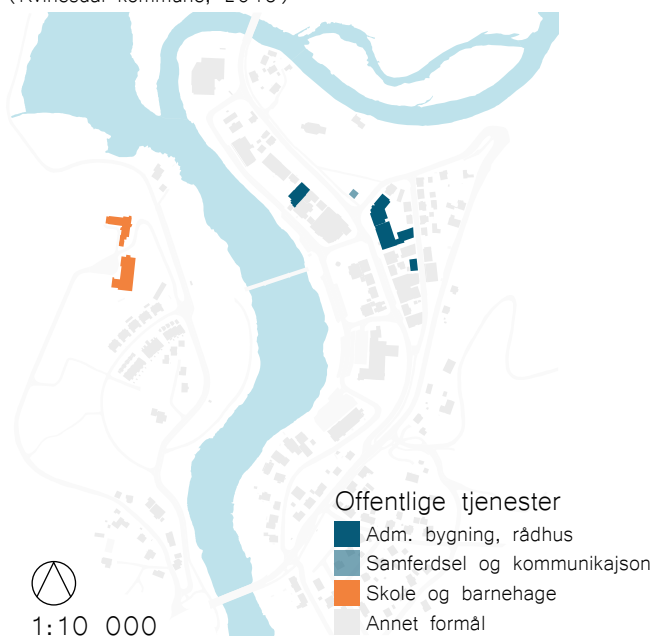
Figur 4.58 Liknes sentrum, bolig (Kvinesdal kommune, 2015)



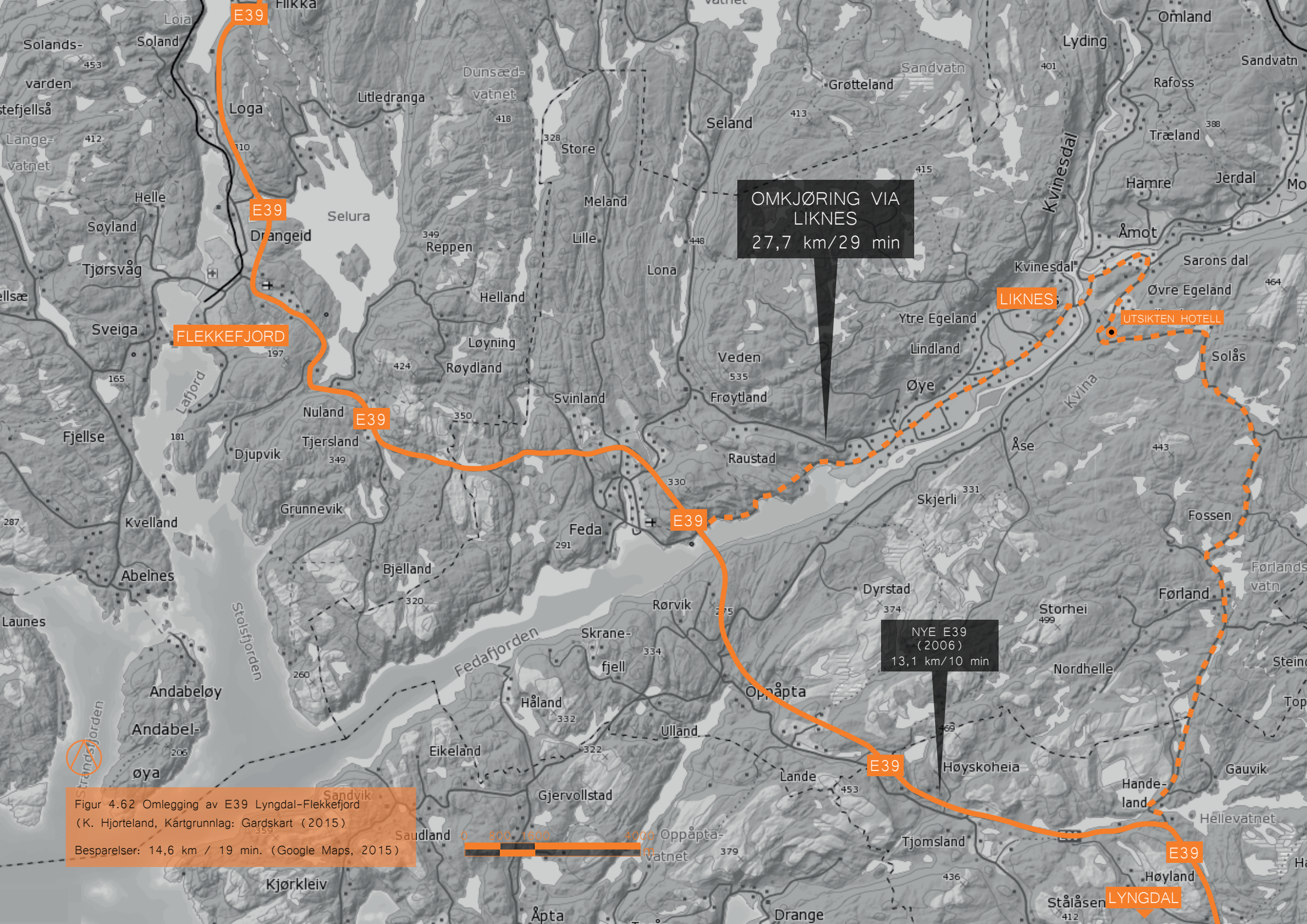
Figur 4.60 Liknes sentrum, kultur- og servicetilbud (Kvinesdal kommune, 2015)



Figur 4.59 Liknes sentrum, næring (Kvinesdal kommune, 2015)



Figur 4.61 Liknes sentrum, offentlige tjenester (Kvinesdal kommune, 2015)



OMKJØRING VIA
LIKNES
27,7 km/29 min

NYE E39
(2006)
13,1 km/10 min

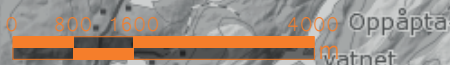
Figur 4.62 Omlegging av E39 Lyngdal-Flekkefjord
(K. Hjorteland, Kårt grunnlag: Gardskart (2015))
Besparelser: 14,6 km / 19 min. (Google Maps, 2015)

FLEKKEFJORD

LIKNES

UTSIKTEN HOTELL

LYNGDAL



4.8.1 Omlaggingen av E39

Lyngdal–Flekkefjord

Vegstrekningen E39 Lyngdal–Flekkefjord ble bygget som et OPS-prosjekt, og åpnet i august 2006 (Vegvesen, 2010). Hensikten med prosjektet var å bidra til å utvikle kyststamveien mellom Kristiansand, Bergen og Trondheim, samt å være med på å utvikle Lister-regionen til en robust bo- og arbeidsmarkeds-region. Listerregionen består av kommunene Sirdal, Kvinesdal, Flekkefjord, Hægebostad, Lyngdal og Farsund. Utbyggingen kortet ned strekningen med ca. 15 km, noe som gidde en raskere vegforbindelse for fjerntrafikken og bedre fremkommelighet for trafikken lokalt. Hovedmålene ved prosjektet var å bidra til reduserte transportkostnader, gi vegen en høyere og jevnere trafikk- og sikkerhetsmessig standard, ivareta bomiljøet og det biologiske mangfoldet langs veien, samt ha en god estetisk og miljømessig standard. Veien gikk tidligere rundt Fedafjorden via Liknes, kommunesenteret i Kvinesdal. I den nye utbyggingen ble det i stedet bygget bro over fjorden omtrent 10 km sør for Liknes sentrum. (Vegvesen, 2002)



Figur 4.63 Bygging av Fedafjorden bru i sammenheng med omlaggingen av E39 (Viken, 2008)

4.8.2 I forkant av omlaggingen

I Kvinesdal var de aller fleste skeptiske i forkant av omlaggingen av E39 Lyngdal–Flekkefjord. Veien gikk tidligere kloss opp i Liknes sentrum, og passerte Utsikten Hotell. Spesielt for hotellet lå det stor spenning i hva som kom til å skje med dem og Liknes i lys av omlaggingen. Mange trodde de ville bli hardest rammet da mye av deres kundegrunnlag kom fra E39. Næringslivet i sentrum var vant til at folk kom kjørende forbi, og da svingte innom for å handle. De næringsdrivende var, som hotellet, redde for å miste en stor del av kundegrunnlaget sitt. Mange var i tillegg bekymret for at Kvinesdal skulle bli usynlig, at det eneste forholdet folk skulle få til stedet var navnet på skiltet i det de passerte på E39. Det ble jobbet aktivt for å få en ny trasé som ville gå nærmere sentrum enn den som var foreslått, da mange var bekymret for hva som ville skje med Liknes sentrum. I forkant av omlaggingen ble det gjort en del undersøkelser, blant annet av NIBR. Rapporten deres konkluderte med at man ville miste rundt 30–40 arbeidsplasser i Kvinesdal i etterkant av omlaggingen. Man skjønnte etter hvert at veien ville bygges uansett, og at dette var noe man måtte jobbe med for å få et positivt utfall. (Eiken, 2015; Røyseland, 2015)

4.8.3 Underveis i prosessen

I stedet for å bruke mye energi på å kjempe mot en vei alle forsto ville komme, ble det i stedet valgt å ha en mer positiv holdning. Energien kunne i stedet brukes på å jobbe med hva man skulle gjøre med Liknes sentrum. Man hadde i Liknes tidligere fått mye

gratis når man hadde E39 utenfor butikkdøren, nå måtte man jobbe mer for å tiltrekke kundene. Dette var en vekker for mange, og fikk fart på samarbeidet i kommunen. Kommunen og næringsforeningen satte i gang et samarbeid for å snu E39-trusselen fra noe negativt til noe positivt. Det ble viktig å gjøre Liknes sentrum til en attraksjon. I startfasen fikk Kvinesdal mye media på besøk som trodde Liknes ville ende opp øde og forlatt. Disse ble møtt med positivitet, og man fikk på denne måten slått i hjel negativ omtale på et tidlig stadium. (Syvertsen, 2015)

Det ble satset mye i sentrum, og man fikk en stor politisk vilje i kommunen. Prosjektet «Kvinesdal 2006» ble satt i gang, dette lignet en overordnet kommuneplan med tiltak som skulle påvirke utviklingen. Det ble et positivt aspekt å måtte ta ansvar selv, at man ikke lenger skulle få alt gratis. Planen endte med en rekke tiltak som ble utført. Utsikten Hotell hadde i denne perioden fått nye eiere, disse bygde nytt hotell og startet et samarbeid med den nærliggende golfbanen. I tillegg tok kommunen over atelieret til en lokal kunstner i nærheten, og man startet et trekantsamarbeid som blant annet resulterte i flere fasiliteter på hotellet, utendørs amfi og et nytt kunstsenter. Det ble gjort mange investeringer for å bli mer attraktive. Det ble også satset på sentrumsutvikling, i denne sammenheng ble det bygget en ny gangbro over Kvina mellom torget i sentrum og området med skoler og barnehage på andre siden av elven. Man investerte også i et nytt parkanlegg, samt det ble fokusert på å regulere inn flere sentrumsnære boliger. Handelshuset Kvinesdal ble opprettet, og gikk blant annet gjennom butikkene i sentrum og så på hvor godt de fungerte. (Eiken, 2015; Røyseland, 2015)

4.8.4 I etterkant av omleggingen

(Eiken, 2015; Røyseland, 2015; Syvertsen, 2015)

I ettertid viste omleggingen av E39 seg å bli et positivt element for Liknes og Kvinesdal. Stedet har en del kvaliteter som trekker folk til tross for veiomleggingen. Et år etter vegens åpning feiret man i Liknes sentrum med bløtkakefest for omtrent 1200 deltagere, begivenheten ble gjentatt fem år etter med 1500 deltagere.

Prosjektet var en vekker for både politikere og næringsdrivende i Kvinesdal, det fikk fart på både samarbeidet og handlekraften. Det at folk og næringsliv tok aktivt tak i utfordringen blir av flere trukket fram som en av de største suksessfaktorene. Det skal ha krevd mye innsats, men resulterte i et positivt utfall. Prosjektet var med på å utvikle et godt klima mellom kommunen, næringslivet, lag og foreninger. Kraftinntektene i kommunen gjorde prosessen noe enklere, da man hadde en del midler man kunne bruke. Dette gjorde det lettere å investere i tiltak i sentrum, samt å hjelpe de næringsdrivende med midler til utvikling. Man har i etterkant fått en mer sammenknyttet region, noe som igjen har gjort pendling enklere. Dette gjør det kanskje også lettere å bo i sentrum. Innad i kommunen og i sentrum ser man også verdier knyttet til å legge trafikken utenfor, spesielt i forhold til støy og forurensing. I ettertid, når folk har sett at det har gått bra, har flere kommentert at det er godt å slippe trafikken gjennom sentrum.

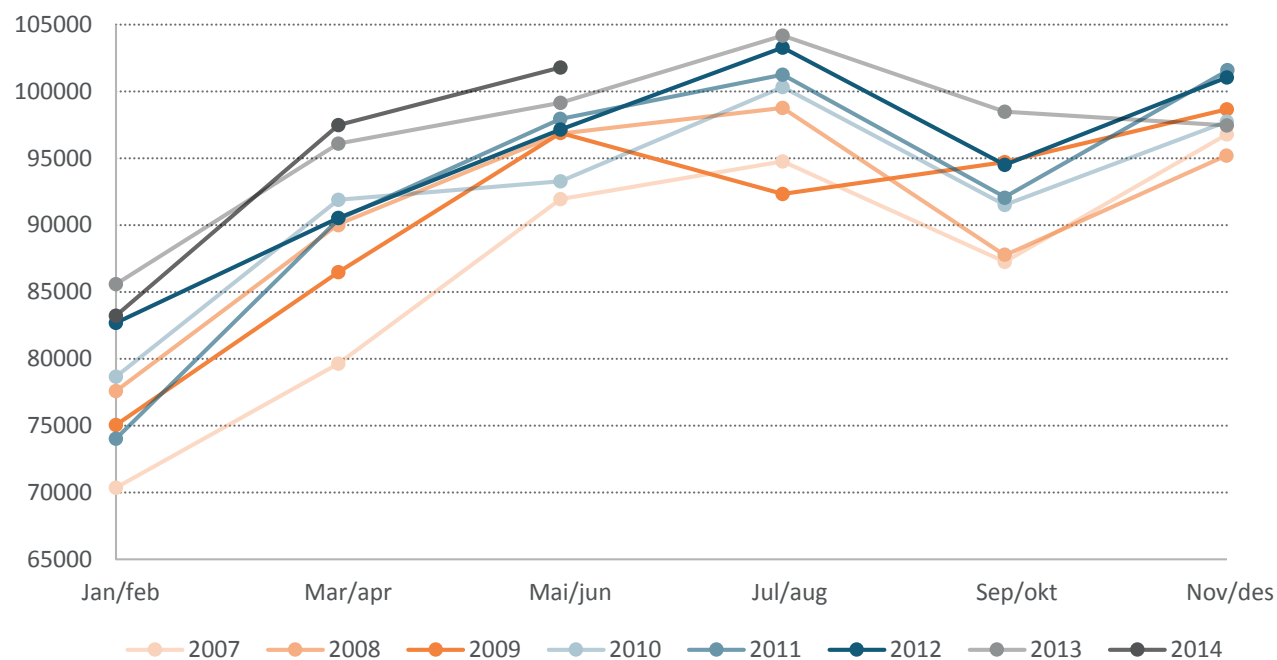
Til tross for NIBRs spådom om tapte arbeidsplasser i Kvinesdal fikk man i første omgang etter omleggingen 100–200 nye arbeidsplasser, samt befolkningsvekst (se figur 4.67). De intervjuede kunne heller ikke

melde om noe butikker som la ned i forbindelse med omleggingen. Det har heller blitt flere siden den tid, også i en utvidelse av sentrumsområdet. Dette blir tatt som et godt tegn på at de i sentrum klarer seg bra og at det er behov for mer plass. De første årene etter åpningen gikk omsetningen i sentrum betydelig opp, og man fikk mindre handelslekkasje. Mange trodde det motsatte ville skje i etterkant av prosjektet. Eier av Kvina Fotosenter, Andy Syvertsen, forteller også at han merker at det kommer mange ukjente innom butikken. Dette tyder på at det også er turister og andre enn de fastboende som handler der. Det jobbes mye med å skape trivelig handel i sentrum. Man kan kanskje ikke konkurrere like godt på pris som større steder, men man har her en god opplev-

else rundt handelen.

I følge intervjuobjektene er det ikke så veldig mye man ville gjort annerledes dersom man hadde muligheten til å gå tilbake. Det som blir dratt frem er at man kunne startet prosessen enda tidligere, da denne typen arbeid er tidkrevende. Det ble også lagt ut et næringsområde opp mot den nye E39 hvor man trodde det ville bli en oppblomstring. Dette er noe som foreløpig ikke har slått til.

I samfunnsdelen til kommuneplanen har man nå et mål om å nå 6722 innbyggere i kommunen innen 2022, økt befolkningsvekst er noe det blir arbeidet mye mot. Dagens innbyggertall i Kvinesdal kommune er 5948 (Ssb, 2015a). Befolkningsveksten i dag er ikke helt i tråd med ønsket, men målet er da også



Figur 4.64 Omsetning i Liknes sentrum, hver måned 2007–2014 (Handelshuset Kvinesdal, 2014)

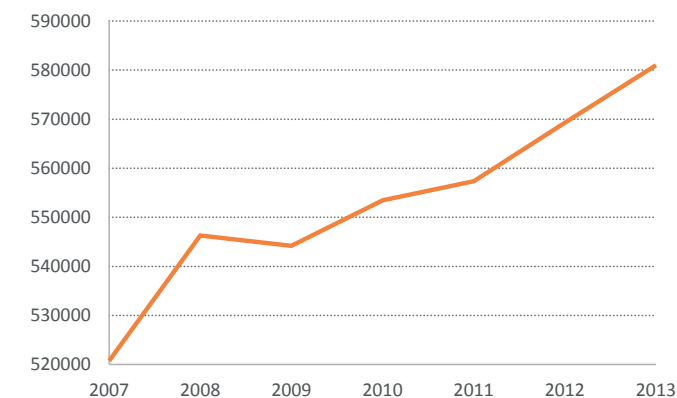
ganske ambisiøst. Man er stadig opptatt av å utvikle Kvinesdal til å bli et mer attraktivt sted for både beboere, næring og besøkende. Kvinesdal har, som resten av landet, sentralisering innad i kommunen. Dette er noe man prøver å ta høyde for. Det foreligger et ønske om mer aktivitet i kommunen og det arbeides også for å få inn flere kompetansebedrifter og et bedre bomiljø. Det satses på utbygging av sentrumsnære boliger i alle former fra eneboliger til

leiligheter. Det skal nå også bygges en ny sentrumsnær svømmehall ved parken i Liknes. Hvor mye av investeringene og utviklingen av Liknes sentrum som skjedde på grunn av omleggingen av E39 er vanskelig å si, men mye sprang nok ut fra denne utfordringen. Prosjektet satte litt ekstra fart i folk. I dag har man nye utfordringer å hankses med. En eventuell kommunesammenslåing vil være en større

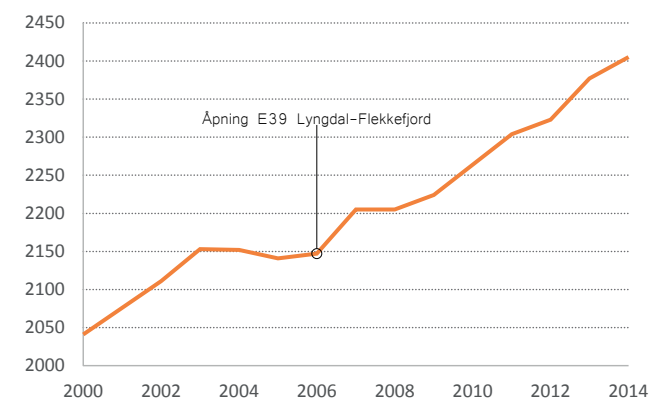
trussel enn hva omleggingen av E39 noen gang var. Kvinesdal vil da miste kommuneadministrasjonen og med det flere arbeidsplasser og potensielle kunder. For butikkene i sentrum sin del, sliter man med en del handelslekkasje til Kvadrat og Sørlandssenteret, i tillegg er det åpnet et nytt handelssenter i Lyngdal som byr på ny konkurranse. Dette, samt netthandel, er de største utfordringene for butikkene i sentrum i dag.



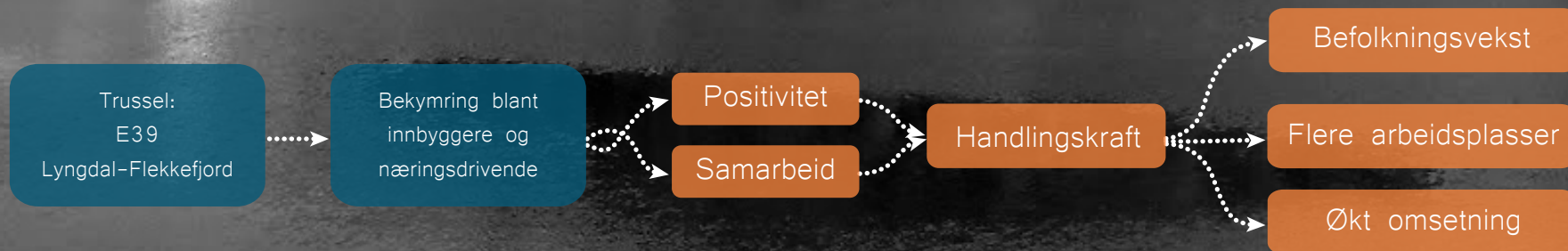
Figur 4.65 Liknes sentrum (Wikipedia, 2010)



Figur 4.66 Samlet omsetning Liknes sentrum i årene etter omleggingen av E39, 2007-2013 (Handelshuset Kvinesdal, 2014)



Figur 4.67 Befolkningsutvikling i tettstedet Liknes 2000-2014 (SSB, 2014a)



Figur 4.68 Liknes sentrum, Kvinesdal (Google Earth, 2015)

Figur 4.69 I Liknes snudde man den utenforstående trussleen om til å bli noe positivt for bygda (K. Hjorteland)

4.8.5 Lærdommer

Selv om det som skjedde i Liknes i etterkant av nye E39 ikke nødvendigvis vil skje på Sand etter Sandsfjord bru, er det likevel nyttig å dra noen lærdommer fra hvordan man her håndterte situasjonen.

Det synes å være viktig å ta tak i utfordringen på et så tidlig stadium som mulig, det er ingen grunn til å utsette tiltakene til i etterkant. Her bør man følge føre-var prinsippet. Det som også trer frem som viktige punkter i undersøkelsen av Liknes, er at man har tatt fatt på utfordringen med en positiv innstilling. Trusselen på utsiden har fått de ulike aktørene innad i kommunen til å komme sammen for å møte utfordringen med samlet kraft. Ved å få et bedre samarbeid har man også klart å oppnå en bedre handlekraft, da man har vært mer innstilt på å komme frem til en løsning. Dette har vært et positivt aspekt for å øke gjennomføringsevnen i bygda.

Man har i Kvinesdal satset betydelig på sentrumsområdet sitt i denne sammenhengen. Flere tiltak og investeringer ble gjort både før, underveis og i etterkant av omleggingen av E39. Sentrum er også den dag i dag et viktig satsningsområde, det kommer stadig nye utfordringer man må ta høyde for. Sentrumsarbeid trenger kontinuerlig ettersyn, man kan aldri si seg helt ferdig.

Det at man har lykket i Liknes til tross for at man her fikk en enda lengre omlegging enn i Sands tilfelle, bør tas som et godt tegn for Sand.

*“Vi har en flott bygd,
det er viktig å ha troen på den”*

Andy Syvertsen, 2015





05 RESULTAT

Figur 5.1 Sand sentrum (K. Hjorteland)

5.1 Konklusjon/diskusjon

Denne oppgaven startet med et ønske om gå dypere ned i situasjonen Sand og Sandsfjord bru. Mange ser på omleggingen av vegen til å gå utenfor sentrum som en trussel mot kommunesenterets fremtid. Men er egentlig denne bekymringen berettiget, eller har det hele med innstilling å gjøre? Og hva kan man eventuelt gjøre for å kjempe imot en slik trussel? Dette var tankene som førte til oppgavens problemstilling, som lyder som følger:

Hvilke tiltak kan gjøres på strandstaden Sand for å skape en positiv utvikling i etterkant av den nye broforbindelsen over Sandsfjorden?

Det ble gjennomgått et sett med metoder for å finne svaret på dette, samt de tilhørende forskningsspørsmålene. Analysearbeidet resulterte i noen hovedpunkter som vil bli diskutert nærmere her. Arbeidet har vist til at det gjerne er mer enn bare fysiske tiltak som skal til for å oppnå suksess, dette er derfor også en del av det presenterte resultatet.

Positivitet

Studien av Liknes i Kvinesdal viste at positivitet kan være et viktig element for å snu en trend. Man får gjerne til mye mer dersom man har troen på at det skal gå bra. Det å ta tak i utfordringen med frisk mot og en god holdning så tidlig som mulig i prosessen kan ha et heldig utfall. Dersom man fokuserer på de positive følgene omleggingen vil ha for Sand sentrum kan man tenke ut bedre ideer for hvordan man skal hankses med de mer utfordrende aspektene. I ettertid av omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkefjord har man hatt en økning i både befolkning og omsetning i Liknes, de tingene man fryktet på forhånd har her

ikke blitt tilfelle.

Selv om de standardiserte intervjuene med de næringsdrivende i sentrum viste at over halvparten var for broen, var det mye bekymring å spore hos intervjuobjektene. På spørsmål om hvilke positive og negative konsekvenser de trodde broen kunne ha, valgte 2/3 å uttale seg om de negative konsekvensene først. Dette kan tyde på at mange har et større fokus på hvilke dårlige følger broen kan bringe med seg for Sand. Til sammenligning ble de næringsdrivende også spurt om hvilke positive og negative sider det var ved å drive en handels- eller servicebedrift på Sand. Her valgte 13/14 å fortelle de positive aspektene først, og flere hadde problemer med å finne negative sider. Det kan derfor virke som om de som driver kommersiell drift på Sand trives godt med nettopp dette. Dersom man kunne fått samme positiviteten i forhold til den kommende situasjonen, kunne dette vært med på å skape et større engasjement blant folket i bygda. Gjennom spørreundersøkelsen kom det frem at omtrent halvparten av de spurte enten hadde handlet på Sand eller planla å gjøre det på turen. Dette er en vesentlig andel, likevel var det i hovedsak matvarer de fleste handlet. Daglig leder ved Coop Marked Sand, Anne Hiim (2015), var en av de som ikke var bekymret på butikken sine vegne. Matvarer er noe folk trenger uansett, og butikken hadde hatt god økning i omsetningen de siste årene. Undersøkelsen vist også at det i utvalget var størst andel reisende som var på arbeid, dette er en gruppe som mest sannsynlig ikke har tid til å kikke rundt i de ulike butikkene. En god andel av de reisende synes også å være fornøyde med dagens tilbud på Sand. Selv om undersøkelsen ikke kan generaliseres, gir den i det minste ingen stor

grunn til bekymring for Sands del.

Bygdas innbyggere bør gjenkjenne de kvalitetene som ligger her, og ha troen på at dette er noe som er verdt den ekstra kjøreturen på 2,5 km fra Bergekrossen og ned til sentrum. Som formannen i Handelshuset Kvinesdal sa; «Vi har en flott bygd, det er viktig å ha troen på den!». Dette er like viktig på Sand som det er i Liknes. Hvorfor skal turister gi Sand en sjanse, dersom dens egne innbyggere allerede har gitt den opp? Samtidig som det er viktig å optimalisere det tilbudet man har i sentrum, er det samtidig viktig for brukerne å ha et realistisk bilde av hva som er mulig på et sted som Sand. Man kan ikke forvente å finne et like bredt utvalg av butikker på Sand som i nærliggende byer som Haugesund og Stavanger.



Figur 5.2 Deltagere ønsker hverandre lykke til under "Uoffisielt NM på miniski" på torget, påsken 2015 (K. Hjorteland)

Samarbeid

Et annet nøkkelord er samarbeid. Dette er et aspekt hvor Sand synes å allerede være på god vei. Mange av de næringsdrivende i sentrum skryter av samarbeidet mellom butikkene, samt med kommunen og Suldal Vekst. Ryfylkedagane er også et arrangement som viser at det er godt samarbeid innad i kommunen,



Figur 5.3 Eier av Sand Sport, Geir Skjefstad, hjelper en ung deltaker under sentrumsarrangement, påsken 2015 (K. Hjorteland)

tilstelningen arrangeres i samarbeid av flere organisasjoner hvor både kommune, næring og kulturinstanser er representert.

“Vi må mobilisere og heie på hverandre!”

Sentrumsleder på Sand, Marit Larsen (2015)

Dette var nok et aspekt som kom frem i casestudien av Liknes. Alle de intervjuede fortalte om hvordan den utenforstående trusselen hadde samlet de ulike instansene i bygda, og skapt et bedre samarbeid mellom dem. Med bedre samarbeid kom det også større handlekraft, og det var lettere å få gjennomført ting. Når trusselen utenfor er stor, og tiden er knapp, blir dette et vesentlig element for å få gjennomført tiltak.

Engasjement og involvering

Gjennom flere aspekter av datainnsamlingen kom det frem at nettopp menneskene her er en av de viktigste ressursene man finner. Selv om spørreboksen samlet inn begrenset materiale, var det likevel en overvekt av uttalelser som relaterte seg til menneskene og det sosiale miljøet. Lokale ildsjeler har fått gjennomført mye gjennom tiden, og det er fortsatt mange engasjerte innbyggere i Suldalssamfunnet som er pådrivere for fremgang. Likevel er det også viktig å klare å engasjere og involvere enda flere av kommunens innbyggere, også i forhold til sentrumsområdet. Den sosiale bærekraften er en viktig vinkel å huske på. Hva skal til for at folk skal trives her, enten man er fastboende eller besøkende?

Arrangementer i sentrum synes å være populære, og folk er flinke til å stille opp på det som skjer. Dette er nok i dag det som skaper mest liv i sentrum, og er kanskje noe man kan bruke enda mer som et virkemiddel. Også tilstelningene på Kulturhuset har gode besøkstall, de lokale er flinke til å delta også her (Birkeland, 2015). Sand avholdt flere større



Figur 5.4 Ryfylkedagane på Sand samler mye folk i sentrum (Hjorteland, 2015)

stevner med ulike tema tilbake på 30- og 40-tallet (Høibo, 1993), kanskje dette er en tradisjon man kan finne tilbake til. Dette er ting som kan tiltrekke flere enn bare de lokale. Dersom det skjer flere aktiviteter på Sand, ønsker gjerne hyttefolket også å komme hit oftere.

Kommunen har selv fokus på tilrettelegging for barn og unge, dette er en viktig gruppe i samfunnet. Men hva gjøres egentlig for denne gruppen? Dette er de som skal vokse opp og kanskje ta over styringen i Suldal i fremtiden, da er det viktig å legge et grunnlag som gjør at de ønsker å bli værende i kommunen. Hvordan kan barn og unges ønsker og behov integreres i sentrumsområdet? Det finnes mange måter å involvere denne gruppen på, dette er noe av det det vil bli gitt eksempler på i tiltakskatalogen i neste delkapittel. Suldal kommune har også en stor andel eldre i befolkningen, dette er en ressurs man kunne benyttet mer, også i forbindelse med sentrum. Mange pensjonister sitter fortsatt på mange ressurser, og vil gjerne finne en ekstra glede i å kunne engasjere seg mer i nærsamfunnet. Dersom det blir lagt opp ordninger for dette, kan det bli lettere for mange å ta steget ut og bli med.

Tilhørighet og identitet

Noe som blir nevnt som en utfordring i Suldalssamfunnet av flere av intervjuobjektene, er at mange mangler tilhørighet til Sand sentrum. Mye av motsetningene fra kommunesammenslåingen i 1965 henger igjen den dag i dag, og i stedet for at alle er «suldøl» har man gjerne både suldøl, sandsbu, erfjordbu og jelsabu. Det kan være vanskelig for politikerne å prioritere sentrum, når mange ikke føler tilhørighet til stedet. Man har sett et skifte etter at man

fikk felles ungdomsskole på Sand, noe som kan tyde på at dette er på bedringens vei. (Guggedal, 2015; Høibo, 2015)

Dette er et aspekt man kan jobbe enda mer med. Dersom alle har muligheten til å sette sitt preg på sentrum, og få ytret sine meninger og ønsker, kan dette være med på å gi flere en større tilhørighet til kommunesenteret. Når nye planer skal diskuteres blir det gjerne holdt åpne møter for diskusjon og innspill. Dette er nok noe som trekker en spesiell gruppe mennesker, og det er gjerne de samme som engasjerer seg hver gang. Kanskje det i viktige saker, spesielt når det kommer til sentrums utforming, hadde vært en mulighet å nå ut til innbyggerne på en mer direkte måte. Dersom det blir holdt workshoper og diskusjonsmøter ute blant folket, for eksempel på skoler, arbeidsplasser eller gamle hjem, kan man klare å involvere grupper man vanligvis ikke hører i debatten. Involvering av typen man gjorde i forbindelse med Ny Giv-prosjektet (se figur 4.27, side 46) er også noe man kunne gjort mer av for å skape en mer aktiv involvering av folket.

Sentrumsutvikling

Med en stadig større sentralisering i hele verden (Globalis, 2015), er nettopp sentrumsområdene et av de viktigste stedene å satse, også for et lite kommunesenter som Sand. I dag bor 30 % av kommunens innbyggere i tettstedet Sand, dersom sentraliseringstrenden fortsetter kan denne andelen fort øke. Denne andelen har dog ligger nokså stabilt rett i underkant av 30 % de siste 15 årene (Suldal kommune, 2015c; Ssb, 2015a). Sand har den unike muligheten å kunne tilby et lite stykke by, og et lite stykke bygd og natur, i samme pakke. Denne kval-

iteten kan appellere til en spesiell befolkningsgruppe, og er noe man bør dyrke. Man må tørre å satse og investere i sentrum for å gjøre det mer attraktivt både som bosted og for besøk. I denne sammenheng er det også viktig å kunne tilby flere sentrumsnære boliger. Befolkningstallet i Suldal blir holdt oppe på grunn av innflytting til kommunen, mange av disse er utenlandske innflyttere som blant annet kommer fra Nederland (Høibo, 2015). Det er tydelig at denne gruppen ser en kvalitet på Sand og i Suldal, som gjerne ikke er like tydelig for bygdas unge innfødte. Tilflytterne skaper også et mer variert og flerkulturelt miljø på Sand, noe som kan utnyttes på en bedre måte.

Sand sentrum har mange foreliggende kvaliteter som kan utnyttes bedre for å skape et mer tiltalende og brukervennlig sentrum. Kjernesentrums særpreg bør dyrkes, dette er hvor det største potensialet ligger i forhold til stedsmessige kvaliteter. Strandstadens historie strekker seg helt tilbake til 1700-tallet, og man finner her flotte kvaliteter i både beliggenhet og det bygde miljøet. Miljøverndepartementets (2000) anbefaling til størrelsesforholdet på et kommunesent-



Figur 5.5 Nordenden på Sand har en naturlig tilknytning til kjernesentrum på Sand (K. Hjorteland)

er gir også en god pekepinn på at man bør konsentrere sentrumsformålene i kjernesenteret på Sand. Avstanden til Garaneset er omtrent dobbelt så lang som anbefalingen, dette er med på å skape en ekstra unødvendig bilavhengighet mellom sentrumsfasilitetene. I stedet for å inkludere Garaneset i sentrumsdefinisjonen, kunne man i stedet vurdert å inkludert Nordenden. Dette er en mer naturlig del av sentrum som byr på historiske elementer, kultur og rekreasjonsmuligheter. Topografien gir også en naturlig avgrensning av Sand sentrum, Garaneset ligger ikke bare relativt lang borte, man må også gå i oppoverbakke for å komme seg dit. Dersom man får samlet sentrumsformålene på et sted er det mulig å parkere bilen ved ankomst, for så å gå mellom de ulike fasilitetene under besøket.

Det bør oppfordres til at detaljhandlene, slik som bokhandelen og blomsterbutikken, samles i kjernesentrum. Da noen av disse har flyttet til Garaneset grunnet behov for større lokaler, bør man se på hvordan



Figur 5.6 Blomsterbutikker tilfører mye farge i sentrumbildet (Bergen sentrum)



Figur 5.7 Flere åpne fasader langs den sørlige delen av Gata kan gi en bedre sammenknytning langs hele sentrum (K. Hjorteland)

man kan bruke arealene i kjernesentrum på en annen måte. En mulighet for å frigjøre mer plass til disse er å erstatte det gamle meieribygget med et mer funksjonelt og estetisk tilpasset sentrumsbygg. Dette kan tilby bedre lokaler til butikkene, samt være med på å binde sammen Gata bedre mot hotellet og båthavnen. I en slik sammenheng bør man fokusere mer på arkitektonisk utforming enn hva det har blitt gjort ved det foregående sentrumsbygget som ble bygget på Sand. Flere åpne fasader og bedre integrering i bygningsmassen i sentrum kan skape et mer heldig helhetsbilde av kjernesentrum. Dette var også et aspekt som kom frem i analysen basert på Kevin Lynchs metode (kapittel 4.1.11). Flere av bygningene kan også trenge bedre vedlikehold eller en fasadeoppgradering. Dette er tiltak som kan være med på å skape et bedre helhetsinntrykk av sentrum. I kombinasjon med å rette sentrum i større grad mot sjøsiden kan dette være et ledd i å underbygge Sands foreliggende kvaliteter.

Kaiene har historisk sett vært de tradisjonelle møteplassene på et sted som Ryfylke (Høibo & Tjelt-



Figur 5.8 Kaien var historisk sett det tradisjonelle møtestedet i Ryfylke. Grini-fangene ankommer Sand etter krigens slutt (Ryfylkemuseet, 1945)

veit, 1989), i dagens samfunn må man finne en mer moderne og positiv måte å fortsatt utnytte sjøkanten på. Sentrums vestvendte sjøside gir flotte oppholdsmuligheter med kombinert sol og utsikt. En sammenhengende sjøpromenade fra badeplassen i nordenden, forbi Ryfylkemuseet og hele veien langs sjøen bort til Ryfylke Fjordhotell kan gi fine muligheter til både aktivitet og opphold. Uteservering langs kaien bør være en god mulighet her. Den tidligere Ronesbygningen ligger strategisk plassert ved både torget og sjøen, dette kunne kanskje være et bra sted for nettopp



Figur 5.9 Fredriksberg torg i København har elementer som engasjerer barn også uavhengig av butikker (Lindhe, 2014)

denne bruken dersom bygningen ble transformert. En videre sammenknytning med tursti langs Suldalslågen til Høse bru, som kommunen allerede arbeider med, vil også gi flotte turmuligheter. For å utnytte denne muligheten til det fulle bør turnettet på andre siden av broen også blir bedre tilrettelagt. Her har man anledning til å knytte naturen tett opp mot de mer urbane kvalitetene i sentrum, dog i en mindre tettstedsskala.

De offentlige uterommene er ikke bare et viktig sosialt element, disse rommene har også mulighet til å skape liv i sentrum utover butikkens åpningstider. Da er det viktig at disse uterommene er godt utformet, og oppfordrer til opphold uavhengig av åpne butikker. Dersom man introduserer flere aktive elementer i slike områder kan det for eksempel tenkes at disse blir mer attraktive å bruke for barn og unge på ettermiddag og kveld. Torget er det viktigste uterommet man finner i Sand sentrum, dette inneholder per dags dato få kvaliteter som oppfordrer til bruk og opphold. Arbeidet her skal nå snart komme i gang, men dette er noe som i realiteten burde vært ordnet i god tid før ferjen og gjennomgangstrafikken forsvinner. Torget kan også brukes mer aktivt til markeder og kulturbegivenheter enn det gjøres i dag.

En annen viktig ting å huske er at Sand trenger flere attraksjonselementer enn bare handel. I en tid hvor konkurransen innen handel blir stadig større, både med tanke på lekkasje til nærliggende byer, kjøpesentre og netthandel, er det viktig å kunne tilby noe annet i tillegg. Suldal og Sand har allerede fått påvist en god del handelslekkasje (Vereide & Nygaard, 2013), og dersom man tar i betraktning funnene fra Magerøya etter Nordkaptunnelen (Lian & Rønnevik, 2010) er det ingen grunn til å tro at dette er et

problem som vil forsvinne. Også spørreundersøkelsen utført på ferjen viste at av de reisende som var innbyggere i Suldal kommune, som reiste i retning Sand-Ropeid, var den største andelen på vei for å handle et annet sted (se figur 4.46). Her må det riktignok tas i betraktning at undersøkelsen ikke er besvart av et representativt utvalg. Med grunnlag i disse tingene blir det ekstra viktig at Sand sentrum skaper en god opplevelse rundt den handelen man har, samt passer på at man også har annet å tilby. Sands behov for å tilby noe ekstra som kan trekke folk til sentrum blir kanskje enda viktigere når sentrum havner utenfor gjennomfartsåren. Analysen i kapittel 4.1.11 viste også at man manglet landemerker i sentrum. Selv om området har et karakteristisk miljø, er det ingen spesielle ting som virkelig skiller seg ut. I forbindelse med Nordkapp-tunnelen (Lian & Røn-



Figur 5.10 Øvre Holmegate i Stavanger (RS, 2013)

nevik, 2010) så man ingen negative virkninger på turistnæringen, men man har her da også en stor turistmagnet i form av Nordkapp-platået. Kanskje det i denne sammenheng kunne vært aktuelt med et såkalt katalysatorprosjekt for Sand sentrum. Et slikt prosjekt

kan ses som et tilretteleggende middel for vekst som initierer og akselererer en trend uten å bli en innlemmet del i det endelige produktet (Kiib & Marling, 2015). Hva kan man skape her som er så unikt at folk ønsker å kjøre det ekstra stykket for å se det? Man finner mange eksempler hvor relativt enkle prosjekter har fått stor suksess. Noen eksempler kan nevnes; Øvre Holmegate i Stavanger og den blå byen Sortland. Det å gjøre noe stort og dristig kan ofte gi et ekstra særpreg som trekker nye folk som vanligvis ikke ville kommet. Høse bru kan kanskje betegnes som et prosjekt av denne typen som synes å ha noe positiv effekt i det minste i forhold til publisitet og turisme. Likevel ligger Høse bru et lite stykke ovenfor kjernesentrum. Et lignende katalysatorprosjekt kunne også vært aktuelt i selve sentrum. Dersom man da klarer å trekke turister hit, også etter at ferjen er



Figur 5.11 Bilene har overtatt torget og sjøkanten på Sand (K. Hjorteland)

borte, kan det være at de som besøker sentrum faktisk har bedre tid til å oppleve Sand enn de ville hatt om de hadde en ferje å rekke.

Et siste viktig aspekt i Sands utvikling er parker-

ingsforholdene. I en kommune som Suldal er man avhengige av bil, og dette er ikke et element som kan utelukkes fra sentrum. Likevel bør man kunne bli bedre på å prioritere hvilke områder som skal være for bilen, og hvilke som skal være for folket. Torget er et godt eksempel på et område hvor bilene har tatt fullstendig over. Dersom torget skal kunne spille sin rolle på en god måte, må bilen her få et mindre fokus. Sjøkanten er også et område på Sand hvor bilen dominerer. Dermed har man mistet flere av områdene med høyest kvalitet i forhold til beliggenhet til de motoriserte kjøretøyene. Dersom meieribygget ville blitt erstattet med et nytt sentrumsbygg, kunne man i denne sammenheng integrere bilen på en bedre måte her. Samtidig er det også her viktig å jobbe med holdninger blant folket, spesielt i forhold til langtidsparkering. De mest sentrale parkeringene bør forbeholdes til korttidsparkering, og dette bør det av og til føres sjekker på at overholdes. Det er lett for folk å parkere der de ønsker, når man vet at det her aldri vil komme en parkeringsvakt. Eventuelt kan man jobbe med belønning i stedet for straff, og gi godtgjørelser til de som er flinke å parkerer i utkanten av sentrum. Samlet sett kan det konkluderes med at det absolutt er håp for Sand, men det er en del ting som må gjøres før man får utnyttet det fulle potensialet her. Forhåpentligvis kan Sand gå en lys tid i vente, til tross for utfordringene Sandsfjord bru skaper.

5.2 Eksempelkatalog for tiltak

Eksempelkatalogen inneholder konkrete forslag til tiltak som kan gjøres på Sand. Forslagene er ikke ment som et fasitsvar, men heller som en utdypelse av konklusjonen for å vise ulike måter det kan gjøres på. Eksempelene er en kombinasjon av referaser fra andre steder og egne ideer.

Husmaling

Sentrumsutvikling

Identitetsbygging



Figur 5.12 Den blå byen Jodhpur i India (McCurry)

Noen ganger skal det ikke mer til en litt fargerik maling for å få en oppsving, dette er Øvre Holmegate i Stavanger et godt eksempel. Et slikt prosjekt kunne vært med på å skape en spesiell karakter i sentrum, som et ledd i identitetsbyggingen for tettstedet.

Transformasjon av sjøkanten

Sentrumsutvikling

Torgbruk



Figur 5.13 Bratsberg Brygge i Porsgrunn (Aaltvedt Stein)

Sjøkanten på Sand har et stort potensiale. Dersom man får på plass en promenade forbeholdt fotgjengerne langs hele sjøkanten, kan dette tilføre en ekstra kvalitet til sentrum. Dersom strekningen også kan aktiveres bedre med en utvidelse av båthavnen, uteservering, sjøtrapper og sittemuligheter, samt det legges til rette for bading, kan man få mange nye aktiviteter i sentrumsområdet. Sand sentrum mangler også grønne elementer, dette kan man få mer av i sammenheng med en slik utvikling.

Mursteinsprosjekt

Sentrumsutvikling

Innbyggerinvolvering

Identitetsbygging



Figur 5.14 Mursteinsprosjekt (K. Hjorteland), grunnlagsbilde (Sutton)

En idé kan være å belegge deler av torget eller et annet offentlig uterom med belegningsstein dekorert av kommunens innbyggere. Dersom man fikk hver av Suldals 3892 innbyggere til å dekorere en murstein hver, tilsvarer dette stein som kan dekke omtrent 100 m². Steinene kunne blitt brukt til å dekke en spesiell flate, eller de kunne kanskje dannet en lang linje som ledet folk rundt i sentrum. I en linje kunne man oppnådd en lengde på nesten 900 meter. Dette er 1,5 ganger lengden fra Ryfylke Fjordhotell sør i sentrum og til badeplassen i Nordenden.

Prosjektet ville hatt flere hensikter. Involvering av Suldals innbyggere, tilsetting av farge og som et uventet element i sentrumsområdet, samt at den kunne fungere som en ledelinje gjennom sentrum.

I utførelsesfasen ville fokuset ligge på medvirkning fra innbyggerne, å få alle med til å sette sitt personlige preg på Sand sentrum. Murstein kunne blitt levert i barnehager, på skoler, gamle hjem og arbeidsplasser. I tillegg kunne man hatt faste lokaler hvor de som ønsket det kunne dekorere steinene på stedet. Når prosjektet var på plass kunne neste fase av prosjektet slå inn. De lokale kunne fulgt linjen rundt i sentrum, gjerne til deler de vanligvis ikke tar seg bryet med å besøke, på jakt etter sin egen eller kjentes stein. Ved å la linjen lede via viktige punkter i sentrum, kunne den også fungert som en annerledes ledelinje gjennom Sand for turister.

Bondemarked

Torgbruk Arrangement Innbyggerinvolvering Identitetsbygging



Figur 5.15 Farmers Market i Portland (VisitNewEngland)

Såkalte «Farmers Markets» er populære i flere land. Landbruket står sterkt i Suldal, dette er noe man kunne integrert bedre i sentrum. Markedet kunne holdes på torget, gjerne et par ganger i måneden og ha en kombinasjon av forhåndsbestilte og åpne plasser. Et utvalg av ferske råvarer og mat som er spiseklar gir folk muligheten til å både finne råvarer til middagen, samt en

kjapp matbit der og da. De åpne plassene kan skape en lavere terskel for å delta, og man kan for eksempel slenge seg med om man bare har vært en tur på sjøen og fått god fangst den dagen. Eksempler på varer man kan selge og kjøpe er ferske grønnsaker, frukt, bær, egg, urter, hjemmelagde syltetøy, krydderblandinger, bakverk, fisk eller grillmat. Barna kan også delta med for eksempel salg av boller og saft. Salget kan utføres ved vanlig betaling, eller man kan bytte varer med andre selgerne.

Loppemarked/byttemarked

Torgbruk Arrangement Innbyggerinvolvering

Markeder er en god måte å aktivere torget på, et klassisk loppemarked er enda en form man kan benytte. Her kan man bli kvitt gamle ting man ikke lenger har bruk for. En manns søppel er en annen manns kunst.

Internasjonalt marked

Torgbruk Arrangement Innbyggerinvolvering

Man har også mennesker av flere nasjonaliteter i bygda. Hvorfor ikke bli flinkere til å utveksle kultur og mattradisjoner? Et internasjonalt marked på torget kan la Suldølen oppleve og smake på ting som er spennende og annerledes. Dette ville ikke bare vært en fin måte å lære om andres kulturer, men kan også være et ledd i å integrere kommunens utenlandske innbyggere på en bedre måte. Markedet kan også kombineres med bondemarkedet.

Utstillinger

Torgbruk Innbyggerinvolvering Identitetsbygging



Figur 5.16 Fotoutstilling ved Breiavatnet i Stavanger (Jacobsen, 2008)

Torget kan også fungere som et rom for midlertidige installasjoner, man kan for eksempel stille ut malerier, fotografier eller annen kunst over et visst tidsrom. For å få frem lokale talenter, samt involvere og engasjere innbyggerne, kan det avholdes konkurranser der vinnerne blir stilt ut på torget. Et ek-

sempel kan være å holde en fotokonkurranse med temaet «Suldølen». På denne måten vil også utstillingen være interessant for de i bygda som ikke ønsker å ta bilder selv. I en bygd hvor «alle kjenner alle», kan det være morsomt å se bilder i stort format av familie og venner.

Torgkino

Torgbruk

Innbyggerinvolvering

Arrangement



Figur 5.17 Utendørskino på Cardiff Castle (WalesOnline, 2015)

På varme sommernetter kan det kanskje være aktuelt med utendørskino på en husvegg på torget. På den bilfrie delen av torget kan man sette ut stoler og benker, eller man kan ta med seg noe å sitte på selv. I bakre kant kan bilene få sin egen «drive-in» kino. Arrangementet kan kombineres med salg av kakao og popcorn.

Forestillinger

Torgbruk

Innbyggerinvolvering

Arrangement



Figur 5.18 Gatemusikanter i London (Card)

Forestillinger er en annen måte å skape mer liv i sentrum på. Musikk, teater eller dans på torget kan være et artig element som får tilfeldige forbigående til å stoppe opp for å se. Dette er ting som kan utføres av for eksempel lokale artister eller elever ved kulturskolen på Sand, og er enda en måte å fremme lokale talenter på.

Ferjearrangementer

Arrangement

Innbyggerinvolvering

Når det med årene blir færre og færre ferjer i Norge, vil kanskje noen se tilbake med et nostalgisk blikk på disse fremkomstmidlene. Kanskje man kunne utført noen jubileumsturer med ferjen i forbindelse med arrangementer som Ryfylkedagane. Suldal har hatt tradisjon for å avholde konserter på noe uvanlige steder, for eksempel i Kvilldal kraftstasjon. Kanskje man i fremtiden kunne arrangert en ferjekonsert eller et ferjeteater mellom Sand og Ropeid?

Felleskjøkken

Bygningsbruk

Innbyggerinvolvering

Arrangement

Det tidligere Rones-lokalet kan også fungere som et sosialt felleskjøkken hvor folk kommer sammen og lager mat og spiser sammen. Ved en fastsatt dato kan de som ønsker å delta melde seg på og betale en liten sum. Videre blir det handlet inn råvarer til det påmeldte antallet, før man sammen lager dagens middag.

Pop-up butikk/kafé

Bygningsbruk

Innbyggerinvolvering

Det gamle bakeriet Rones er i dag det eneste tomme lokalet i sentrum. Dette er noe som kan utnyttes i flere sammenhenger. Kanskje kan man la dette lokalet ha en mer hyppig utskiftning av innhold. Ungdommen i bygda kan for eksempel lære om entreprenørskap på skolen, å få mulighet til å starte en enkel butikk eller kafé i et begrenset tidsrom i lokalene. Dersom noen av innbyggerne i Suldal har en drøm om å starte egen butikk, kan lokalet også fungere som et utprøvingsstadium, hvor man kan teste ut konseptet sitt i en enkel form før man går til det steget å starte opp på ordentlig.

Kunst i sentrum

Sentrumsutvikling

Bygningsbruk

Torgbruk

Innbyggerinvolvering



Figur 5.19 Street art i Stavanger gir nytt liv til en gammel vegg (K. Hjorteland)

Ulike typer kunst kan være en flott måte å friske opp sentrum på. En mulighet kan være å sette av en stor husvegg i sentrum til kunstformål. På veggen kan hvem som helst, når som helst, male det man måtte ønske. Veggen vil være et dynamisk element i sentrum som er i jevnlig forandring, og som gjenspeiler innbyggernes tanker.

Kunst-/hobbyverksted

Bygningsbruk

Innbyggerinvolvering

En annen mulig bruk for det tomme lokalet i sentrum er å ha et åpent verksted, hvor man kan komme sammen og drive med ulike hobbyer. Man kan enten tilby det meste av materiell i lokalet, eller man kan tilby ulike verktøy slik at de som bruker det tar med egne råvarer til det de ønsker å lage. Her kan for eksempel byg-
das pensjonister engasjere seg til å passe på lokalene og være med å hjelpe de som ønsker å lage ting. En salgsavdeling for produktene kan også være en mulighet.

Lek i sentrum

Sentrumsutvikling

Bygningsbruk

Innbyggerinvolvering



Figur 5.20 Barn leker på Promenade du Paillon i Nice (Shayler, 2014)

Man hører ofte at der hvor barn trives, trives også voksne. Sand har i dag ingen lekeapparater eller elementer som kan aktivere barn i sentrum. Dette er et element som kunne fått barna til å trives bedre i sentrum, og dermed tilføre mer liv i området.

Sitteplasser

Sentrumsutvikling

Torgbruk

Det er nokså banalt, men sittemuligheter er utrolig viktig i et sentrum. Et bedre tilbud av både primære og sekundære sitteplasser på torget, samt ellers i sentrum, kan være mer inviterende i forhold til opphold. Her vil en mer gjennomtenkt lokalisering av for eksempel benker også være viktig.

5.3 Refleksjon

Arbeidet med masteroppgaven har vært både spennende og lærerikt. Prosessen ble startet med en forventning om at broen kom til å ha negative konsekvenser for Sand sentrum, denne holdningen har skiftet sakte men sikkert gjennom oppgaveskrivingen. Spesielt etter å ha sett nærmere på Liknes sentrum i casestudien forsto jeg for alvor hvor viktig nettopp det å ha en positiv innstilling er. Dette ga meg innstillingen om at alt er mulig dersom man bare ønsker det nok, og ga meg videre inspirasjon i arbeidet.

Det å få fordype seg i sitt eget tidligere kommunesenter har vært et morsomt arbeid. Selv om det gjerne blir mer givende å arbeide med noe som ligger tett til ens egne røtter, kan man stille spørsmål om det er mulig å holde seg objektiv i denne sammenheng. Kanskje er egentlig Sands tid forbi, dette er nok noe jeg hadde hatt vanskelig for å innrømme for meg selv. Nå skal det sies at det aldri har vært en stund hvor resultatene har antydnet dette, men det er likevel noe å tenke over. En sterk tilknytning til eget prosjektområde har både sine positive og negative sider. Det kan både gjøre arbeidet mer betydningsfullt for en selv, men man kan også bli for farget av sine egne meninger og sentimentale tilknytning til stedet.

Prosessen med å skrive denne oppgaven har ikke gått helt knirkefritt, og det endelige resultatet er nokså forskjellig fra den opprinnelige tanken. Planen var i utgangspunktet å finne en hel rekke små sentre som hadde vært i lignende situasjoner et stykke tilbake i tid. Ønsket var å gjøre en statistisk analyse av disse for å se om det var et gjengående mønster i utviklingen deres i etterkant av et omleggingsprosjekt. Neste steg ville være å velge ut to sentre for en dypere analyse – et som skilte seg ut i positiv forstand, og et i negativ forstand. I casestudiene ville fokuset vært å avdekke hva man hadde gjort på de aktuelle stedene som hadde resultert i et positivt eller negativt utfall. Å finne disse lokalitetene viste seg å være mer utfordrende enn først antatt. Det kom til slutt til et tidspunkt hvor denne planen måtte legges bort til fordel for en mye dypere analyse av selve Sand sentrum. Prosessen har lært meg at ting tar som regel lenger tid enn forventet, spesielt dersom man er avhengig av informasjon fra eksterne parter.

Dersom det var mer tid å bruke på oppgaven, er det flere ting som kunne blitt gjort for å gjøre den bedre. En vesentlig ting ville vært å få utført flere casesstudier som kunne blitt brukt til sammenligning med

Sand. Det at Liknes i Kvinesdal endte opp som det eneste sammenligningsobjektet, er en av de klareste svakhetene med oppgaven slik jeg ser det. Det ville også vært både nyttig og interessant å besøke Liknes, og eventuelle andre studieområder i forbindelse med oppgaven. Det er selvsagt mange flere bøker som kunne vært lest, og personer som kunne vært intervjuet. Dessverre er det slik at man på et tidspunkt må si stopp når man har en tidsbegrenset oppgave. Jeg synes likevel at både litteraturen og intervjuobjektene har brakt inn variert og interessant informasjon både til oppgaven og til personlig kunnskap.

En utfordring med å svare på en oppgave som dette, er at det finnes ingen fasitsvar. Det å fremme konkrete tiltak betyr ikke nødvendigvis at dette er ting som vil løse alle problemer. Ting kan gjøres på uendelig mange måter, og man vet aldri helt hvor vellykket det vil være før i etterkant. Dette er grunnen til at konklusjonen av oppgaven inneholder forslag som er mer overordnede, mens man i eksempelkatalogen kan se noen få tiltak som kanskje kan være med på å skape en positiv trend. Om noen av disse vil fungere, får man kun vite dersom man en dag bestemmer seg for å prøve ut noen av dem på Sand.



KVA ER DET
28



06 FORMALITETER

Figur 6.1 Sand sentrum (K. Hjorteland)

6.1 Figurliste

Figur 0.1 Sand-Ropeid ferja (K. Hjorteland)	3	Figur 4.5 Bolig/Næring Sand (K. Hjorteland)	40
Figur 1.1 Nordenden (Suldal Foto, 2015)	9	Figur 4.6 Næringsfordeling Sand (Suldal kommune, 2015a)	40
Figur 1.2 Oppbygning av oppgave, hver del av oppgaven bygger på de foregående kapitlene (K. Hjorteland)	10	Figur 4.7 Kultur og service, Sand (Suldal kommune, 2015a)	41
Figur 1.3 Befolkningsutvikling i Suldal kommune 2000–2014 (Ssb, 2014d)	11	Figur 4.8 Offentlige tjenester, Sand (Suldal kommune, 2015a)	41
Figur 1.4 Antall arbeidsplasser i de ulike sektorene og næringstypene i Suldal, 2012 (Vereide & Nygaard, 2013)	11	Figur 4.9 Bygningshøyder (K. Hjorteland)	42
Figur 1.5 En kjapp innføring i Suldal kommune (K. Hjorteland)	12	Figur 4.10 Materialer (K. Hjorteland)	42
Figur 1.6 Tidligere hotell på Sand (Stråpa, 1900)	13	Figur 4.11 Det gamle meieribygget til høyre, klesbutikken Ragnhilds til venstre (K. Hjorteland)	42
Figur 1.7 Gata på Sand, ca. 1915 (Mortensen, 1915)	13	Figur 4.12 Nordenden på Sand. Karakteristisk sjøvendt trehusbebyggelse og Ryfylkemuseet (K. Hjorteland)	42
Figur 1.8 Mye båttaktivitet på Sand (Ryfylkemuseet, 1937–1938)	13	Figur 4.13 Lav trehusbebyggelse i sørenden av Gata (K. Hjorteland)	42
Figur 1.9 En kjapp innføring i Sand (K. Hjorteland)	14	Figur 4.14 Sentrumsbygg i blandede materialer (K. Hjorteland)	42
Figur 1.10 Tidslinje over Sands historie (K. Hjorteland)	17	Figur 4.15 Suldal Hotell, en av de høyere betongbygningene i sentrum (K. Hjorteland)	42
Figur 2.1 Sand sentrum (Suldal Foto, 2015)	19	Figur 4.16 Vedlikehold (K. Hjorteland)	43
Figur 2.2 Sands sjøkant er i dag dominert av ferjetrafikken (K. Hjorteland)	20	Figur 4.17 Estetisk kvalitet (K. Hjorteland)	43
Figur 2.3 Avstander i sentrum (K. Hjorteland)	21	Figur 4.18 Et eksempel på en bygning som har høy estetisk kvalitet til tross for manglende vedlikehold (K. Hjorteland)	43
Figur 2.4 Trekantmodell, bærekraft (Campbell, 1996)	22	Figur 4.19 Et sentrumsbygg som i dag lider av dårlig vedlikehold, men er under ombygging og oppussing (K. Hjorteland)	43
Figur 2.5 Stormen Nina herjer på Sand i januar, 2015 (Suldal Foto, 2015)	23	Figur 4.20 Ryfylke Fjordhotell er både godt tilpasset til det bygde miljøet og godt vedlikeholdt (K. Hjorteland)	43
Figur 3.1 Sand sentrum (Suldal Foto, 2015)	27	Figur 4.21 Det tidligere bakeriet Rones står i dag tomt. Bygningen er både nedslitt og mindre estetisk tiltalende til tross for svært sentral og sjønær beliggenhet (K. Hjorteland)	43
Figur 3.2 Spørreboks på torget (K. Hjorteland)	31	Figur 4.22 Fasadeuttrykk (K. Hjorteland)	44
Figur 4.1 Sand sentrum (K. Hjorteland)	35		
Figur 4.2 Beliggenhet Sand (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)	37		
Figur 4.3 Sentrumsfunksjoner (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)	39		
Figur 4.4 Boligfordeling Sand (Suldal kommune, 2015a)	40		

Figur 4.23 Sentrumsbygg bestående av Coop Marked og leiligheter. Til tross for sentral beliggenhet dominerer de lukkede fasadene (K. Hjorteland)	44	Figur 4.41 Handel på turen [kr], retning Sand-Ropeid (K. Hjorteland)	55
Figur 4.24 Gata, eksempel på en åpen fasade (Mikkelsen) og en delvis åpen fasade (Fargeriet Kafe) (K. Hjorteland)	44	Figur 4.42 Handel på turen etter type, retning Sand-Ropeid (K. Hjorteland)	55
Figur 4.25 Meieribygningen og sentrumsbyggets lukkede fasader skaper en lang barriere i sentrum (K. Hjorteland)	44	Figur 4.43 Handel på turen, retning Ropeid-Sand (K. Hjorteland)	55
Figur 4.26 Transport (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)	45	Figur 4.44 Kultur/service på turen, retning Ropeid-Sand (K. Hjorteland)	55
Figur 4.27 Idédugnad i forbindelse med Ny Giv-prosjektet. Deltakerne fikk sette ut oransje ballonger på attraktive steder på Sand (Waage, 2007)	46	Figur 4.45 Handel på turen etter type, retning Ropeid-Sand (K. Hjorteland)	55
Figur 4.28 Arealplan Sand (Suldal kommune, 2015d)	46	Figur 4.46 Reise fra-til, retning Sand-Ropeid (K. Hjorteland)	56
Figur 4.29 Topografi (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Gardskart (2015)	47	Figur 4.47 Planlegger du/dere handel på Sand? Etter formål, retning Ropeid-Sand (K. Hjorteland)	56
Figur 4.30 Badeplassen på Einarsneset (Suldal Foto, 2015)	48	Figur 4.48 Hvor ofte handel etter hyppighet av besøk (K. Hjorteland)	56
Figur 4.31 Reguleringsplan for torget og Sand sentrum, vedtatt i 2013 (Kon-Sul AS, 2013a)	49	Figur 4.49 Hvor fornøyde er ferjetrafikantene med tilbudet i Sand sentrum (K. Hjorteland)	56
Figur 4.32 Dagens torg har lite innhold, samt mindre heldig plassering av sit-teplasser (K. Hjorteland)	49	Figur 4.50 Spørreboksen på torget i påsken samlet ikke inn noen store mengder med meninger. Her kan man likevel se noe av det folk synes var det beste med Sand. Det som kanskje går mest igjen er det som har med menneskene å gjøre Suldølen er en stor ressurs å regne med. (K. Hjorteland)	57
Figur 4.33 Det seirende forslaget til torget på Sand, "Vev" (Landskapsfabrikken, 2008)	49	Figur 4.51 Høse bru over Suldalslågen (Suldal Foto, 2015)	58
Figur 4.34 Åpningstider i kjernesentrum (K. Hjorteland)	50	Figur 4.52 Antall båtbesøk, Sand gjestehavn 2014 (K. Hjorteland), data fra Sand Båtforening (2015)	59
Figur 4.35 Kevin Lynch-analyse (K. Hjorteland)	51	Figur 4.53 Overnattingsdøgn, Sand gjestehavn i 2014 (K. Hjorteland), data fra Sand Båtforening (2015)	59
Figur 4.36 Bygging av Sandsfjord bru (K. Hjorteland)	52	Figur 4.54 Båthavnen ved Ryfylke Fjordhotell (Suldal Foto, 2015)	59
Figur 4.37 Omlegging av veg, Sand-Ropeid (K. Hjorteland), Kartgrunnlag: Temakart Rogaland (2015)	53	Figur 4.55 SWOT-analyse (K. Hjorteland)	60
Figur 4.38 Næringsdrivendes standpunkt i brospørsmålet (K. Hjorteland)	54	Figur 4.56 Liknes sentrum, Kvinesdal (Google Maps, 2015)	62
Figur 4.39 Omsetning (K. Hjorteland)	54	Figur 4.57 Kvinesdal kommune, lokalisering (K. Hjorteland)	63
Figur 4.40 Handel på turen, retning Sand-Ropeid (K. Hjorteland)	55	Figur 4.58 Liknes sentrum, bolig (Kvinesdal kommune, 2015)	63
		Figur 4.59 Liknes sentrum, næring (Kvinesdal kommune, 2015)	63

Figur 4.60 Liknes sentrum, kultur- og servicetilbud (Kvinesdal kommune, 2015)	63	Figur 5.8 Kaien var historisk sett det tradisjonelle møtestedet i Ryfylke. Grini-fangene ankommer Sand etter krigens slutt (Ryfylkemuseet, 1945)	75
Figur 4.61 Liknes sentrum, offentlige tjenester (Kvinesdal kommune, 2015)	63	Figur 5.9 Fredriksberg torg i København har elementer som engasjerer barn også uavhengig av butikker (Lindhe, 2014)	75
Figur 4.62 Omlegging av E39 Lyngdal–Flekkefjord (K. Hjorteland, Kartgrunnlag: Gardskart (2015))	64	Figur 5.10 Øvre Holmegate i Stavanger (RS, 2013)	76
Figur 4.63 Bygging av Fedafjorden bru i sammenheng med omleggingen av E39 (Viken, 2008)	65	Figur 5.11 Bilene har overtatt torget og sjøkanten på Sand (K. Hjorteland)	76
Figur 4.64 Omsetning i Liknes sentrum, hver måned 2007–2014 (Handelshuset Kvinesdal, 2014)	66	Figur 5.12 Den blå byen Jodhpur i India (McCurry)	77
Figur 4.65 Liknes sentrum (Wikipedia, 2010)	67	Figur 5.13 Bratsberg Brygge i Porsgrunn (Aaltvedt Stein)	77
Figur 4.66 Samlet omsetning Liknes sentrum i årene etter omleggingen av E39, 2007–2014 (Handelshuset Kvinesdal, 2014)	67	Figur 5.14 Mursteinsprosjekt (K. Hjorteland, grunnlagsbilde (Sutton))	77
Figur 4.67 Befolkningsutvikling i tettstedet Liknes 2000–2014 (SSB, 2014a)	67	Figur 5.15 Farmers Market i Portland (VisitNewEngland)	78
Figur 4.68 Liknes sentrum, Kvinesdal (Google Earth, 2015)	68	Figur 5.16 Fotoutstilling ved Breiavatnet i Stavanger (Jacobsen, 2008)	78
Figur 4.69 I Liknes snudde man den utenforstående trusselen om til å bli noe positivt for bygda (K. Hjorteland)	68	Figur 5.17 Utendørskino på Cardiff Castle (WalesOnline, 2015)	79
Figur 5.1 Sand sentrum (K. Hjorteland)	71	Figur 5.18 Gatemusikanter i London (Card)	79
Figur 5.2 Deltagere ønsker hverandre lykke til under “Uoffisielt NM på miniski” på torget, påsken 2015 (K. Hjorteland)	72	Figur 5.19 Street art i Stavanger gir nytt liv til en gammel vegg (K. Hjorteland)	80
Figur 5.3 Eier av Sand Sport, Geir Skjefstad, hjelper en ung deltaker under sentrumsarrangement, påsken 2015 (K. Hjorteland)	73	Figur 5.20 Barn leker på Promenade du Paillon i Nice (Shayler, 2014)	80
Figur 5.4 Ryfylkedagane på Sand samler mye folk i sentrum (Hjorteland, 2015)	73	Figur 6.1 Sand sentrum (K. Hjorteland)	83
Figur 5.5 Nordenden på Sand har en naturlig tilknytning til kjernesentrum på Sand (K. Hjorteland)	74	Figur 7.1 Sand–Ropeid sambandet (K. Hjorteland)	93
Figur 5.6 Blomsterbutikker tilfører mye farge i sentrumsbildet (Bergen sentrum)	74		
Figur 5.7 Flere åpne fasader langs den sørlige delen av Gata kan gi en bedre sammenknytning langs hele sentrum (K. Hjorteland)	75		

6.2 Tabelliste

Tabell 2.1 Avstandskonsekvens etter åpningen av Sandsfjord bru, tall oppgitt i km (Google Maps, 2015)	25
Tabell 3.1 Forsknings spørsmål og metode (K. Hjorteland)	28

6.3 Referanser

Aaltvedt Stein. Bratsberg brygge: Aaltvedt Stein.

Aarhus, M. (2015, 27.05).

Agderforskning. (2007). Hyttestatistikk, rogaland suldal. Retrieved 22.04.2015, fra Agderforskning <http://www.agderforskning.no/hyttestatistikk/>

Bergen sentrum. Nygaards eff. Toneblomst: Bergen sentrum.

Birkeland, H. M. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Blaikie, N. (2010). Designing social research: The logic of anticipation (2nd ed. utg.). Cambridge: Polity Press.

Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities? [Article]. Journal of the American Planning Association, 62(3), 296.

Card, O. London: Oliver Card, Design + Photography.

Eiken, T. A. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Gardskart, Skog og landskap. (Karttegnar). (2015). Lastet ned fra <http://gardskart.skogoglandskap.no>

Gehl, J. (2007). Livet mellom husene (6 utg.). København: Arkitektens Forlag.

Globalis. (2015). Befolkning i byområder Lastet ned 23.05, 2015, fra <http://www.globalis.no/Statistikk/Befolkning-i-byomraader>

Google Earth. (2015): Google Earth.

Google Maps. (Karttegnar). (2015). Lastet ned fra <https://www.google.no/maps>

Guggedal, T. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Handelshuset Kvinesdal. (2014). Kvinesdal 2007 - til 1. Juli 2014. I H. Kvinesdal (red.).

Haugen, E. T. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Hiim, A. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Hjorteland, J. S. (2015). Ryfylkedagane.

Hoftun, H. M. (1981). Gamle suldal. Sand: Suldal kommune.

Husbanken. (2013). Blest - bolyst og engasjement i småbyer og tettsteder Lastet ned 21.05, 2015, fra <http://www.husbanken.no/boligetablering-i-distriktene/stedsutvikling/programmet-blest/>

Høibo, R. (1993). Soga om sand. Sand: Suldal kommune.

Høibo, R. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Høibo, R. & Tjeltveit, N. (1989). Ryfylke: Liv og landskap. Stavanger: Dreyer bok.

Jacobsen, K. (2008): Stavanger Aftenblad.

Jelsa, C. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P. A. (2010). Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode (4. utg. utg.). Oslo: Abstrakt.

Kiib, H. & Marling, G. (2015). Catalyst architecture: Rio de janerio, new york, tokyo, copenhagen (1 utg. vol. 1). Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Kolumbus. (2015). Ryfylke Lastet ned 22.05, 2015, fra <https://www.kolumbus.no/ruter/bat/ryfylke/>

Kon-Sul AS. (2013a). Detaljregulering for sand sentrum, torg m.V. (201004). Suldal kommune Lastet ned fra <https://www.suldal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?Mid1=831&Filld=1940>.

Kon-Sul AS. (2013b). Risiko- og sårbarhetsanalyse, prosjekt: Suldal kommune, detaljregulering for sand sentrum, torg, m.V.

Kvinesdal. Kvinesdal sentrum – liknes Lastet ned 16.04, 2015, fra <http://www.kvinesdal.no/kguiden/liknes/>

Kvinesdal kommune. (2015). 1037bygg. I K. kommune (red.): Kvinesdal kommune.

Landskapsfabrikken. (2008). Nye torjå – forslag 3: Suldal kommune.

Landskapsfabrikken & Rambøll AS. (2011). Sand sentrum mulighetsstudie.

Larsen, M. (2013). Intern undersøking gjort av suldal vekst av 25 butikkar/handelsnæringar på sand på ca. Verdiskaping. Intern undersøkelse. Suldal Vekst AS.

Larsen, M. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Lian, J. I. & Rønnevik, J. (2010). Ringvirkninger av store vegprosjekter i norge: Transportøkonomisk institutt.

Lindhe, J. (2014). Fredriksberg plazas (Vol. DAC&LIFE).

Lynch, K. (1960). The image of the city. Cambridge, Mass: M.I.T. Press.

Mccurry, S. Blue city.

Miljøverndepartementet. (2000). Sentrumsutvikling : Miljøbyen. Oslo: Miljøverndepartementet.

Mitchell, U. V. (2014). Høse bru vant designpris i new york, Stavanger Aftenblad. Lastet ned fra <http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/ryfylke/Hose-bru-vant-designpris-i-New-York-3346962.html>

Mortensen, R. (1915). Gate, hus folk: Ryfylkemuseet.

Norled. (2014). Sand-ropeid Lastet ned 22.05, 2015, fra <https://www.norled.no/contentassets/d1245a01950648a880b65194e17c7834/sand-ropeid.pdf>

Olerud, K. (2015). Bærekraftig utvikling Store norske leksikon: SNL.

Reinholdtsen, L., Sandvik, S. & Kløften, R. M. (2013). Folk flytter fra øyene tross milliarder til bru. Lastet ned fra <http://www.nrk.no/okonomi/fraflytting-trass-i-bruforbindelser-1.10964923>

Roaldkvam, R. (2015). I K. Hjorteland (red.).

RS, L. (2013). Calle øvre holmegate o calle de color en stavanger: Viajes Internacionales.

Ryfylkemuseet. (1937–1938). Hus gate kyrkje hotell båtar: Ryfylkemuseet.

Ryfylkemuseet. (1945). Båt kvinner menn barn flagg sjø fjell kai: Ryfylkemuseet.

Ryfylkemuseet. (2012). Formål Lastet ned 18.05, 2015, fra <http://www.ryfylkemuseet.no/index.php/om-oss/formal>

Røyseland, J. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Sand Båtforening. (2015). Gjestehamjournal. Protokoll.

Schramm, W. (1971). Notes on case studies of instructional media projects.

Shayler, A. (2014). The miroir d'eau: SeeNice.

Skjefstad, G. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Ssb. (2011). Folke- og bolig tellingen, sysselsetting og utdanning. Tilgjengelig fra Statistisk Sentralbyrå Statistikkbanken Retrieved 18.02.2015, fra Statistisk Sentralbyrå <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=FOBsysBostNar&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=fobsys-ut&StatVariant=&checked=true>

Ssb. (2014a). Areal og befolkning i tettsteder. Statistikkbanken Retrieved 15.04.2015, fra Statistisk sentralbyrå <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?SubjectCode=01&ProductId=01&MainTable=ArealBefTet-t&SubTable=1&PLanguage=0&Qid=0&nvl=True&mt=1&pm=&gruppe1=Hele&ag=>

greg1=&VS1=TtSted2003&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=befettet&StatVariant=&TabStrip=Select&checked=true

Ssb. (2014b). Befolkning og areal i tettsteder (k). Statistikkbanken Retrieved 14.04.2015, fra Statistisk sentralbyrå <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?SubjectCode=01&ProductId=01&MainTable=ArealBefKomm&SubTable=Kommun1&PLanguage=0&Qid=0&nvl=True&mt=1&pm=&gruppe1=KommNyeste&aggreg1=NO&VS1=Kommun&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=befettet&StatVariant=&TabStrip=Select&checked=true>

Ssb. (2014c). Flyttinger. Tilgjengelig fra Statistisk Sentralbyrå Statistikkbanken Retrieved 18.02.2015, fra Statistisk Sentralbyrå <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=FlyttInnUtNetto&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=flytting&StatVariant=&checked=true>

Ssb. (2014d). Folkemengde og befolkningsendringar. Tilgjengelig fra Statistisk Sentralbyrå Statistikkbanken Retrieved 18.02.2015, fra Statistisk Sentralbyrå <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=Folkemengd1951&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=folkendrkv&StatVariant=&checked=true>

Ssb. (2014e). Korrespondansetabell sentralitet 2008, kommuner 2014 Lastet ned 14.04, 2015, fra <http://stabas.ssb.no/CorrTabFrames.asp?ID=9101563&Language=nb>

Ssb. (2014f). Tettsted2014. I S. Sentralbyrå (red.): Statistisk Sentralbyrå.

Ssb. (2015a). Folkemengde. Tilgjengelig fra Statistisk Sentralbyrå Statistikkbanken Retrieved 14.04.2015, fra Statistisk Sentralbyrå <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?SubjectCode=01&ProductId=01&MainTable=NY3026&SubTable=Kommun1&PLanguage=0&Qid=0&nvl=True&mt=1&pm=&gruppe1=KommNyeste&gruppe2=Hele&gruppe3=Hele&aggreg1=NO&aggreg2=&aggreg3=&VS1=Kommun&VS2=Kjonn&VS3=AlleAldre00B&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=folkemengde&StatVariant=&TabStrip=Select&checked=true>

Ssb. (2015b). Sentralitet 2008 Lastet ned 14.04, 2015, fra <http://stabas.ssb.no/ItemsFrames.asp?ID=5285601&Language=nb>

Statens Vegvesen. Nasjonale turistveger Lastet ned 23.03, 2015, fra <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Turistveger>

Statens Vegvesen. Ryfylke. Nasjonale Turistveger Lastet ned 23.03, 2015, fra <http://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene/ryfylke>

Statens Vegvesen. (2002). Ops prosjekt, e39 lyngdal-flekkefjord. Statens Vegvesen Lastet ned fra http://www.vegvesen.no/_attachment/70642/binary/36752?fast_title=Infohefte+E39+Lyngdal+-+Flekkefjord.

Statens Vegvesen. (2008). Reguleringsplan rv. 46 sandsfjord bru, rv. 517 utbedring av eksisterende veg. Region vest – Haugaland og Sunnhordland distrikt: Statens vegvesen Lastet ned fra http://www.vegvesen.no/_attachment/65571/binary/22364?fast_title=Forslag+til+reguleringsplan.

Statens Vegvesen. (2010). Ops-prosjekt e39 lyngdal-flekkefjord Lastet ned 01.05, 2015, fra <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/OPS-PPP/E39+Lyngdal+Flekkefjord>

Statens Vegvesen. (2012). Ferjestatistikk 2012. I S. Vegvesen (red.).

Statens Vegvesen. (2014). Fakta om ryfast Lastet ned 03.06, 2015, fra <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ryfast/Fakta>

Statens Vegvesen. (2015). Nasjonal turistveg ryfylke – forslag til endring av strekning og innhald. Brev.

Steine, L. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Stråpa, O. T. (1900). Hotell, kvinner, menn, barn, flagg, fane, hus: Ryfylkemuseet.

Suldal Billag AS. (2014). Bussruter Lastet ned 22.05, 2015, fra <http://www.suldalbillag.no/index.php/bussruter>

Suldal Foto. (2015): Suldal Foto.

Suldal kommune. (2009a). Kommuneplan for suldal kommune 2009–2020. SuldalKommune Lastet ned fra <https://www.suldal.kommune.no/om-suldal/kommuneplan-2009-2020/>.

Suldal kommune. (2009b). Sluttrapport, ny giv for kultur og reiselivskommunen suldal (utkast).

Suldal kommune. (2015a). 1134bygg. I S. kommune (red.): Suldal kommune.

Suldal kommune. (2015b). 1134tiltak. I S. kommune (red.): Suldal kommune.

Suldal kommune. (2015f). Befolkning_område~kartkobling~excel. I S. kommune (red.): Suldal kommune.

Suldal kommune. (2015i). Kommuneplan for suldal kommune 2015–2024. Suldal kommune Lastet ned fra <https://www.suldal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?MId1=839&Filld=2821>.

Suldal Kulturhus. Kulturkommunen suldal Lastet ned 28.05, 2015, fra <http://www.suldal.kulturhus.no/kulturkommunen-suldal/>

Sutton, P. Meandering brick line.

Syvertsen, A. (2015). I K. Hjorteland (red.).

Temakart Rogaland. (Karttegnar). (2015). Lastet ned fra <http://www.temakart-rogaland.no>

Thorsnæs, G. (2014). Suldal Store norske leksikon.

ToppVolley Norge. Toppvolley norge – skolen Lastet ned 18.05, 2015, fra <http://www.toppvolley.no/>

Vereide, K. & Nygaard, M. (2013). Suldal – analyse av næringsutvikling og

attraktivitet: Telemarksforskning.

Viken, T. (2008). Broen sett fra sørvest under byggingen: Wikipedia.no.

Vinjar, A. (2013). Ulla-førre Store norske leksikon: Store norske leksikon.

Visitnewengland. Portland farmers market.

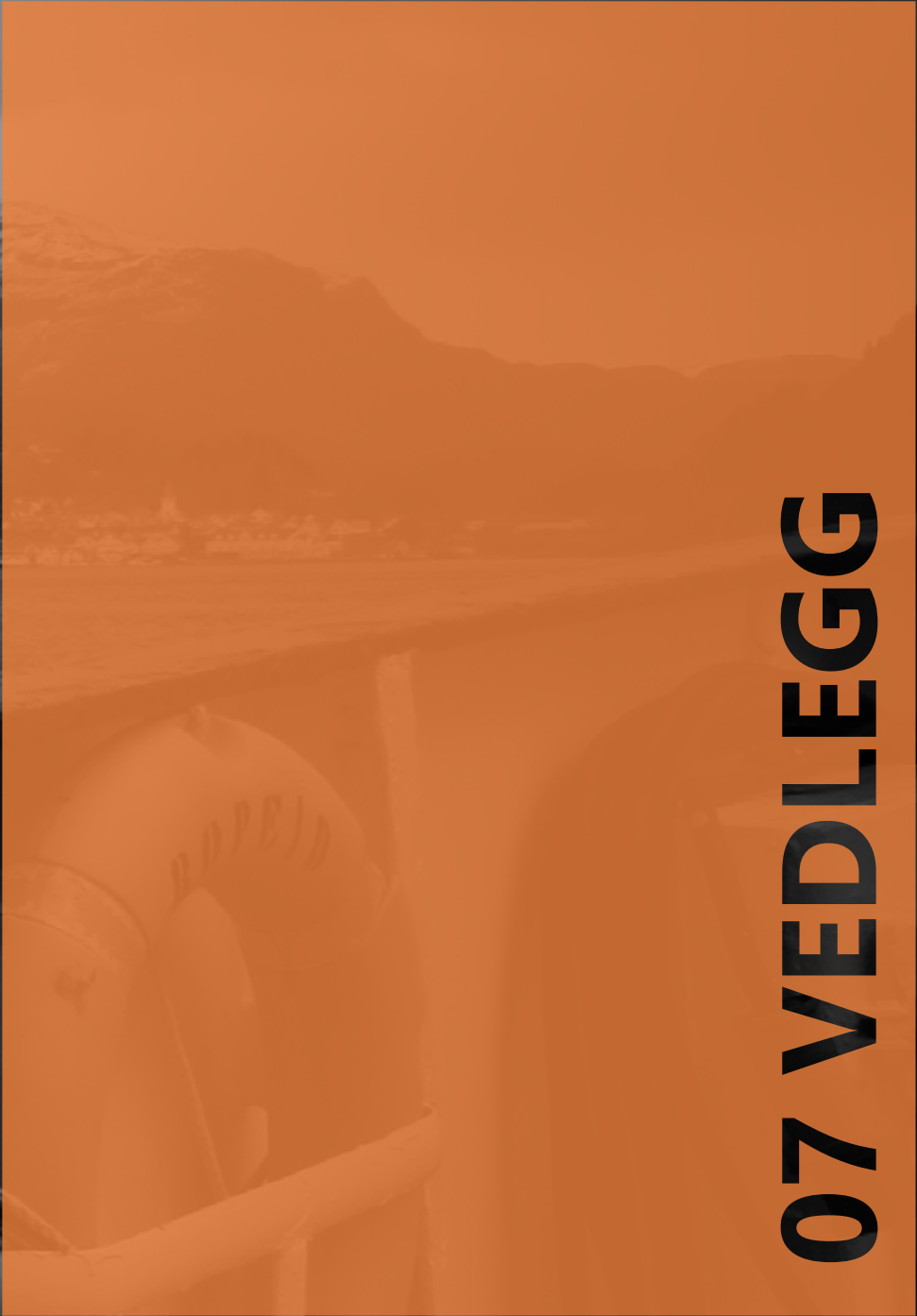
Waage, A. (2007): Regjeringen.no.

Walesonline. (2015). Cardiff castle will be transformed into a pop-up cinema: WalesOnline.

Wikipedia. (2010). Liknes, the administrative centre of kvinesdal municipality, norway. Wikipedia.org: Bair175.

Yin, R. K. (2009). Case study research: Design and methods. Thousand Oaks, Calif.: Sage.





07 VEDLEGG

Figur 7.1 Sand-Ropeid sambandet (K. Hjorteland)

Vedlegg 1

Intervju med Roy Høibo

Intervjuguide:

1. Hvilke utfordringer foreligger for Sand sentrum i dag?
2. Tror du broen og den nye omkjøringsveien vil ha noen konsekvenser for Sand sentrum?
 - a. Hvis ja, hvilke?
 - b. Tror du det blir gjort nok for å møte disse utfordringene?
 - c. Kan du se for deg noen tiltak som du tror ville hjulpet sentrum mot en positiv trend?
3. Hva tror du er Sand og Suldals viktigste ressurser/kvaliteter å satse på?
4. Er det spesielle aspekter ved Sands historie du tror man i dagens situasjon kan lære ekstra mye av?
5. Tror du det er mulig for Sand å toppe sin egen storhetstid på 1880-tallet?
 - a. Hvis ja, hva tror du skal til?
6. Tror du det er håp for å få den tradisjonelle kaien tilbake som hovedmøteplass i bygda?
 - a. Kan du se for deg en moderne vri av denne som kunne fungere på dagens premisser?
7. Du skriver litt om «Strandsitteren» i Soga om Sand. Kan du fortelle litt om dette begrepet?
 - a. Kunne man laget en moderne definisjon av strandsitteren?
 - i. F.eks. En som kommer til Strandstaden for å møte sambygdingene. Fiske, handle på torget, se på mennesker som går forbi, osv.

Dato: 12/3-15

Navn: Roy Høibo

Arbeidsplass: Ryfylkemuseet

Stilling: Konsulent, kvart stilling (Tidligere direktør)

Tror du broen og den nye omkjøringsveien vil ha noen konsekvenser for Sand sentrum?

Det har vært lite snakk om konsekvensene av broen, mange har sett på den som utelukkende positiv. Få fokuserer på hva den kan ha å si for sentrum, og det er lite fokus på tiltak fra politikerne. Om broen er positiv eller negativ kommer selvsagt mye an på hvor i kommunen man bor; for Erfjord og Jelsa er den et bra tiltak, for Sand og Suldal er den kanskje ikke fullt så bra. Jeg var selv i kommunestyret når den første planen om bro kom, og jeg var da positiv til en utredning av broprosjektet. I senere tid har jeg blitt mer obs på hvilke tap den kan medføre for Sand.

Ferjen er en viktig puls i sentrum. Det har skjedd en utarming av Sand over tid, med flere og flere funksjoner som blir flyttet ut av sentrum. Eksempler på dette er Garaneset, ferjen og torget som er gjort om til parkeringsplass. Det virker som om det er lite engasjement for å ta vare på miljøet her. Mange har nok manglende forståelse for de foreliggende miljøkvalitetene. Når ferjen forsvinner helt mister man nok en puls i sentrum. Den er et slags trivselselement som skaper liv i sentrum. Dersom også hurtigbåtstoppen forsvinner mister Sand all status som et kollektivt knutepunkt. Mange mener det er mer rasjonelt med båt til Jelsa og videre buss til Sand, men det blir da også mindre behagelig å reise kollektivt. Dette er en ytterlige trussel for Sand. Vi på Ryfylkemuseet har alltid likt å se på båtene som kommer og går utenfor vinduet. Det er et vitne om liv.

Ikke minst vil man miste viktige møteplasser når båtene forsvinner. Antallet uformelle møteplasser minker, dette er noe jeg tror forringer samfunnet. Et sunt og levende samfunn trenger disse møteplassene. Det er ikke nok at vi bare treffer våre nærmeste venner som vi er enige med, vi trenger også å møte andre. Dette er viktig for samfunnsdebatten og for demokrati- et. Hva blir gjort for å erstatte disse møteplassene i dagens samfunn? Det er mange innvandrere på Sand, og dette er noe mange av dem ser på som rart. I deres hjemland oppleves de offentlige rom som viktige møteplasser. Det er klart at mye er væravhengig, men vi har også her store deler av året man fint kan bruke de offentlige uterommene. Nå er Ronas bakeri borte, og dermed også kaféhjørnet. Heldigvis holder fortsatt Fargeriet stand, men det er ikke tilrettelagt for trivelige uterom. Vi lever i en kommune hvor sentrum ikke har høyeste prioritet. Dette samfunnet har lidd under motsetningene fra kommunesammenslåingen i 1965. De i Suldal referer gjerne til stedet som «detta Sand». Mange mangler tilhørighet til sentrum. Jeg savner de politikerne som tør å si at sentrum er viktig for hele kommunen, og som tør å satse på sentrum.

Hvilke kvaliteter/ressurser kan Sand bygge videre på?

Jeg synes Sand har høye arkitektoniske kvaliteter. Store deler av Gata er bevart i tillegg til Nordenden og delvis Osbakken. Dette er kvaliteter man bør se og bygge videre på. Det er nitrist at det tillates å bygge et sentrumsbygg som det man har gjort her. Coop-bygget har helt lukket fasade og kommuniserer ikke med miljøet rundt. Det viser svak styring av utbyggingspolitikken. Man finner ingen vilje eller evne til å forme omgivelsene når man tillater handelslaget å bygges på enkleste og billigste måte. Jeg håper

man kan redde noen av intensjonene med torget som nå er en eneste stor parkeringsplass. Et annet spørsmål er hva som skal skje med ferjerampen og -filen. Dette er områder som burde gi nye muligheter. Forhåpentligvis blir det ikke enda en stor åpen plass der det ikke skjer noe.

Tanker rundt hyttefolk og turister

Det er ingen tvil om at hyttefolket er en viktig kundegruppe i kommunen. Ferjetrafikken genererer nok en del handel, kanskje spesielt for butikkene lokalisert langs ferjeleiet (Sand Sport, Bustad, Skobutikken, apoteket). Mange av disse er nok bekymret nå, når veien blir lagt om vil det bli en omvei å kjøre innom Sand. Sauda ønsker også nå å legge om hele Rv. 13 (se Suldalsposten) utenom Suldal, dette ville vært enda verre! Jeg tror denne kundegruppen betyr mye på Sand, det er marginalt å drive butikk her, det er ikke noe man tjener seg rik på. Når den naturlige trafikken forsvinner må man gjøre mye for å gjøre det interessant å komme innom.

Sentrum i dag oppleves ikke som et samlet sentrum, det er det nok flere underliggende problemer med, blant annet gjelder dette eiendomsforhold. Sverre Underbakke eier en stor del av forretningseiendommene i Sand sentrum, og har med dette stor innvirkning og påvirkningskraft. Det er dermed ikke bare mangel på kommunalt initiativ som er problemet, men også private interesser. Man er nødt til å skape et interessefellesskap, dette har man allerede en del av i Suldal Vekst og sentrumsgruppen.

Er det mulig for Sand å nå opp til sin storhetstid på 1800-tallet?

Nei, det er nok tapt. På den tiden var sjøen den

viktigste samferdselsåren, og situasjonen var da helt annerledes. Dette er nok ikke noe man kan drømme om. Kulturdelen er viktig om man skal få til en satsning. Skal man få til en satsning er det behov for kultur, næring og kommunal vilje. Kulturhuset og museet har aktive programmer, og kulturen er noe som kan være med på å løfte Sand. Det er ganske mange utlendinger som flytter her, og det er tydelig de ser kvaliteten av et slikt samfunn. Blant nordmenn har det i lang tid vært utflytting, og det at folketallet holder seg nokså stabilt har å gjøre med innflytting, da gjerne av utlendinger. Dersom man kunne klare å samle seg om en felles strategi for hvordan man kan tiltrekke disse innflytterne og hva som skal til, kan det være håp for Sand. Det er for eksempel en god del som flytter tilbake til Suldal når de får barn, kommunen har gode oppvekstvilkår og et godt oppvekstmiljø. Flere kvaliteter kan man løfte frem i større grad og bruke det som et virkemiddel for å tiltrekke flere folk. Det er absolutt håp, men det er mye som går i feil retning.

Det er skuffende at ikke flere tar innover seg konsekvensene som kommer med en så stor omlegging av samferdsel. Vi hadde et lignende skifte for omtrent 50 år siden, da gikk det fra at folk brukte fjordabåtene til at man startet å bruke bil og ferje. Dette flyttet på mye av person og godstrafikken. Nå kommer en ny stor endring hvor man går fra ferjer til broer og tunneler. Dette gir andre forutsetninger. Mye av bebyggelsen og tettstedene mister sine forutsetninger. Disse er i Ryfylke vanligvis lokalisert rundt anløpssteder for hurtigbåt og ferje.

Kan vi lære noe av historien og bruke det videre?

Det er vanskelig å lære av historien. Når det har skjedd store ting her har det somregel vært noen foregangspersoner som grep sjansen og tok initiativ. Hvis ingen våger, skjer det ingenting. Eksempel på dette så man med skolesamfunnet på Sand. Dette var en stor satsning i kommunen, og det kom både folkeskole og arbeidsskole. Men når det ble snakk om å utvikle det enda mer manglet man mot til å gå videre. Skal det skje noe må det finnes noen foregangspersoner. En utfordring i Suldal er faktisk den gode økonomien, da blir mye opp til kommunen. Det er fint at kommunen har mulighet til å bidra, men det kan også være pasifiserende for det private initiativet. Det er noen som stikker hodet frem, men dette er ofte med fokus på egen bedrift/butikk. Mye av ansvaret må nok ligge i kommunen, det er et politisk ansvar. Man må se til at Sand utvikler seg som et aktivt sentrum.

Om begrepet «strandsitter»

Ulike definisjoner er blitt brukt opp gjennom tidene. I hovedsak betegner det de som etablerte seg i Strandstaden. Først var det husmenn som levde av fiske, sjøfart og arbeid på gårdene, men etter hvert kom det nye ting å leve av. I Suldal spesielt skogbruk, så handel, hotell og frakt. Strandstadsamfunnet ble etter hvert befolket av en mer sammensatt gruppe som også omfattet håndverkere av ulike slag, soldater og folk som drev med gjestgiveri og handel. Det betegner dem som levde av andre ting enn jorden og som bodde på strandstaden. Begrepet er blitt videreført gjennom tidene.

Er det aktuelt med en moderne versjon av begrepet?

Det har jeg ikke tenkt over før, men det kunne kan-

skje være hensiktsfullt i arbeidet med å skape en identitet og tilhørighet.

Andre tanker

Sand har nok den mest sammensatte befolkningen i kommunen. Den «innfødte» sandsbuen er nok i mindretall og kan gjerne føle det som vanskelig. Det er mange innflyttere her og et sammensatt samfunn. Dette kan ses på som en kvalitet, det gjorde jeg og min kone da vi flyttet her. Det er mulig å finne venner og bekjente. Dette ville kanskje vært vanskeligere på en mindre og mer homogen plass. Det kulturelle mangfoldet er en kvalitet.

Strandstaden blir omformet fra at båtanløpet var det viktigste – det var det som konstituerte stedet. Bilen har gjort sitt inntog, sentrum er fullt av parkering, og det er et sentrum hvor man ikke kan gå (til Garaneset f.eks.). Før gikk vi på museet gjerne bort på bokhandelen for å kjøpe utstyr når vi trengte det, etter at den flyttet til Garaneset har dette blitt et ork, og man bestiller det gjerne heller i posten.

Man tør ikke legge begrensinger på bilen. Man kjører helt frem, også de som jobber der. Parkeringen blir brukt på en uforstandig måte. De som jobber i sentrum og skal være der hele dagen kunne vertfall parkert på parkeringsplassen til kulturhuset. Coop er nok en stor pådriver for å beholde parkeringen på torget, den er til stor fordel for dem. Det er klart de skal konkurrere med Rimi som har parkering rett utenfor døren. Det er ingen vilje til å begrense plassen til bilen.

Vedlegg 2

Møte/intervju med Laila Steine og Torbjørn Guggedal

Intervjuguide:

1. Hva er deres roller i Suldal Vekst AS og Suldal kommune?
2. Hvilken rolle har Suldal Vekst AS i utviklingen av Sand sentrum?
3. Hvilke utfordringer foreligger for Sand sentrum i dag?
 - a. Gjør dere noen aktive tiltak for å møte denne utfordringen?
4. Er det laget en sentrumsplan eller foreslått tiltak for Sand sentrum?
5. Kan dere gi meg en innføring i prosjektet som er satt i gang med Fylkeskommunen med lignende problemstilling?
6. Hvor stor er omsetningen i sentrum i dag?
 - a. Har denne utviklingen vært positiv eller negativ de siste årene?
 - b. Hvor stor andel av omsetningen står turister og hyttefolk for?
7. Har de næringsdrivende på Sand kommet med bekymringer i forhold til den nye broen?
8. Har de næringsdrivende på Sand sentrum som ikke har skiftet beliggenhet til Garaneset uttrykt bekymring for denne lokasjonsforandringen?
 - a. Har dere noen bekymringer i forhold til dette?
9. Hvordan fordelte meningsmålingene angående broen seg på forhånd?
 - a. Har dette endret seg i løpet av prosessen?

10. Tror dere broen og den nye omkjøringsveien vil ha noen konsekvenser for Sand sentrum?
 - a. Hvis ja, hvilke?
 - b. Er det gjort en konsekvensutredning for dette?
11. Risikerer man at hurtigbåtstoppen på Sand forsvinner når den nye broen åpner?
 - a. Hvis ja, hva tror dere dette vil ha å si for Sands fremtid?
12. Hvilke ressurser/kvaliteter tror dere er de viktigste å satse på for Sand?

Dato:	12/3-15	
Navn:	Laila Steine	Torbjørn Guggedal
Arbeidsplass:	Suldal Vekst	Suldal kommune
Stilling:	Daglig leder	Kommunalsjef

Generell info/innføring

Noen ting det jobbes med nå:

-Skilting, dette blir svært viktig når broen åpner

-Vi har også utviklet et nytt sentrumskart som man ønsker å plassere ved kommunens innfallsporter.

Om man er for eller mot bro har mye å gjøre med innstilling. Mange er redde for forandring, og har en negativ innstilling. Noen ser store muligheter, mens andre er negative og bekymret.

Suldal kommune har en avtale med Suldal Vekst som går spesielt på vertskap, førstelinjetjeneste for næring, omdømmebygging og rekruttering. Bedriften er eid av Suldal kommune, SIVA og private aktører. Suldal Vekst kan beskrives som en kommunedekkende aktør

og det er mye og godt samarbeid mellom dem og kommunen. Gjennom nasjonalt næringshageprogram har Suldal Vekst også en regional rolle, og dekker dermed mer enn bare Suldal kommune. Det er viktig å støtte og hjelpe private næringsdrivende, da disse er avgjørende for en liten kommune som Suldal.

Det at alle kjenner hverandre i bygda kan være både en utfordring og en kvalitet. Noen ganger kan det bli et habilitetsspørsmål, men i hovedsak ser vi på dette som mer en kvalitet enn en svakhet. Det blir mer åpenhet, og folk har lettere for å ta kontakt.

Det at Suldal tidligere var fire kommuner har gitt utfordringer som lenge har sittet igjen. Selv om kommunen ble en, fortsatte folk å betegne seg som «Sandsbu», «Erfjordbu» og «Jelsabu» fremfor en felles betegnelse som suldøl. Her har vi sett et skifte etter at ungdomsskolen ble slått sammen på Sand. Dette har ført til et større fellesskap i kommunen.

Torg og torgutvikling er viktig, dette skal komme i gang nå etter planen som vant for flere år siden. Landskapsfabrikken var vinneren av prosjektet og det er nå satt av penger i handlingsplanen til dette, arbeidet skal ledes av Hallvard Bakka.

Det som skjer nå:

Nasjonal turistveg er et viktig element. Denne vil ikke lenger gå gjennom Sand når broen kommer, men vi jobber med at den skal få en avstikker ned til Høse bru, samt strekningen Sand-Nesflaten-Håra (10/4: dette arbeidet har nå først frem). Høse bru startet i Ny giv-prosjektet, og har blitt en attraksjon i bygda. Det spiller egentlig liten rolle om den er stygg eller fin, det som er bra er at den starter engasjement og diskusjon. «Jo flere som ikke liker den, jo bedre

er det» sa arkitektene, da ville den få mer publisitet, mye mer enn en vanlig fin trebro. Den åpner også opp for en ny målgruppe innen turisme; «designerturistene» som reiser rundt for å se arkitektur og design. Broen har fått stor internasjonal oppmerksomhet, og vant prisen «Bridge of the Year», kåret av det amerikanske reiselivsmagasinet Travel + Leisure i fjor. Det er allerede et knippe «arkitektur-turister» som har besøkt Suldal ene og alene for å se broen.

I Suldal har man konsesjonspenger pga. kraftutbyggingen, disse pengene er øremerket til investeringer og utviklingsformål. Man har satt av 27 millioner til torget. Det planlegges også et nytt service- og sanitæranlegg på Hydrokaien ved badeplassen. Her vurderes det også at det åpnes igjen for bobiler, men i mer regulerte former. Suldal Bad er vedtatt, dette skal være et badeanlegg som kan huse mest mulig funksjoner (barn, voksne, reumatikere), dette er en stor investering.

Folketallsutviklingen er en utfordring.

Vi jobber med ting for ungdom i sentrum.

Jobber også med en reguleringsplan for området mellom hotellet og Høse bru. Her er ønsket å få anlagt en sammenhengende sti som også skal kobles på til en rundtur langs kaien. Her ligger også Fossheim som kan by på mange muligheter. Utfordringen med prosjektet er at ikke alle grunneierne ønsker stien.

Man ønsker også en fortetting på Sand og et mer variert boligtilbud. Det blir nå bygget noen leiligheter (2- og 4-mannsboliger), blant annet på Klypa (Klypa AS), og flere andre byggeområder. Det som er bra på Sand, og i resten av kommunen, er at det stort sett er kjøpere når det er hus til salgs her. Det

er få hus som blir stående usolgt.

Det jobbes også med en overordnet skiltplan med vegvesenet. Det er viktig å få frem hvilke attraksjoner man finner på Sand, og få skiltet dette fra Bergekrossen. Det er også laget et nytt opplysningsskilt til rasteplassene, dette gjøres også i samarbeid med næringen i kommunen. Næringsforeningen og kommunen har et godt samarbeid, noe som er viktig.

Det er også viktig at man jobber med forbedring og rassikring av veger. Dette er broen et godt pressmiddel for. Det er ikke bra reklame for kommunen hvis det stadig er ras og ulykker på vegen. Det må bli lettere og tryggere å komme frem.

Hvilke utfordringer kan broen by på for Sand sentrum? Hva må det jobbes med?

Sentrum må ha et godt innhold og tilbud. Sand må være attraktivt nok, og by på noe interessant. Informasjon og skilting til sentrum er veldig viktig.

Hvem er det egentlig som bruker sentrum og som legger igjen penger? Jeg tror ikke gjennomgangstrafikken egentlig generer så mye, hovedsaken er nok lokale og hyttefolk. Vi har omtrent 2200 hytter i kommunen. Disse sammen med lokalbefolkningen er de viktigste å jobbe mot.

Sand sentrum har stor handelslekkasje (se rapport fra Telemarkforskning), det er et stort potensiale for verdiskapning her. Dette er noe vi må jobbe med. Folk må vite om oss, det krever at vi blir bedre. Vi må gjøre hverandre gode, arbeide sammen og ikke mot hverandre. Aktiviteter og arrangementer er noe av det viktigste for å skape liv i sentrum.

Eksempel på lignende situasjon kan være Kvinesdal

eller Seljord. Det er viktig å ikke legge seg bakpå, hele tiden gjøre en innsats.

Sentrum av Sand går helt opp til Garaneset, Gata er kjernesentrum. Garaneset var mye diskutert for noen år siden, men nå er det vedtatt. Og vi må heller bruke det som en styrke. Bedriftene bestemmer selv hvor de vil etablere seg, vi kan ikke regulere alt. Bokhandelen hadde for eksempel behov for større lokaler. Jeg synes det er positivt at det finnes alternative etableringsmuligheter som gir utviklingsmuligheter for næraktører som for eksempel trenger større lokaler og alternative fasiliteter.

Vi prøver selvfølgelig å fylle opp igjen sentrum med nye butikker, men noen må ville etablere seg. Det er likevel ikke så mange vvv lokaler i sentrum; det er kun ett, og det ligger ute for salg. Den gamle bokhandelen bygges om for ny bruk, og vi har hatt innom to etablerere siden nyttår som ønsker å starte i Gata. Kommunen har et næringsfond og støtter ofte de som vil starte noe nytt. Noen har for eksempel satset på nettbutikk. Det trengs initiativ.

Suldal kommune er ganske unik med tanke på at den også er en samfunnsaktør. Man bruker her mye tid på ting man ikke bruker tid på i andre kommuner. Det er viktig å bidra til nye arbeidsplasser. Man ser at folk som flytter her ofte trenger 2 jobber, i tillegg til en leiebolig i oppstartsfasen.

Var innbyggerne i kommunen for eller mot broen i løpet av prosessen?

Det er ikke gjort noen offentlige meningsmålinger, men det var hele tiden et nokså jevnt løp. Det å bli en døgnåpen kommune var viktig. Suldal Næringsforening jobbet for broen (ca. 120 medlemmer), her var fler-

tallet for bro. Jelsa, Erfjord og Norsk stein var svært positive til broen.

Er det fare for at Sand mister hurtigbåtstoppen?

Om man skal beholde hurtigbåtstoppen har vært oppe flere ganger til diskusjon. Foreløpig har det vært overvekt av argumenter for å beholde den, og den vil forbli som i dag. Nå er også pendlerbåten fra Jelsa på plass. Hurtigbåten er en styrke for bygda.

Broen vil også være gratis fra første dag, det blir ingen bompenger. Dette er fordi Suldal kommune og Ryfylkefondet gikk inn med en viss del penger. Å drive en bompengestasjon her ville mest sannsynlig kostet mer enn den hadde samlet inn, dette på grunn av lav . Dette vil bli den nye pendlerveien både innad i kommunen og ut av kommunen.

Elevene som går på Sauda Vgs. blir også et viktig spørsmål. Foreløpig skal ungdom få ta hurtigbåten over til Ropeid om morgenen.

Det sier seg selv at broen vil by på utfordringer for Sand, spørsmålet er hvor store og hvordan vi møter dem. Det ville vært interessant å se på hvor mye handel gjennomfartstrafikken faktisk generere.

Sentrum må være attraktivt nok til at folk vil ta en lørdag i sentrum uten å ha et spesielt ærend.

- Det må være fint å se på
- Attraktivt nok
- Åpent etter kl. 4
- Noe spesielt som skjer
- Arrangement og aktiviteter
- Noe som trekker folk

Noe som vil være en enda større utfordring er der- som det blir en ny kommunesammenslåing. Da vil

de tidligere kommunesentrene være de mest utsatte stedene.

Mange arbeidsplasser i og rundt Sand, 26 bedrifter bare på Næringsparken på Garaneset. Dette er bare en liten del av bedriftene som er lokalisert i kommunesenteret. Suldal kommune og den videregående skolen har selvsagt også mange offentlige arbeidsplasser i og rundt Sand, verdiskapningen i kommunen er stor.

Kafétilbudet er helt spesielt på Sand, mange plasser i forhold til innbyggere. Dette er mye på grunn av hyttefolket.

Vedlegg 3

Intervju med Hanne Mette Birkeland

Intervjuguide:

1. Hvilke utfordringer foreligger for Sand sentrum i dag?
2. Tror du broen og den nye omkjøringsveien vil ha noen konsekvenser for Sand sentrum?
 - a. Hvis ja, hvilke?
 - b. Tror du det blir gjort nok for å møte disse utfordringene?
 - c. Kan duse for dere noen tiltak som dere tror ville hjulpet sentrum mot en positiv trend?
3. Hvor viktig er kultur for innbyggerne på Sand og i Suldal?
4. Tror du kulturen i kommunen kan være avgjørende for Sands utvikling og fremtid?
5. Hva tror du er Sand og Suldals viktigste ressurser/kvaliteter å satse på?

Dato: 13/3-15

Navn: Hanne Mette Birkeland

Arbeidsplass: Suldal Kulturhus

Stilling: Kulturhusleder

Hvilke utfordringer foreligger Sand sentrum i dag?

Å blir attraktivt nok til at folk kommer innom. Gata er velig hyggelig, men man trenger noe å oppleve.

Hva tenker du om handelslokaliseringen på Garaneset i forhold til i kjernesenteret?

Butikkene samarbeider veldig godt, men det man-

gler en del småsteder som kunne vært i gata. Jeg er ikke så glad for at butikkene flytter til Garaneset, men samarbeidet mellom alle er i vertfall svært godt. I påsken samarbeider alle de næringsdrivende om å holde NM på miniski i gata. Man står sammen med samlet front, det blir viktig når broen kommer også. Alle har blant annet samlet seg og laget en pose med info om handel, kultur og opplevelser til båtturistene, dette er bra.

Tror du broen og den nye omkjøringsveien vil ha noen konsekvenser for Sand?

Det er alltid både fordeler og ulemper med en sak. Jeg frykter spesielt det kan gå utover forholdet til Sauda. De som bor i Sauda føler kanskje veien til kultursenteret på Sand blir veldig lang, og kjører kanskje heller til Tysvær eller Haugesund. Likevel kan det godt være vi får flere kunder også. Det blir kanskje flere som kommer kjørende til Bergekrossen, og gjerne flere velger å komme nedom Sand. En annen fordel er at man slipper at publikum blir nødt til å gå før forestillingene er slutt fordi de må rekke ferjen.

Kan du gjøre et anslag på hvor mange av de som bruker kulturhuset som er lokale, hyttefolk eller andre tilreisende?

Det er ikke gjort noen undersøkelse på dette. Når det er større artister som for eksempel Tønes nå sist, er nok 30-40 % av publikum fra Sauda og andre steder enn kommunen. På mer lokale arrangementer er det mest lokale besøkende. I vinterferien og påskeferien har vi utvidede åpningstider og flere kinofremvisninger, da komme det mye hyttefolk. Mange blir overrasket over hvor bra kinoen er her på bygda. Nærheten til kultursenteret Sand er nok en fordel for

hytteområdene. Det er godt med litt variasjon fra ski og turgåing.

Hvor viktig tror du kulturen er for innbyggerne på Sand og i resten av kommunen?

Det tror jeg er veldig viktig. Innbyggerne her er flinke til å delta på mye, de stiller opp. Det er kjekt å se at det også er mye liv i grendene. Når det for eksempel settes opp revy i grendene, kommer de gjerne til sand for å ha forestilling etterpå. «Gullguttane» har for eksempel alltid fullt hus. Det er mange forestillinger som er nesten utsolgte, det er tydelig at folk setter pris på tilbudet. Vi har også veldig gode kinotal i forhold til antall innbyggere.

Tror du kulturen kommer til å være viktig for Sands utvikling og fremtid?

Den er viktig fordi den er det som er med på å gi særpreg. Vi har mange som jobber med kultur; Ryfylkemuseet, Kulturhuset, Ryfylkedagane, etc. Kulturen er et viktig trekkplaster. Vi samarbeider ofte med hotellet, slik at man kan reise ned der for å spise etter man har vært på forestilling hos oss og lignende. Kulturen er det særpreget som gjør at folk kommer akkurat her. Vi må gjøre noe som trekker dem her, både ved hjelp av kulturen og annerledes butikker.

Hvilke kvaliteter/ressurser tror du Sand (og Suldal) bør satse mer/videre på?

Opplevelser og aktivitet. Kanskje adrenalinfylte aktiviteter er noe man kan satse på, det er vertfall gode muligheter for det her. Turopplevelse langs elven har det også vært snakk om en stund, kanskje man kunne knyttet flere aktiviteter opp mot denne. Mo laksegård driver med en del slikt allerede, dette kan

utvides og markedsføres mer. Man jobber mye bevisst innen idrett, dette er også noe som kan brukes mer.

Er det lett å få større artister til å opptre på Sand?

Faktisk ja, vi tilbyr et godt produkt til artisten, det er noe som lønner seg. Mange ringer faktisk å spør om de kan komme. Vi er profesjonelle, har gode teknikere, et flott kulturhus og et godt hotelltilbud i nærheten. De kan også få opplevelser her som de ikke får i byen, blant annet med flott natur. De får også mer tid til disposisjon enn hva de gjerne gjør når de har konsert i byene.

Hvordan markedsfører dere dere selv?

Blant de lokale baserer vi oss mye på munn til munn metoden. Vi bruker også Suldalsposten, Ryfylke og facebook. Til hyttefolket henger vi opp plakater på heia. De får også tildelt info 2 ganger i året, her blir det lagt ved program for kulturhuset. Noen reiser gjerne ekstra inn på hytta for å få med seg et spesielt arrangement.

Kan du se for deg noen tiltak som kan hjelpe Sand sentrum mot en positiv utvikling?

Vi må tenke nytt, ha beste brukerressurser. Vi trenger aktivitet, ting som får folk til å komme for å delta. Stillingen som sentrumsleder er absolutt viktig. Vi må få fylle opp butikklokalene i Gata, det er ingenting som er verre enn tomme lokaler!

Det er også viktig å få stand på Torget. Jeg har bodd her i 11 år nå, og dette er noe det hele tiden har vært snakk om. I julen er det god torgfølelse der med boder, det trenger vi hele året.

Sentrum skal ikke bare være for turister, jeg bruker det mye selv også. Det er viktig å handle lokalt og

støtte opp om butikkene, det må til for at vi skal få beholde butikkene. Det betyr mye for livskvaliteten, du kan få tak i alt det du trenger her. Museet har også en fin liten butikk med annerledes varer. Vi er godt dekket på sand. Mange reiser til Haugesund og Stavanger for å handle, men jeg tror man kan finne alt man ønsker her. Det er klart at noen ganger blir prisforskjellen så stor at det blir et problem, men det kommer gjerne an på varen. Elektrovarer er f.eks. veldig mye billigere på nett, noe som kan være utfordrende.

Vi må ta vare på tettstedet vårt, jeg tror det er viktig at folk skjønner hva vi har her. Det er viktig å ikke stoppe opp, hele tiden jobbe fremover. Mange sentre resignerer når for eksempel ferjen forsvinner, det er viktig å ikke miste motet. Det at blant annet mange Nederlendere flytter hit viser at det er en kvalitet her. Vi må ikke miste særpreget vårt og prøve å være en by. Jaget etter bylivet ender gjerne når man passerer 30, da er det fint å komme tilbake til Suldal. Sauda er nok den største utfordringen her, vi retter oss nok mer mot Stavanger nå. Hvis du først skal kjøre så langt kan du like godt reise til Stavanger enn Sauda.

Vedlegg 4

Møte/Intervju med Marit Larsen og Elin Tjordal Haugen

Intervjuguide:

1. Fortell litt om deres roller i Suldal Vekst og i relasjon til Sand sentrum.
2. Hvordan arbeider man innen reiseliv i kommunen?
 - a. Hvor ligger fokuset?
3. Hvilke utfordringer foreligger for Sand sentrum i dag?
 - a. Gjør dere noen aktive tiltak for å møte denne utfordringen?
 - b. Hvordan ser dere på utviklingen med butikkene som flytter til Garaneset?
4. Hvor stor er omsetningen i sentrum i dag?
 - a. Har denne utviklingen vært positiv eller negativ de siste årene?
 - b. Hvor stor andel av omsetningen står turister og hyttefolk for?
5. Hvilke ressurser/kvaliteter tror dere er de viktigste å satse på for Sand?
6. Hva vil skje med ferjearealene etter at sambandet legges ned?
7. Jobbes det noe mot barn og unge i kommunen?

Dato: 13/3-15

Navn: Marit Larsen

Arbeidsplass: Suldal Vekst AS

Stilling: Prosjektkoordinator og sentrumsleder

Navn: Elin Tjordial Haugen

Arbeidsplass: Suldal Vekst AS

Stilling: Administrativ leder og reiselivsansvarlig

Arbeid innen reiseliv i kommunen

Suldal Vekst AS drifter turistkontor på vegne av Suldal kommune, kontoret har grønn sertifisering fra NHO. Dette innebærer at en person har ansvar for turistkontoret hele året, dette er meg (Elin T. Haugen). I samarbeid med Suldal kommune og Suldal Næringsforening – reiselivsgruppa lager vi Suldalsbrosjyren og drifter www.suldal-turistkontor.no. Suldal Næringsforening – reiselivsgruppa har kjøpt seg inn med et nytt kart i brosjyren for 2015.

Innen reiseliv jobber vi mye mot pressen, når presse (både nasjonal og internasjonal) spør om å få komme på besøk lager vi opplegg for dem for å vise kommunen fra sin beste side. Suldal kommune bruker i hovedsak Reisemål Ryfylke AS som markedsføringssorgan når det gjelder satsing på reiselivet. Flere av reiselivsbedriftene i kommunen er medlemmer av denne organisasjonen og kjøper markedsføring gjennom dem. Reisemål Ryfylke deltar blant annet på Norwegian Travel Workshop og organiserer presseturer, produserer ryfylkeguiden og har ansvar for ryfylke.com og sider på sosiale medier. Selskapet har også dialog og samarbeid med Fjord Norge AS. Vi kjøper oss inn i ulike kampanjer vi selv ønsker å være en del av. Bedriftene er ansvarlige for sin egen markedsføring.

Mye av markedsføringen her går mye på hvem vi er og vår historie. Vi har et godt fundament her med både hoteller, hyttetun og gårdsturisme, i tillegg har vi flere spiseplasser og transport. Spørsmålet er om en skal selge senger eller opplevelser og aktiviteter. Besøksnæringer kan også være så mangt, hvem er målgruppen vår? Kommunen har 2200 hytter, med gjerne 4 personer per hytte blir det flere enn innbyggerne i kommunen. Dette er et potensiale som er viktig å utnytte. Vi må ikke bare rette oss mot den klassiske turistene, men alle. De som kommer her bryr seg ikke om hvordan det vil se ut om noen år, de ser det som er der i dag, derfor er det viktig å få ting bra med en gang. Kurs og konferanser er også noe å satse på her. Hotellet brukes til kurs/konferanse, så kan deltagerne oppleve andre ting på siden. Det er viktig å være vertskap i alle ledd. Vi må gjøre hverandre gode, ikke bare selge oss selv men også naboen. Denne mentaliteten fikk vi bedre inn her i 2012 etter Ny Giv-prosjektet. Nå er man opptatt av å heie hverandre opp. God dialog er viktig.

Nasjonal turistvei er svært viktig, her får turistene servert Rv. 13 på et sølvfat.

NCE-Tourism: De siste årene har man hatt mer fokus på tema enn for eksempel geografi i markedsføringen. Tematurisme blir stadig mer populært, men er ikke egentlig noe nytt i Suldal. Tema kan være vandring, vann, arkitektur, etc. Akkurat arkitektur som tema er mer ny her med Høse bru, den har satt oss på kartet. De temaene vi har plukket ut og jobber med er ski/vinter, vandring, sykkel, fiske, padling/elvesport og arkitektur.

Bobilturismen er ganske ny, vertfall i så stor mengde. Kan vi ta i mot disse godt nok?

Hvordan ser dere på utviklingen med butikkene som flytter opp til Garaneset?

For næringen selv er det ikke noe problem. Butikkene bestemmer selv hvor de vil lokalisere seg, det har gjerne med praktiske årsaker å gjøre. De får ikke nødvendigvis dårligere omsetning av å flytte hit. Det er mest mannen i gata som tenker på dette, gjerne spesielt Sandsbuen selv. Men selv om vi ikke har noe i mot etableringen på Garaneset vet vi alle at det er selve strandstaden som er attraksjonen. Det er flere viktige momenter for å gjøre det attraktivt, blant annet kulturhuset, museet og Høse bru.

Det er i dag 1700 mennesker på Sand, men vi må likevel huske at Sand er senteret for alle i kommunen. Det er mange som jobber på Sand, og vi har et positivt kontormiljø her.

Omlagging av infrastruktur

Vi må huske at dette har også skjedd før. Vi må mobilisere og heie på hverandre. Marginene for butikkene er ofte at de overlever på grunn av turistene, og på den måten kan de også betjene de lokale resten av året. Vi har en allsidig kommune med næring, handel, landbruk, osv., dette mangfoldet gjør oss mindre sårbare.

Er det noen kvaliteter/ressurser som kan satses mer på?

Attraktivitet og opplevelser. Sjøsidene har stort potensiale. Det ligger en promenade i planen, og det skal tilrettelegges mer for båter. Vi har også et godt prosjekt for vandring gående med tilrettelegging for alle nivåer. Folk må være med, det finnes mange

potensialer her! Vi må også forankre dette inn mot det offentlige og næringslivet. Vi kan ikke bare selge oss på naturen (selv om den er flott), vi må også ha andre ting. Hva er unikt med oss? Kulturen, historien, hvorfor vi er her, osv. er viktig. Vi kan også nå både fjord og fjell på under en time, det er ganske spesielt.

Discovery Route AS er også spennende, prosjektet skal nå tas opp igjen. Dette var Stavangers strategi når det var nedgangstider etter sildefisket, da sendte de turistene innover Ryfylke. Prosjektet er en sammenlutning av ni bedrifter fra Stavanger til Voss/Bergen som jobber sammen. Vi var tidlige med turisme her i Suldal, det var tidlig flere hoteller på både Sand, Osen og Nes. Man var tidlige med å skape tilleggsnæringer.

Hva kommer til å skje med ferjekaien og -filen når ferjen slutter å gå?

Dette er det kommunen som står for, og dette har de planer for. Alf Våge jobbet med dette i Ny Giv. Vi må passe på å ha en helhetlig planlegging, ikke et frimerke her og der. Det samarbeider vi for å få til, men det er ikke alltid like lett å få ting i gjennom. Hotellet brukte 10 år før de fikk lov å bygge. Kulturhuset var også en nokså lang prosess. Her var det også snakk om et vassdragsmuseum.

Folk har lett for å snakke ting ned, men man må forstå at samfunnet er i endring. Det er ikke alt som er mulig å få til. Alle ønsker de nostalgiske butikkene som slakter og iskrembutikk, men ikke alt er realistisk. Dette er ikke noe man tjener på, det er ingen som driver butikk bare for kos. Vi er for små til å ha delikatesse i butikken, det trengs et visst økonomisk

fundament for dette. Butikktilbudet på Sand er helt unikt i forhold til innbyggertallet (Merkurprogrammet).

Nasjonal turistvei er svært viktig for kommunen. Strekingen her er en av de lengste i landet. Prosjektet blir ordnet av Statens Vegvesen Turistvegseksjonen som hele tiden kvalitetssikrer den. Turistvegsatsingen har vist seg å være en suksess, og Suldal har Høsebrua som stoppunkt på turistvegen. Vi må passe på at det er tilbud med kvalitet langs veien. Høse bru er selve forankringen for å få beholde strekingen ned til Sand etter broen, den må vi vedlikeholde godt. Det skal også fra kommende sommer settes opp buss til Preikestolen og Trolltunga, dette blir et bra tilbud.

Blir det jobbet noe mot barn og unge i kommunen?

Man har et eget ungdomsråd som kan komme med innspill i saker, dette har vart i 3 år. Dette fungerer som en slags forlengende arm til kommunestyret. Det er veldig viktig med plass for barn og unge i sentrum. Trives de, trives også de voksne.

Vi må folk til å komme til sentrum for en grunn, ikke bare at det ser fint ut.

Det er også viktig at noen tar ballen videre. Ting må ikke ta slutt fordi et prosjekt tar slutt!

Vedlegg 5

Intervju med Cecilie Jelsa

Intervjuguide:

1. Fortell litt mer om KV-bygg.
2. Er det god driv i utbyggingen på Sand og i Suldal for tiden?
3. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på på Sand?
4. Hvordan er det å være næringsdrivende i Suldal?

Dato: 13/3-15

Navn: Cecilie Jelsa

Arbeidsplass: KV-bygg

Stilling: Daglig leder

KV-bygg driver med alt innen bygg i Suldal. Jeg er for bro, det er mye bedre for kommunikasjonen. Man får et helt annet forhold til de på andre siden av fjorden. Vi har alle våre ansatte på denne siden av fjorden, men det vil likevel forenkle ting for oss. Det er større muligheter for å ta jobber på andre siden av fjorden når broen kommer. Dette har vi gjerne ikke gjort tidligere, mye på grunn av fraktkostnadene ved ferjen. Dette blir bedre, spesielt med tanke på at det vil bli gratis å kjøre over broen.

Jeg tror ikke broen vil ha noen negativ innvirkning på Sand, Sand vil være kommunesenteret uansett.

Er det god driv i utbyggingen på Sand og i Suldal om dagen?

Ja det er det, det er mange nye hus på gang. Vi

satser mye på Sand hvor vi utvikler vårt eget felt. Her kommer det både en 6-mannsbolig og kjedehus. Vi satser på at det vil være en fortsatt utvikling, også etter broen. Det er mer finansieringen av å bygge sitt eget hus enn tilgangen som stopper folk. Det står absolutt ikke på viljen. De som bygger er for det meste unge folk og tilflyttere. Disse kommer fra både innland og utland.

Hvilke kvaliteter/ressurser bør Sand satse mer på?

Jeg tror man bør satse mer på bobilturistene, legge mer til rette for parkering og sanitæranlegg. Nå er det jo også vedtatt at det skal bygges nytt basseng her. Det er mange gode ressurser i idrettsmiljøet, her er det gode muligheter. Dette miljøet burde være noe som kan få flere unge til å ville slå seg til rette her.

Handlegaten er veldig positiv for turistene, de som driver her må kanskje se på driften mer som en turistattraksjon. Kjøpesenteret (Garanaset) er mer for de lokale som bor her, det er veldig praktisk på alle årstider. Selv bor jeg på Jelsa og har ikke vane for å gå i Gata å handle på en lørdag. Dersom man skal få folk til å bo her må man legge til rette for at folk kan handle hele året. Gata er litt stusselig på vinterstid, da er det godt å ha Garanaset. Gata begynner jo å bli veldig fin, mange av bygningene har fått en ansiktsløftning. Det finnes også noen leiligheter her nå, og det er nok et trivelig og godt sentrum for de som bor her og som spiser ute. Man trenger gjerne ikke å ha hovedhandelen i Gata, kanskje man bør fylle det med andre ting. Det er sikkert litt stusselig å drive butikk her på vinterstid og i ukedagene også. Sånn sett er kanskje kjøpesenteret bedre, her kan man samles og hjelpe å passe på hverandre.

Hvordan er det å være næringsdrivende i Suldal?

Det er godt å være næringsdrivende her. Det er lett å få starte bedrift, og man får gode hjelpemidler fra Suldal Vekst.

Andre tanker

Suldal består jo også av mange grender, dette gjør kanskje at kommunesenteret ikke blir så sterkt som i andre kommuner. Hver grend vil ha sitt eget i tillegg, og ikke alle tar like stor del i kommunesenteret. Jeg tror det viktigste er at vi har det godt her, når andre ser det vil flere komme til. Spesielt trenger vi flere barnefamilier.

Dersom det blir nok en kommunesammenslåing kan det bli en utfordring. Kommunen er allerede stor arealmessig, avstandene gjør det vanskelig med en sammenslåing. Vi skulle gjerne vært mer folk, men jeg tror avstandene for eksempel i forhold til skolekrinsene vil bli veldig lange.

Vedlegg 6

Intervju med Tor Arne Eiken

Intervjuguide:

1. Fortell litt om deg selv og din rolle i Kvinesdal kommune?
2. Kan du fortelle litt kort om Liknes og Kvinesdal?
3. Kan du fortelle litt kort om omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkefjord og hvordan dette infrastrukturmessig påvirket Liknes sentrum?
4. Hvordan forholdt folk i Liknes seg til denne omleggingen på forhånd?
 - a. Innbyggere
 - b. Næringsdrivende
 - c. Handelsdrivende
 - d. Politikere
5. Hvilke utfordringer så man for seg på forhånd?
6. Ble det utført en konsekvensutredning som også tok for seg mulige virkninger på Liknes sentrum?
7. Hvilke tiltak ble gjort for å imøtekomme disse utfordringene?
8. Har man lykket i arbeidet man har gjort her?
 - a. Hvordan er befolkningsutviklingen?
 - b. Hvordan er utviklingen i omsetning i Liknes sentrum?
 - c. Hvordan er utviklingen i arbeidsplasser i sentrum og i kommunen?
 - d. Hvordan går det med handel og evt. Tomme lokaler i sentrum?
9. Har noen av de problemene dere fryktet på forhånd oppstått?

10. Har det oppstått noen av uforutsette virkninger (både positive og negative)?
11. Dersom dere kunne gått tilbake i tid nå, er det noe dere ville gjort annerledes?
12. Hvilke tiltak jobber dere med i sentrum i dag?
 - a. Er dette påvirket av omleggingen i 2006?
13. Hvilke kvaliteter/ressurser satser dere på i Kvinesdal og i Liknes?

Dato: 17/04-15

Navn: Tor Arne Eiken

Arbeidsplass: Kvinesdal kommune

Stilling: Enhetsleder. Plan- og miljøenheten

Fortell litt om deg selv og din rolle i Kvinesdal kommune?

Jeg er enhetsleder i plan- og miljøenheten, dette er en forvaltningsenhet i kommunen. Vi har blant annet ansvar for landbruk, areal, oppmåling og alt av bygg. Jeg har jobbet i Kvinesdal kommune siden 1999, og ble leder for denne enheten i 2006. Jeg kjenner kommunen godt, men bor her ikke selv, er bosatt i en av nabokommunene.

Kan du fortelle litt kort om Liknes og Kvinesdal?

Eramet er selve hjørnesteinsbedriften i kommunen, dette er et franskeid smelteverk. Eller har vi også flere andre industribedrifter i tillegg til at landbruk er en stor og viktig næring som skaper mange arbeidsplasser i kommunen. Kvinesdal er også en kraftkommune, har blant annet tatt over Tonstad kraft. Kommunen preges av mange investeringer i kraftbransjen

og det er blant annet søkt om bygging av 3 vindparker. Det er ikke noe som er bygget enda, men dette er et viktig inntektsgrunnlag i kommunen.

Innenfor fritid finner man også flere aktiviteter her. Vi har en 18-hulls golfbane, gode muligheter for friluftsliv og et godt idrettstilbud. Idrett har vært et stort satsningsområde, og det har i tillegg blitt lagt ned mange dugnadstimer innen dette. Det skal nå bygges en ny svømmehall ved Liknes sentrum.

I den nye samfunnsdelen til kommuneplanen har man et mål om å nå 6722 innbyggere innen 2022, økt befolkningsvekst er noe vi jobber mye for. Vi ønsker mer aktivitet i kommunen og arbeider for å få inn flere kompetansebedrifter og et bedre bomiljø. Vi har mange nye boligområder hvor det er klart til bygging, det er viktig at man alltid har tilgang på tomter til utbygging. Utbygging av hytter, spesielt nord i Kvinesdal er også noe det satses på. Reiseliv er viktig, og vi har her blant annet turistmålet Knaben. Dette er et gammelt gruvesamfunn med flere gamle bygninger hvor man har omvisinger o.l.

I Liknes sentrum satses det på utbygging av boliger i alle typer fra eneboliger til leiligheter. Det tilrettelegges for park og turstier, og man prøver å lage sentrum slik at man ikke trenger å bruke bilen. Dette henger mye sammen med trivsel og folkehelse. Satsningen i sentrum er stor, men vi satser også samtidig på resten av kommunen.

Kan du fortelle litt kort om omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkefjord og hvordan dette infrastrukturmessig påvirket Liknes sentrum?

Rent praktisk så gikk tidligere E39 kloss opp i Liknes sentrum. Her passerte veien rett forbi Utsikten hotell,

som denne trafikken betød mye for. De bygde nytt hotell for 7-8 år siden, omtrent i den perioden denne omleggingen skjedde. Det var her stor spenning i hva dette kom til å bety. Jeg vil si det går rimelig greit i dag, de profilerer seg nå på fred og ro og har blant annet mange kurs og konferanser på besøk. Nærheten til golfbanen er også en fordel. I ettertid vil jeg si at omleggingen av veien har vist seg å bli et pluss for Kvinesdal. Man har en del kvaliteter her som folk vil komme til uansett. Næringslivet her gikk veldig sammen og tok tak i denne utfordringen, sentrum måtte bli en attraksjon. Før fikk man det litt gratis med gjennomgangstrafikken, nå må det jobbes mer for.

En fordel med omleggingen er at vi fikk en mer sammenknyttet region og det har blitt enklere å pendle. Denne forandringen var også med på å gjøre politikerne mer våkne. Næringslivet klarer seg bra i dag, jeg tror ikke det er noen butikker som har lagt ned. Vi har heller fått flere butikker de siste årene. Jeg tror nok de har et hardt liv med mye jobbing, men de klarer seg.

Hvordan forholdt folk i Liknes seg til denne omleggingen på forhånd?

De fleste var nok relativt skeptiske til omleggingen. Hotellet var gjerne spesielt bekymret. Næringslivet var vant til at folk kom kjørende forbi og svingte innom (mulig de egentlig bare kjørte forbi), det var stor skepsis til hvordan dette skulle gå. Det ble nok jobbet aktivt mot å forhindre omleggingen.

Det at vi har kraftinntekter har nok vært en fordel for oss, dette skaper en mulighet til å investere i sentrum og omliggende områder. Likevel tror jeg først og fremst det har gått bra på grunn av at folk og

næringslivet tok tak i utfordringen.

Det er jo også fordeler med å få legge trafikken mer utenfor sentrum, spesielt i forhold til støy og forurensning. Dette er noe som skaper nye muligheter.

Mye av industrien i kommunen ligger også fortsatt nærme E6 i tillegg til at en del av transporten herfra går via båt, så her har det ikke skjedd noen store forandringer.

Hvilke utfordringer så man for seg på forhånd?

Det gikk på det samme som vi har pratet om allerede. Man så for seg at man mistet mye av kundegrunnlaget når man mistet bilene. Det har ikke blitt et så stort problem som fryktet.

Ble det utført en konsekvensutredning som også tok for seg mulige virkninger på Liknes sentrum?

Det er jeg ikke sikker på.

Hvilke tiltak ble gjort for å imøtekomme disse utfordringene?

(Se også tidligere spørsmål)

Her kan du prate mer med Liv Øyulvstad i næringsforeningen. Politikerne og næringslivet var flinke til å jobbe sammen når dette skjedde. Vi satte også i gang et landbruksprosjekt i 2008, dette fordi vi så at landbruket var en svært viktig næring for kommunen som det ikke hadde blitt investert i på lenge. Dette var nok også en slags forlengelse av omleggingen av E39.

Har man lyktes i arbeidet man har gjort her?

Jeg tror det har lyktes rimelig greit. Befolkningsveksten ligger ikke helt i tråd med det vi ønsker, men

den er positiv. Målet vi har satt oss innen 2022 er jo også ganske ambisiøst. I forhold til omsetning tør jeg ikke si noen tall, dette er også noe Liv Øyulvstad kanskje kan svare på. Antall arbeidsplasser tror jeg har hatt en positiv utvikling. Bedriften Peder Halvorsen etablerte seg her, det førte til en del flere arbeidsplasser. Nærheten til både sjøen og E39 er positivt i forhold til næringslivet. Jeg tror ikke det er så mange som har lagt ned siden omleggingen.

Vi har heller ikke særlig mange tomme lokaler i sentrum. Det er selvfølgelig litt utskifting, men ikke spesielt mye. Vi har veletablerte forretninger som klarer seg bra. Det har også kommet flere nye butikker i et nærområde til sentrum nå i ettertid. Dette er godt tegn, de i sentrum klarer seg bra og det er behov for mer plass.

Har noen av de problemene dere fryktet på forhånd oppstått?

Jeg har ikke oversikt over hva alle har sett for seg, men den store frykten har ikke slått til. Prosjektet var en vekker for kommunen og man måtte tenke alternativt. Det krever helt klart mye innsats i en slik sammenheng. Vi har fortsatt befolkningsvekst, det er fortsatt liv i sentrum, sentrum har blitt oppgradert, det har blitt satset mye og det er stor politisk vilje. Stillingen til Liv Øyulvstad er også et resultat av omleggingen, hun er med for å bistå næringslivet.

Har det oppstått noen av uforutsette virkninger (både positive og negative)?

Det er vanskelig å si, det har vertfall gått bedre enn forventet.

Dersom dere kunne gått tilbake i tid nå, er det noe dere ville gjort annerledes?

Det ble lagt ut et nytt næringsområde opp mot den nye E39 utenfor sentrum der vi trodde det ville bli en oppblomstring. Dette har ikke slått til, i vertfall ikke enda. Jeg tror det vil hjelpe dersom noen starter å etablere seg der, men foreløpig er det ingenting der. Dette har ikke vært en suksess.

Hvilke tiltak jobber dere med i sentrum i dag?

(Se også tidligere spørsmål)

Det bygges ny svømmehall. Vi har også bygd ny park i sentrum og gangbro over til svømmehallen m.m. Det foreligger en ny reguleringsplan for området, og vi jobber med en sentrumsplan. Det er flere byggeklare tomter i nærheten av sentrum, og en privat aktør har også kjøpt en tomt i sentrum hvor det skal bygges leiligheter. Det er planlagt mye aktivitet også i årene fremover. Man har også her, som i resten av landet, mer og mer flytting til sentrum innad i kommunen. Dette er noe vi passer på å ta høyde for.

Er dette påvirket av omleggingen i 2006?

Mye skjedde nok på grunn av omleggingen, da mest fordi næringslivet og politikerne satte seg ned og jobbet aktivt med denne problemstillingen. Alt har nok ikke kommet på grunn av dette, men ting har kanskje blitt bedre på grunn av det. Det har også blitt lettere å pendle her, og da gjerne lettere å bo i sentrum.

Hvilke kvaliteter/ressurser satser dere på i Kvinesdal og i Liknes?

Turisme satser det på i hele kommunen, dette er en viktig faktor. Her jobbes det blant annet for at det skal være et attraktivt sted for hytter og friluftsliv, samt Knaben som nevnt tidligere.

Vedlegg 7

Intervju med Jostein Røyseland

Intervjuguide:

1. Fortell litt om deg selv og din rolle i Kvinesdal kommune?
2. Kan du fortelle litt kort om omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkefjord og hvordan dette infrastrukturmessig påvirket Liknes sentrum?
3. Hvordan forholdt folk i Liknes seg til denne omleggingen på forhånd?
 - a. Innbyggere
 - b. Næringsdrivende
 - c. Handelsdrivende
 - d. Politikere
4. Hvilke utfordringer så man for seg på forhånd?
5. Ble det utført en konsekvensutredning som også tok for seg mulige virkninger på Liknes sentrum?
6. Hvilke tiltak ble gjort for å imøtekomme disse utfordringene?
 - a. Hvilke strategier hadde dere?
7. Har man lyktes i arbeidet man har gjort her?
 - a. Hvordan er befolkningsutviklingen?
 - b. Hvordan er utviklingen i omsetning i Liknes sentrum?
 - c. Hvordan er utviklingen i arbeidsplasser i sentrum og i kommunen?
 - d. Hvordan går det med handel og evt. tomme lokaler i sentrum?
8. Har noen av de problemene dere fryktet på forhånd oppstått?
9. Har det oppstått noen av uforutsette virkninger

(både positive og negative)?

10. Dersom dere kunne gått tilbake i tid nå, er det noe dere ville gjort annerledes?
11. Hvilke tiltak jobber dere med i sentrum i dag?
 - a. Er dette påvirket av omleggingen i 2006?
12. Hvilke kvaliteter/ressurser satser dere på i Kvinesdal og i Liknes?

Dato: 23/04-15

Navn: Jostein Røyseland

Arbeidsplass: Kvinesdal kommune

Stilling: Kommunalsjef, samfunn og utvikling, næring

Fortell litt om deg selv og din rolle i Kvinesdal kommune?

Kommunen her er bygd opp som en 2-nivåstruktur. Jeg er leder for sektor samfunnsutvikling. Herunder kommer blant annet sentrumsutvikling, næring og kultur, samt skole, barnehage, etc.

Når det kom forslag til ny trasé for E39 jobbet vi her veldig for å få en trasé som skulle ligge nærmere Liknes sentrum. Det ble gjort en del undersøkelser, blant annet av NIBR. De konkluderte med at vi ville miste 30-40 arbeidsplasser. Utsikten hotell var den vi trodde ville bli hardest rammet, størstedelen av deres kundegrunnlag kom fra E39-trafikken. Så ble reguleringsplanen for veien vedtatt, og det ble bestemt at den skulle bygges som et OPS-prosjekt og den kom dermed fortere enn vi hadde sett for oss.

Veien ble oppfattet som en sterk trussel blant alle

i nærområdet, vi skjønnte at dersom vi ikke gjorde noe ville det bli negativt for Kvinesdal. Vi hadde på denne tiden en ordfører med bakgrunn fra næringslivet, han ble oppfattet som svært handlingsrettet. Vi satte i gang prosjektet «Kvinesdal 2006», lignende en overordnet kommuneplan med tiltak for utviklingen. Fokuset var på å forhindre de negative virkningene av den nye traséen. Effekten av planen var positiv. Veien utenfor ble på en måte fienden, tidligere kom denne gjennomfartstrafikken av seg selv, det ble positivt å måtte ta ansvar selv. Denne planen endte opp i en rekke nye tiltak. Utsikten hotells nye eiere bygde nytt hotell og startet et samarbeid med golfbanen. I nærheten lå det også et atelier til en lokal kunstner, dette tok kommunen over. Dette ble til et trekantsamarbeid som resulterte i blant annet utvidet hotell med flere fasiliteter, utendørs amfi og et nytt kunstsenter. Man investerte mye for å bli mer attraktive. Trekantsamarbeidet utformet en felles grafisk profil og satte i gang en skikkelig kraftsatsning.

Kommunen satset også mye på sentrumsutvikling. Det ble bygget en ny gangbro over elven mellom torget i sentrum og området med skoler og barnehage på andre siden av Kvina. Vi ønsket at broen skulle være mer enn bare en måte å komme seg over elven på, den skulle være et monument i sentrum. I denne ble det investert 20 millioner, i tillegg ble det investert 7-8 millioner i et nytt parkanlegg. Her er det fokus på aktivitet med både lekeapparater, trimapparater, grillfasiliteter, m.m.

Det ble også fokus på å regulere inn sentrumsnære boliger, og en ny reguleringsplan for sentrum ble utarbeidet. Alt dette var starten på prosessen videre. Nå planlegges det en sentrumsnær svømmehall ved

parken til 143 millioner. Fokuset gjennom prosessen har vært på sentrumsutvikling, næringsutvikling og prosjektet i forbindelse med Utsikten hotell. Det nye Handelshuset i Kvinesdal ble også opprettet. De gikk gjennom butikkene i sentrum og så på hvordan de fungerte. Dette gikk på ting som belysning, utstillinger og servicekompetanse.

I slutten av perioden, etter at veien var åpnet, gjorde vi ferdig samfunnsdelen til kommuneplanen. Mye av det vi hadde jobbet med i forbindelse med omleggingen av E39 ble videreført her.

Vi må utvikle vår egen attraktivitet. Målet vårt for befolkningsutviklingen er å ha 6722 innbyggere i kommunen innen 2022. Strategien er å utvikle bolyst og egen attraktivitet. Disse tingene er på en måte summen, det som sprang ut av det vi jobbet med i sammenheng med omleggingen av veien.

Effekten etter at veien ble lagt om var i første omgang at vi fikk 100–200 nye arbeidsplasser i kommunen, samt befolkningsvekst. 1 år etter åpningen holdt vi bløtkakefest i sentrum med omtrent 1200 stykk. Etter 5 år holdt vi en tilsvarende fest, da med ca. 1500 stykk. Først nå i ettertid når folk ser at det har gått bra begynner folk å fortelle at de er glade for å for eksempel slippe trafikken gjennom sentrum.

Hvordan forholdt folk i Liknes seg til denne omleggingen på forhånd?

Lokalt var nok de aller fleste bekymret for egen utvikling. De som var for denne omleggingen var i hovedsak Vegvesenet og andre utenfor. E39 ble 16–17 km kortere, det er klart det var bra for de som er ute på kjøretur, men vi var bekymret for virkningene i kommunen.

Hvilke utfordringer så man for seg på forhånd?

Man så for seg at kundegrunnlaget ville forsvinne, spesielt for hotellet, men også mindre for butikker, kaféer o.l. Vi var også redde for å bli usynlige, at det eneste forholdet folk skulle ha til Kvinesdal var navnet på skiltet utenfor når de kjørte forbi.

Ble det utført en konsekvensutredning som også tok for seg mulige virkninger på Liknes sentrum?

Konsekvensutredningen inneholdt de vanlige tingene som utslipp, støy, etc. Rapporten levert av NIBR tok for seg effektene på sysselsetting, handel, etc.

Har man lykket i arbeidet man har gjort her?

I hovedkarakter har vi lykket. Det kom nye eiere som investerte i hotellet, det er viktig å ha et hotell her. Vi har flere ting som kan gi folk grunn til å komme her; golfbane, kunstsenter, osv. En del av disse tingene hadde vi kanskje ikke hatt dersom omleggingen av E39 ikke hadde skjedd. Prosjektet var med på å utvikle et godt klima mellom kommunen, næringslivet, lag og foreninger. Alle gikk i samme retning. Vi får ofte høre fra nabokommunene at her får vi det til. Det er god gjennomføringsevne her. De første årene etter åpningen gikk omsetningen betydelig opp, vi fikk nye butikker i sentrum og det ble mindre handelslekkasje. Veien i seg selv førte ikke til noen nedgang i omsetningen. Nå i senere tid er det andre faktorer som spiller inn, og det går litt opp og ned. Vi har en del lekkasje til Kvadrat og Sørlandssenteret. I Lyngdal er det også åpnet et nytt handelssenter nå. Dette er likevel ikke knyttet til selve omleggingen. Men det er klart at hadde vi bare sittet stille og ikke gjort noe, så hadde det sikkert fått et annet utfall.

Har noen av de problemene dere fryktet på forhånd oppstått?

Nei, egentlig ikke, det ble mest positivt. Den store trusselen på utsiden var med på å samle oss. Vi hadde gode ideer før også, men nå var trusselen så stor at vi klarte å samle oss om dem.

Dersom dere kunne gått tilbake i tid nå, er det noe dere ville gjort annerledes?

Ville nok prøvd å gjort noen ting enda tidligere. Det tar fort et par år med reguleringsplaner og sentrumsplan, så vi kunne godt vært enda litt tidligere ute. Dette krever mange involverte og en del formelle ting, en plan er ikke bare god fordi den ser fin ut på kartet.

Hvilke tiltak jobber dere med i sentrum i dag?

I tillegg til svømmehallen jobbes det med boligbygging i sentrum og parkeringsforhold. Det var planlagt parkeringshus under bakken i sentrum og det ble opprettet en gruppe bestående av formannskapet og tre representanter fra næringslivet. Det var satt av penger til oppfølging i etterkant av E39-omleggingen. Nå i senere tid har det vist seg at parkeringshuset ble for dyrt, det var egentlig regulert inn to stykker.

Det er laget et prosjekt med nye Handelshuset Kvinesdal som går på hvordan vi skal utvikle Kvinesdal til en spennende handelsplass. Det kommer mange reisestrømmer forbi på E39, vi må finne ut hvordan vi kan påvirke disse til å komme til Liknes. Har også hatt kontakt med en del miljøer i Amerika, de har blant annet jobbet med Disney og stedsutvikling. Det må være attraktivt her, folk kommer ikke av seg selv. Prosjektet går over 2 år.

Hvordan tenker dere på balansen mellom attraktivitet i sentrum og bilparkering som en kommune som har stor bilavhengighet?

Vi har ikke et hyppig kollektivtilbud nei. Det meste av busstrafikken er knyttet til skolekjøring. For en del år siden fylte vi ut i elven til en slags promenade, her ble det også laget en større parkeringsplass. Vi har nok parkeringsplasser i sentrum nå, men ikke nok til fremtidig utvikling. Før var sentrum sentrert rundt hovedgaten med handel på begge sider, elven var bare en bakside. Nå ønsker vi at elven skal være en mer integrert del av sentrum med gangstier o.l. På grunn av dette ønsker vi også mindre parkering i dette området.

Hvilke kvaliteter/ressurser satser dere på i Kvinesdal og i Liknes?

Utvikling av sentrumsnære boliger og næringen i bygda. Vi har en gruppe som jobber med handelen i sentrum, de kartlegger virksomhetene og finner mulige områder for nybygg og butikker. Videre presenteres dette for mulige investorer.

Andre tilføyinger

Ting utvikler seg hele tiden. I dag snakker vi ikke lenger om veien som en trussel, en ny kommunestruktur kan nok bli en enda større trussel. Da vil vi miste kommuneadministrasjonen og med det flere som kommer her for å jobbe og handle i dag. Veien fikk en lykkelig ende, den klarte vi å håndtere, nå må vi stå imot de nye utfordringene.

Vedlegg 8

Intervju med Andy Syvertsen

Intervjuguide:

- Fortell litt om deg selv og din rolle i Kvinesdal?
 - Som næringsdrivende
 - Som styremedlem i Handelshuset Kvinesdal
- Hvordan forholdt du deg til omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkefjord på forhånd?
 - Hvordan var holdningene blant de næringsdrivende i sentrum generelt?
- Hvilke utfordringer og konsekvenser så du for deg på forhånd?
- Gjorde du som næringsdrivende noen spesielle tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?
- Hvordan oppfatter du situasjonen nå i etter tid?
 - Hvordan har omsetningen for butikken utviklet seg?
 - Så du noe klart skille etter åpningen av den nye veistrekningen?
 - Er det hardere å drive butikk i Liknes sentrum nå i forhold til tidligere?
 - Hvis ja, tror du dette er på grunn av omleggingen av E39?
 - Hvordan opplever du at det går med handelsstanden generelt i sentrum i dag?
- Har noen av de problemene du fryktet på forhånd oppstått?
- Har det oppstått noen av uforutsette virkninger

(både positive og negative)?

- Dersom du kunne gått tilbake i tid nå, er det noe dere ville gjort annerledes?
- Alt i alt, føler du at omleggingen av E39 fikk en positiv eller negativ virkning for Liknes sentrum?
- Hva tror du var det viktigste grepet som ble gjort i Liknes i forbindelse med omleggingen?
- Hvilke fokusområder jobber du dere med i dag?
 - Både i forhold til egen butikk og Handelshuset Kvinesdal
 - Er dette påvirket av omleggingen i 2006?
- Hvilke kvaliteter/ressurser tror du det er spesielt viktig å jobbe med i Kvinesdal i dag?

Dato: 07/05-15

Navn: Andy Syvertsen

Arbeidsplass: Kvina Fotosenter, Handelshuset Kvinesdal

Stilling: Eier av Kvina Fotosenter, Formann i Handelshuset Kvinesdal

Fortell litt om deg selv og din rolle i Kvinesdal?

Jeg er involvert i det meste. Jeg har drevet fotobutikk her i 31 år og er formann i Handelshuset Kvinesdal. Jobber med å folk til å komme hit, og til å bruke sentrum.

Hvordan forholdt du deg til omleggingen av E39 Lyngdal-Flekkefjord på forhånd?

Det var mye snakk i forhold til dette når E39 skulle legges om, vi ville helst at den skulle legges så

nærme Liknes sentrum som mulig. Vi så derimot fort at det ikke kom til å skje, og valgte derfor å bruke energien på hva vi skulle gjøre med sentrum i stedet for å kjempe mot veien. Dette er noe vi brukte mye midler på. Tidligere gjorde vi ikke så mye for denne trafikken, når den nye veien åpnet måtte vi jobbe mer for at disse folkene skulle komme innom. Det var med på å åpne øynene våre.

Vi i næringsforeningen satte oss ned sammen med kommunen for å finne ut hva vi skulle gjøre. Vi snudde det fra noe negativt til noe positivt. Fikk samlet alle, ble bedre på samarbeid. Det hjelper ikke om en person jobber for noe alene, vi blir gode sammen. Kommunen ble med på lasset og vi fikk en del ressurser vi kunne bruke. Før drev butikkeierne alle arrangementene i sentrum, nå fikk vi midler til å ansette en person til å drive med dette. Vi får også penger hvert år til å bruke på det vi vil.

På forhånd av omleggingen kom det mye media til Kvinesdal. NRK og mange andre trodde at nå kom det til å bli en gravplass her. Jeg var også leder i Handelshuset på denne tiden. Vi møttes med media, og møtte dem med positivitet. Det ble da ikke skrevet så mye negativt, vi fikk slått dette i hjel tidlig.

I dag har vi flere etableringer i sentrum, og omsetningen har økt. Vi jobber mye for å skape trivelig handel i sentrum. Vi kan kanskje ikke konkurrere like bra på pris, men vi skaper en god opplevelse rundt handelen. Folk har gjerne hørt mye bra om oss og velger å komme innom. Jeg driver fortsatt fotobutikk, noe som er nokså sjelden i dag. Du må ganske langt for å finne neste av samme slaget.

Vi var positive, vi var på hogget. Vi snudde trenden til at «dette klarer vi». Men vi må også passe på å

ikke sove i timen nå, og fortsatt jobbe på.

Har det oppstått noen av uforutsette virkninger (både positive og negative)?

Vi var usikre på om vi kom til å klare det, om vi skulle lykkes, men vi har fått det til. Vi har gjort slik at vi blir sett og hørt. Det var veldig viktig å slå i hjel negativiteten i media på et tidlig stadium. Mange trodde vi ville miste mye handel, men i dag finner du ikke et tomt lokale i sentrum. Du trenger ikke reise lenger enn til for eksempel Lyngdal for å finne mye av dette, her er det gråpapp i mange vinduer i sentrum.

Hvordan oppfatter du situasjonen nå i ettertid?

- Hvordan har omsetningen for butikken utviklet seg?
- Er det hardere å drive butikk i Liknes sentrum nå i forhold til tidligere?

Omsetningen har hatt en økning, kurven går oppover. Flere trodde den ville gå nedover etter omleggingen. Nå har vi tre dagligvarebutikker som alle går bra, før hadde vi bare to. Jeg merker også selv i butikken at det kommer mange ukjente innom. Det tyder på at det også er turister og andre enn bare de lokale som handler her.

Det er hardere å drive butikk i dag, men dette er ikke på grunn av veien. Det er hovedsakelig på grunn av netthandelen, dette er den største konkurrenten. Jeg ser lyst på fremtiden, det viktigste er godt samarbeid og det å tenke positivt.

Har noen av de problemene du fryktet på forhånd oppstått?

Nei, jeg kan ikke komme på noe. For folk som bor i

bygda, som ikke driver næring, er det ikke noe negativt. Tidligere gikk det mye tungtransport gjennom her, det slipper vi nå.

Dersom du kunne gått tilbake i tid nå, er det noe dere ville gjort annerledes?

Dette er ikke noe jeg har hengt meg opp i. Det finnes helt sikkert noe, men vi har valgt å se mest fremover. Jeg tror det er viktig å ha sånne typer som ser positivt på det her. Vi har en flott bygd, det er viktig å ha troen på den.

Hva tror du var det viktigste grepet som ble gjort i Liknes i forbindelse med omleggingen?

Vi har rustet mye opp i sentrum, fortettet en del og bygget sentrumsnære boliger. Det ble også bygget en flott bro over elven i sentrum, den er også med på å skape et mer levende sentrum. Nå er det også vedtatt ny svømmehall i sentrum, da kan vi få enda mer liv. Dette gjøres for at de som bor og driver her skal ha det godt. Kommunen har god råd siden den er en kraftkommune, det hjelper mye. Næringslivet får også gode muligheter til å være med å bestemme ting, vi har et mye bedre samarbeid i dag.

Hvilke fokusområder jobber du dere med i dag?

- Er dette påvirket av omleggingen i 2006?

Vi har opprettet en ny stilling som går på attraksjonsutvikling i Kvinesdal. Vi vil ha nye folk som kommer innom her hele tiden. Vi var en gjeng som reiste til Florida på en messe nylig. Her fikk vi inntrykk av det store verdensmarkedet av attraksjoner. Vi må skape enda større attraksjonsverdi her. I Lyngdal utvikler de nå Knertenland, fra her er det bare en halvtime videre til Kvinesdal. Vi må finne ut hva vi kan gjøre for å

trekke disse folkene videre til Kvinesdal. Hva skal til for at de også vil komme å se denne flotte bygda? Dette er ting vi jobber med hver dag.

Tidligere «sov» vi nok litt, omleggingen gjorde at vi fikk opp øynene. Kan ikke si at ingen av disse tingene som er gjennomført dersom omleggingen av E39 ikke at skjedd, men vi fikk litt fart på oss.

Vedlegg 9

Intervjuguide for næringsdrivende i kjernesentrum

Navn bedrift:
Type bedrift:
Innehaver/intervjuobjekt:

1. Er du for broen?
2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?
3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?
4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?
5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?
6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?
7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?
8. Derom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?
 - a. Lokale
 - b. Hyttefolk
 - c. Forbipasserende
9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?
10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på på Sand?

Vedlegg 10

Intervju med Britt Hansen

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Skohjørna AS

Type bedrift: Skobutikk

Innehaver/intervjuobjekt: Britt Hansen

1. Er du for broen?

Nei

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Jeg er redd for at Sand skal bli litt øde, at folk ikke vil komme innom lengre. Butikken ligger jo godt til i forhold til ferjetrafikken.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Jeg klarer ikke å se noen positive konsekvenser. Vi må klare å synliggjøre oss mer med skilting og gjennom media. Mer samarbeid er også viktig. Det er klart det vil være en fordel for de som reiser mye, men vi mister litt idyllen med ferja.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Det er negativt med butikkene som legger ned slik som Installasjonen og Rones bakeri. Jeg synes ikke det er et problem med butikkene som i stedet etablerer seg på Garaneset.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Nei, ikke noe spesifikt for butikken, men jeg er med i Sandsgruppa som jobber for å styrke sentrum. Vi må tenke nytt, for broa kommer uansett. Jeg tror fellesskapet har mye å si.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den har vært stabil men med litt oppgang.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Kan ikke gi noe prosentvis fordeling. Det er veldig mange lokale som handler her, og hyttefolkene er veldig flinke til å handle her. Det er også daglig inne folk fra ferjekøen og kikker. Det er ikke alltid de handler, men alltid noen som kommer innom.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det positive er at man kjenner de fleste som kommer innom, og man blir godt kjent med kundene. Det er lett å starte opp her, SUS hjelper en i gang med dette. Det er også godt samarbeid mellom butikene, jeg har for eksempel et veldig godt samarbeid med Bustad AS. Det er negative er at det er et lite sted og at vi har en del handelslekkasje. Varene blir gjerne dyrere da vi ikke kan ta inn like store mengder som butikker på større steder kan. Folketallet i seg selv er en utfordring, vi trenger masse folk for at det skal fungere. Her er hyttefolkene veldig viktige!

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Man kunne jobbet mer mot hyttefolkene. Mer sitteplasser i sentrum bør vi også ha, i dag er det nesten ingen. Gjerne også legge sentrum bedre til rette for turister, også for bobilene.

Vedlegg 11

Intervju med Kristina Nordmark og Norunn Nerheim

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Bustad AS

Type bedrift: Klesbutikk

Innehaver/intervjuobjekt: Kristina Nordmark og Norunn Nerheim

1. Er du for broen?

Ja, men den er på feil plass

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Det blir feil i forhold til butikken. Trafikken reiser ut av sentrum, og det blir en omvei å komme til kommunesenteret. Jeg skulle også ønske at de fikset vegene før broen kom (N. Nerheim). Det blir mer lettvint fra der jeg bor (K. Nordmark), men jeg tenker på jobben. Jeg håper vi fortsatt klarer å overleve.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Er redd for at det blir mindre turister, vi blir liggende litt i bakkant nå. Det positive er mer på det private plan, for eksempel om man skal rekke et fly eller skal på en tilstelning. Folk kan kjøre finere når de ikke har en ferje å nå.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Det hadde vært kjekkest om vi fikk samlet alle butikene på en plass – vertfall de små. Vi hadde kanskje stått sterkere med alle samlet i Gata. Sentrum burde vært fylt opp før man flyttet butikker til Garaneset.

Det kan bli vanskelig med nyetableringer med et mer utfordrende utgangspunkt. Jeg håper kommunen blir flink til å skilte. Torget burde også vært på plass, det er synd at dette ikke har kommet lenger.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Vi er medlem av Sandsgruppa som jobber sammen med kommunen. Kommunen har nok vært litt sent ute med sentrumsutviklingen, det er synd det ikke har skjedd mer på disse årene, blant annet i forhold til torget. Vi gjør ikke noe spesifikt for butikken.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den har vært stabil de siste årene.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

De fleste kundene er lokale, men også kunder fra hyttene. Det er noen som kommer innom når de skal på ferjen og som gjerne ikke vet om Sand. De må bestemme seg på forhånd om å kjøre ned i fremtiden.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Vi har mange kjekke kunder. Det aller meste er positivt, vi har flinke folk som støtter oss lokalt, også hyttefolkene. Det kan være vanskelig å drive, det er et lite sted og man må vite hva man starter med. Vi visste litt om grunnlaget før vi startet, man må vite at det er et behov der, det er lite drop-in kunder.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Sjøsidene kan brukes bedre. Når ferjen forsvinner blir det også bedre plass, for eksempel i ferjefilen. Det hadde vært fint med uteservering langs sjøkanten, dette ville også vært bra for turismen. Kulturhuset og Ryfylkemuseet er også flinke og noe man kan videre satse på.

Vedlegg 12

Intervju med Rasmus Mikkelsen

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Rasmus R Mikkelsen

Type bedrift: Kiosk

Innehaver/intervjuobjekt: Rasmus Mikkelsen

1. Er du for broen?

Nøytral. Det er nok ingen som vil ha den bort når den er kommet.

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

-

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

-

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Tror den vil være negativ for Sand, men positiv for kommunen.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Det minsker nok en del nå når broen kommer, men det er vanskelig å si om det vil ha noe å bety. Jeg synes etableringen på Garaneset er negativ for sentrum, men det er heller ikke plass til alle her nede. Det er også dumt at arbeidet med torget ikke har kommet i gang enda.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse

utfordringene?

Nei.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den er positiv, har bare økt de siste årene.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Det er vanskelig å si en prosent da det er mange fremmede. Det er folk av alle sorter. Jeg merker at det ofte kommer folk i full fart for aviser og is når de venter på ferja.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det er bare positivt, det er vel derfor vi holder på. Hadde det vært negativt hadde jeg sluttet. Jeg har aldri fått noe økonomisk hjelp av noen, men jeg har inntrykk av at det er lett dersom man kjenner de rette folkene.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Kommer ikke på noe her. Det blir aldri gjort noe, men er nok bra likevel.

Vedlegg 13

Intervju med Hanne Lund-Johansen

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Fargeriet Kafé

Type bedrift: Spisested

Innehaver/intervjuobjekt: Hanne Lund-Johansen

1. Er du for broen?

Det har jeg ingen formening om.

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

-

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

-

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Infrastrukturen blir annerledes, trafikkbildet blir veldig endret. Jeg har ikke noe panikk, men har sett andre steder i Norge som har blitt veldig øde etter omlegging. Har også sett sentre som fortsatt er handels-sentrum. Jeg tror lokale og hyttefolk er den største kundegruppen å ta vare på.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Garaneset kan være en utfordring. Attraksjonen på Sand er her nede ved sjøen. For de som bare skal på handel har det ikke noe å si hvor man går. For turismen er det viktig med liv i Gata og i sentrum.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Jeg er aktivt med i Sandsgruppa og i Reiselivsgruppa. Vi jobber sammen om aktiviteter, åpningstider og ting som skal skjer på Sand.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den ligger stabilt.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er...?

- a. Lokale 60-70 %
- b. Hyttefolk 15 %
- c. Forbipasserende 15 %

Dette er et røft estimat. I juli-august er det annerledes, da er de lokale på ferie mens det er mer turister her.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det positive er at det er et lite sted, alle bedrifter er ikke hverandre konkurrenter. Man kjenner hverandre og er gode på samarbeid. Det negative er at det hadde vært spennende å få drive dette konseptet i en større setting, det hadde bydd på andre utfordringer.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Kommunen og næringslivet har noen møter, dette kunne godt skjedd oftere. Man kan utveksle mer tanker og ideer, dra mer i samme retning.

Vedlegg 14

Intervju med Linn F. Eikelid

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Gåvebuå AS

Type bedrift: Gavebutikk

Innehaver/intervjuobjekt: Hanne Lund-Johansen

1. Er du for broen?

Nei

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Jeg synes litt av sjarmen er å ha ferjen. Man slipper å stresse, den går når den går uansett.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Jeg vet ikke, det kan slå begge veier. Det er negativt hvis folk ikke kjører nedom lenger, nå må de ned her uansett. De som bor her er flinke til å bruke sentrum uansett.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Gata er ikke bra, mye kunne vært gjort for å få det mer attraktivt. Vi er avhengige av turister, det er en liten bygd. Jeg synes Garaneset er greit i forhold til de som etablerte seg direkte der oppe, men det er synd at butikker fra Gata flytter opp. Jeg synes ikke vi skal la Gata stå tom for å ha butikker der.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Jeg er med i Sandsgruppa. Butikkene her prøver å samarbeide om tilbud og eventer.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Oppgang.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Det er mest lokale kunder, vi hadde ikke klart det uten dem. Det er vanskelig å si hvor mange som er forbipasserende, men merker at ferier er bedre enn vanlige uker i forhold til salg.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det positive er at man får lage sin egen arbeidsplass. Det negative er at det er et lite sted og det krever mye hardt arbeid.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Det er et vanskelig spørsmål, jeg vet ikke helt. Det kunne blitt bedre for turister her, vi er flinke til å jage bort for eksempel bobilene. De får ikke lov å parkere. Man kan bruke mer tid og penger på torget og på å fylle butikklokalene.

Vedlegg 15

Intervju med Anne Hiim

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Coop Marked Sand

Type bedrift: Dagligvarer

Leder/intervjuobjekt: Anne Hiim

1. Er du for broen?

Ja

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Har vært for hele tiden, men ikke for plasseringen.

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Lettere tilgjengelighet, man kan komme og gå når en vil. Det er ingen fare for å ikke rekke ferjen.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Vi kan ikke vite hva som kommer til å skje, det blir spennende å se. Jeg tror folk kan kjøre forbi, det kan gå utover nisjebutikkene. Det er viktig å utvikle Sand til et bra sentrum. For vår egen del er jeg ikke så redd, mat må man ha uansett. Entreprenører og snekkere får et større område å jobbe i, dette kan skape flere arbeidsplasser. For næringslivet tror jeg generelt det er bra med bro.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Dersom turistveien ikke lenger vil gå gjennom Sand vil det bli et stort minus. I forhold til Garaneset må det

bare bli sånn, vi har ikke nok plass her nede. Det viktigste er at vi har tilbudet.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Er med i Sandsgruppa og i handelsforeningen.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den har bare økt de siste årene, har økt med flere millioner. Vi åpnet ny butikk i 2008 og har hatt en økning fra 18 til 31 millioner i omsetning. Om det blir negativt med bro vil vi først se om noen år.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Mulig Coop Haugaland vet noe om dette, de som ikke bruker medlemskortet.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det er bare positive sider. Vi har god økning, det er tydeligvis ikke så mange som reiser bort å handler.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Torget burde vært ferdig før broen kommer. Vi bør også ha mer båthavn og åpne mer opp mot sjøen. Båtturistene merkes godt i sentrum. Andre ting å satse på kan være tur opp til fossen fra sentrum, offentlige toaletter, lekeapparater. Mange av tingene har man snakket om i mange år, ting kommer ikke

så fort her.

Turistene er viktige for Sand, vi har turister hele året her. Tidligere var alltid desember den beste måneden i året, nå har det gått over til at påsken er bedre.

Rassikring utover mot broen er ikke på plass enda, dette er veldig dårlig!

Vedlegg 16

Intervju med Liv Johanne Thorsen

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Boots Apotek

Type bedrift: Apotek

Leder/intervjuobjekt: Liv Johanne Thorsen

1. Er du for broen?

Ja

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Hovedgrunnen er at jeg synes det er bra å utvikle samferdselen for distriktet.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Det kan være negativt at vi mister gjennomgangstrafikken, og mister eventuelle kunder som kunne kommet innom her. Det positive er at vi får et større marked for arbeidstakere, kanskje vi kan få flere innpendlere. En del har kanskje tidligere sett på ferjen som et hinder, nå er man ikke lenger tidsbegrenset på samme måte. Nå har folk mulighet til å være her så lenge de ønsker.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Hvor bevisste folk er på bruken av sentrum, både med tanke på handelslekkasje til andre steder og

netthandel. Det er viktig å prioritere lokal handel for å opprettholde tilbudet. Etableringen på Garaneset har både positive og negative sider, det er viktig å stå samlet uansett. Det er negativt med tomme lokaler, vi må holde på levende hus i sentrum. Vi bør ha et fint og tiltalende sentrum, en fin plass å komme til.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Vi annonserer mer enn tidligere, også i Ryfylkeguiden (til turister og hyttefolk). I tillegg fokuserer vi mer tiltalende vinduer og er medlem av Sandsgruppa.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den har vært stabil. Vi tok over for Sauda for en stund siden, da gikk den veldig opp, nå går den ned igjen da Sauda har fått eget apotek igjen. Generelt er den stabil, kanskje med en svak økning.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Jeg tror de lokale står for 90 % av handelen. Det er også ganske mange hyttefolk innom, men mest på vinteren. Forbipasserende har vi mer innom av på sommeren, dette er en kundegruppe vi er obs på. Nå når det blir mer vanlig med E-resept, kan dette kanskje gi oss flere kunder.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det positive er at det er mye kjekke kunder. Vi har

en aktiv sentrumsleder som er flink og positiv, stiller i stand arrangementer og får butikkene til å samarbeide. Det negative er at det er et begrenset antall kunder, man må jobbe mye med de mulighetene som er der.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Vi kan tilpasse oss mer til hyttefolkene. Også bli flinkere til å tilpasse oss kunden og hva han/hun ønsker. Aktiviteter og opplevelser er også noe man kan satse mer på. Vi trenger noe som trekker folk ned her, da kommer de også gjerne innom og handler. Vi kan jobbe mer for å gjøre Suldals innbyggere obs på at de har en god handelsstand. Vi må konkurrere med byen, og gjøre folk bevisste på at vi er her og at vi må brukes. Skilting vil også være veldig viktig; vi må lokke nå som man må kjøre litt ekstra for å komme ned. Det er viktig at folk vet at det er noe her, vi må være flinke til å markedsføre oss selv.

Vedlegg 17

Intervju med Ragnhild Roaldkvam

Dato: 16/3-15

Navn bedrift: Ragnhilds

Type bedrift: Klesbutikk

Innehaver/intervjuobjekt: Ragnhild Roaldkvam

1. Er du for broen?

Både ja og nei

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

-

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Jeg bor i Erfjord, så hjemmefra er det bra med bro. Jeg tror egentlig ikke det kommer til å bli dårligere i sentrum. Vi må bare se positivt på det, den kommer uansett.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Det positive er at folk kanskje bruker sentrum mer, de ser gjerne hva konsekvensene vil bli hvis alt forsvinner. Flere vil få lenger vei når broen kommer. Vi kommer gjerne til å miste kunder fra Sauda, mange tar turen herfra.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Jeg har selv vært på Garaneset en periode, og er veldig glad for at jeg flyttet tilbake til Gata. Vi hadde nok hatt et mer yrende liv hvis vi var samlet her

nede. Det skal mer enn en blomsterkvast og et torg til for å få til det.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Jeg har nettbutikk, så jeg har flere ben å stå på. Det blir hardere og hardere å drive butikk, det er flere tomme lokaler. Det er viktig å skape et attraktivt sentrum og at folk er flinke å støtte opp om det.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den har gått opp, men dette er mye på grunn av nettbutikken. Det er mange som er imot nettbutikk, men dette er ikke en trend vi kan stoppe. Jeg kunne ikke hatt dette utvalget i butikken hadde det ikke vært for nettbutikken.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Det er veldig sesongbestemt, men det er mange fremmede innom butikken. Jeg merker lite til ferjetrafikken, jeg ligger for langt unna i forhold til den. De som kommer innom vet gjerne om butikken min fra før (fra facebook e.l.), gjerne fra Sauda.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det positive er at man er med på å skape et mer levende sentrum. Det er kjekt og sosialt å drive butikk her. Jeg har fått god hjelp fra Suldal Vekst AS, de er flinke til å hjelpe gründere. Kvinnoasjon har også

vært til god hjelp. Det negative er at det er mye jobb.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

De fleste butikkene har flere bein å stå på, du kan få tak i det aller meste på Sand. Mange synes det er dyrere her, men det er veiledende priser. Det er ikke nødvendigvis dyrere, men bedre kvalitet. I 2016 skal torget komme på plass, det er på tide. Jeg skulle ønske ting gikk litt fortere her. Meieribygget kan også rives, det er ikke spesielt fint.

Vedlegg 18

Intervju med Erling Cosette Asbjørnsen

Dato: 08/04-15

Navn bedrift: Ryfylke Fjordhotell AS

Type bedrift: Hotell

Innehaver/intervjuobjekt: Erling Cosette Asbjørnsen

1. Er du for broen?

Nei.

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei, egentlig ikke. Nå kommer den uansett, vi må bare gjøre det beste ut av det.

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Sand blir en blindvei. Sauda har slitt i mange år på grunn av mangelen på gjennomgangstrafikk, dette har Sand hatt.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Samme som spørsmål 3, det skal nok mer til for at folk reiser ned nå.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

-

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Vi har investert i nye skilter langs veien for å møte utfordringen. Vegvesenet er strenge, man får ikke

sette opp så veldig mye langs veien.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Vi forventer noe nedgang nå, markedet er tøffere og mye skjer i oljebransjen. Det bygges mange nye hoteller i Stavanger. Vi forventer noe oppgang utover sommeren igjen.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av deres besøkende vil du si er ...?

- a. Folk som har bestilt på forhånd
- b. Tilfeldige forbipasserende

Det er en del som kommer innom uten å ha bestilt, men dette er først og fremst på sommeren. Dette er gjerne par, vi kaller dem «individuelle» besøkende. De reiser gjerne rundt uten mål og mening og kommer tilfeldigvis forbi når de skal ta ferjen. Denne gruppen forventer vi det vil bli mindre av etter at broen åpner. Ellers er det meste bestilt på forhånd. Vi har mye kurs, konferanser, o.l.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

-

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

-

Vedlegg 19

Intervju med Inger Sofie Slåttå

Dato: 10/4-15

Navn bedrift: Husflid, garn, fairtrade

Type bedrift: Husflid, garn, fairtrade

Innehaver/intervjuobjekt: Inger Sofie Slåttå

1. Er du for broen?

Ja

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Jeg var ikke tydelig for i begynnelsen.

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Bro er fremtiden, det er ikke ferje. Ferje er litt gammeldags, men de kunne godt drøyd litt med broen, det må jobbes mye med sentrum for å få det til å fungere.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Folk som er ute å reiser kan kjøre lett forbi uten å vite at det er noe her. Vi som jobber og bor her må legge oss mer i selen for å få folk til å ville være her. Det bør også åpnes plass for bobiler. Vi har god plass, de må få lov å være her i regulerte former.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Nå er legevaktspørsmålet veltet, og dette står åpent igjen. Dette vil det bli nye runder på. Tomme lokaler i sentrum er dumt, meieribygget ser også ut som et

spøkelseshus. Dette er noe vi må jobbe for å unngå. Det er mye forfallent og tomme vinduer i sentrum.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Jeg er ikke den flinkeste til det, men passer på å ha det ordentlig rundt inngangen. Lager utstillinger i vinduet, setter ut bord og stoler og byr på kaffe. Det skal ikke mer til for å få folk til å smile. Det er små ting men litt viser dersom flere gjør det. Jeg har også alltid åpen dør om sommeren.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den går nedover, men dette er mest på grunn av nedtrapping av butikken.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Det er hovedsakelig lokale kunder, samt noen faste kunder fra andre kommuner (Sauda og Vindafjord). Turistene handler ikke her, de kommer gjerne innom, men kjøper ikke noe.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det negative er at det er et for lite sted for en spesialbutikk. Jeg anbefaler ikke andre å starte slikt, det er for lite folk her for denne typen butikk. Det positive er at man blir kjent med folk, man kjenner dem som kommer. Jeg setter pris på å snakke med folk, spesielt siden jeg er pensjonist. Det blir hyggelig

prat om dagene, og man snakker gjerne også med naboen.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Man kunne kanskje utvidet båthavnen. Ryfylkedagen trekker mye folk. Arrangementer krever mye folk, men de krever også mye arbeid. Åpningstider er også noe man har vurdert, men det er de samme kundene som kommer uansett.

Sand er kommunesenteret og vi bør legge vekt på det som allerede eksisterer; idrettsbygg, skoler, etc. Dette er noen av tingene som er med på å gjøre stedet mer sentralt og kan være med på å trekke folk. Jeg tror ikke Sand kommer til å bli glemt, det er det ikke sjans for. Mange begynner også med nettbutikk, da kan man lokalisere seg hvor som helst. Sand er en fin plass, vi må ikke la det bli folketomt her. Vi som skal bli gamle her vil også ha det fint rundt oss og ha folk rundt oss. Vi må få folk til å komme til Sand. Vi må ha handel og aktivitet på Sand, handel trenger ikke nødvendigvis å være det viktigste. Det er trist med tomme bygg (Rones), vi trenger aktivitet i alle hus!

Vedlegg 20

Intervju med Geir Skjefstad

Dato: 10/4-15

Navn bedrift: Sand Sport AS

Type bedrift: Sportsbutikk

Innehaver/intervjuobjekt: Geir Skjefstad

1. Er du for broen?

Ja

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Det har kanskje skiftet litt underveis

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Det er en fordel for Suldal kommune å være ferjefri. For Sand sentrum sin del tror jeg det blir det vi vil at det skal bli, det er mange muligheter her. Ferja er jo en trafikkmaskin midt i sentrum, byr også på muligheter å få den bort. Jeg tror ikke de fleste er imot broen i seg selv, det er plasseringen som er problemet.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Det positive er at man kan komme til og fra når man vil. I regionen betyr det 200 000 mennesker som kan komme hit akkurat når de vil. Vi kan utvikle Sand på en helt annen måte nå, utvikle sjøsiden. I dag er sjøsiden baksiden. Noen kalte Sand en gang for verdens nordligste sørlandsby, heiagjengen må være på plass for å få en god utvikling på Sand.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Vi må markedsføre oss enda bedre nå som Sand blir en blindvei. Vi mister de som tar ferjen over, men jeg tror ikke det er mange handleposene som egentlig forsvinner over med ferja. Det er akkurat som om mange ikke tørr å forlate bilen i køen, de vet gjerne ikke akkurat når ferja kommer. Det er viktig å være optimister, nå som kommunen skal investere 30 millioner i sentrum må også vi klare å se mer lyst på det. Mange velter om seg i Suldalsposten om hvor forferdelig det er, men vi kan ikke tviholde på ferja. Kjernesentrum er viktig, småbutikkene burde være her, men man kan ikke diktere noen. Eierne er private og bestemmer selv.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Jeg jobber aktivt i grupper med blant annet skiltplan. Jeg er med å lager arrangementer, prøver å stille i stand litt ting her nede. Prøver å lage innspill som skal føre til villighet i sentrum. Vi må ikke snakke ned plassen vår, hvis vi ikke klarer å være positive selv kan vi bare glemme det. Det er viktig å snakke varmt om stedet vårt, Borghild kaller meg «verdens største Sand-supporter».

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Den har vært stabil. Stabilitet og omsetning er riktig nok ikke det beste, burde hatt en økning.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

a. Lokale

- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Vi må tenke nytt, vi har store konkurrenter i inter-netthandelen og store kjøpesenter i Haugesund. Vi blir mer og mer avhengige av turistene. Dersom de trenger noe når de er her har de ikke noe valg, da må de handle her.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det positive er at man blir godt kjent med mange folk – nære relasjoner til kunden. Man kommer på fornavn med nesten alle kundene. Man får også god hjelp fra kommunen, jeg har nå holdt på i 28 år. Det negative er at det er et lite miljø, man blir gjerne gående i sin egen verden noen ganger.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Jeg synes det er skremmende at hovedsatsningen i kommunen er gårdsbruk, dette er noe staten skal sørge for. I stedet savner jeg en større satsning på handel og næring. Det er viktig å få inn frisk kapital. Bør satse mer på reiseliv, guiding, butikker, etc., dette kan mange arbeide med. Suldal Vekst AS kunne godt spisset seg rett inn mot reiseliv, vi burde også hatt en reiselivssjef. I dag jobber alle hver for seg, vi må ha en felles strategi for å få folk til å komme hit. Andre ting å satse på er sjøsiden og småbåthavnen. Det har ikke vært mye fokus på havnen tidligere, dette har ikke vært et stort tema på grunn av ferjen.

Vedlegg 21

Intervju med Magne Christiansen

Dato: 22/4-15

Navn bedrift: Sparebank 1 SR-bank

Type bedrift: Bank

Leder/intervjuobjekt: Magne Christiansen

1. Er du for broen?

Ja

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Jeg ønsker at det skal være ferjefritt. Det blir lettere når man ikke er avhengig av ferjetider, man unngår køer og sparer tid. Veldig greit å kunne reise hit når man vil.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Det kan ha noe å si for boligprisene. Kanskje den vil gå ned noen steder og opp andre. På Sand vil den kanskje gå ned da Sand havner litt i utkanten av hovedveien når ferjen blir lagt ned. Gjennomgangstrafikken vil vi jo miste, dette kan egentlig være miljømessig positivt. Mindre trafikk i sentrum vil gjøre det bedre for de myke trafikantene, og man kan gjerne nytte ferjearealene til noe nytt i sentrum.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

De som skal etablere nye butikker her vil nok tenke seg litt ekstra om før de etablerer seg her i fremtiden. Butikkene er avhengige av å tjene penger, de må være der folk er. De neste årene vil vi nok starte å se hvilke konsekvenser broen har. Vi må bli flinke til å tenke nytt her.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Her ligger vi en del foran, vi prøver å tilpasse oss. Vi ser at kundene har endret mønster, kun 3/100 besøk av banken skjer i lokalene. Vi fokuserer mer på å utvikle de nettbaserte løsningene. Vi har nyoppussede lokaler på Sand, så vi har ingen planer om å flytte.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Stabil. Gjort det bra de siste årene, men dette er også en del på grunn av renter.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Vi som bank er nok ikke så avhengige av gjennomgangstrafikken som kanskje andre bedrifter er. Broen vil nok ikke ha noen betydning for vår drift. Hvis man ser året under ett er det de lokale som er den største kundegruppen. Om sommeren har vi inne en del turister for å veksle valuta o.l. Hyttefolkene er også innom noen ganger.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det er litt vanskelig å svare på dette som bank, men det er veldig hyggelige og kjekke folk her. Mange er flinke til å støtte opp lokalt og vi har lojale kunder.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Jeg synes man er flinke på turisme her, dette er også viktig nå fremover og er noe vi bør bygge videre på. Elven og sjøsida er også gode kvaliteter. Nå har vi muligheten til å få nye arealer langs sjøsiden som tidligere har vært brukt til ferjen. Det er ikke lett å drive småbutikker på et sted som dette, men det er viktig å være positiv og gi gass!

Vedlegg 22

Intervju med Sølve Myrvang

Dato: 22/4-15

Navn bedrift: Sand servicesenter AS

Type bedrift: Bensin, bilverksted og -berging

Innehaver/intervjuobjekt: Sølve Myrvang

1. Er du for broen?

Ja

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Man må ha god kommunikasjon for at det skal fungere. Har vi ikke det, hemmer det samfunnet. Vi kan ikke være imot fremtiden.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Det har jo vært veldig diskusjon om butikkene selger til ferjekøen eller ikke. Jeg ser det som positivt at vi blir landfaste, Suldal vil bli en mer attraktiv turistkommune. Da vil gjerne turisthandelen også øke hvis det er flere folk her i helger og ferier. Det negative går jo på litt det samme, men jeg tror egentlig ikke de i ferjekøen kjøper så mye her. Westamaranen er mye viktigere. Ikke bare for hotellet som får besøkende via båten, men også for andre her. Det er ofte folk innom fra hotellet og ser på båter hos oss.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Vi må få noen som har åpent på kveldstid. Bowlinghallen burde vært åpen på kvelden, den kunne gjerne blitt driftet av en ungdomsbedrift. Dette har jeg tatt opp flere ganger, men de sier det er for komplisert utstyr for en ungdomsbedrift. Det er bare tull. Det samme gjelder nå når vi får ny svømmehall, den bør være åpen på kvelder og i helger og være åpen for drop-in kunder.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Mye av vårt marked er utenfor Suldal kommune, vi selger hovedsakelig ut av kommunen. Gjør ikke noen spesielle tiltak.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Har hatt økning de siste årene. Omsetningen har økt fra 5 til 20 millioner på de 12 årene jeg har drevet.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Når det gjelder bensin, kiosk, etc. er de lokale i overtall. Vi er ingen typisk drop-inn plass og det meste vi selger av båter o.l. er til eksterne. Inntrykket mitt av hyttefolket er at de fleste ønsker å handle og støtte opp her. De tar gjerne hovedhandelen av matvarer her på Sand, og er også innom og kikker på båter hos oss.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Kjekke kunder. Det er nokså lett å starte bedrift her, jeg fikk hjelp gjennom SUS når jeg startet opp. Det kommunale hjelpeapparatet er godt. Kommunen er også flinke til å kalle oss inn på møter når det skjer noe nytt, jeg føler at vi blir hørt. Om det man sier blir tatt til etterretning er i noe varierende grad.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Det er synd med Installasjonen som ble nedlagt, jeg tror det fortsatt kan være behov for noe elektrisk her. Det kan være tungt å drive butikk her, man kan ikke stå å se på klokka. Det er lange dager og mye jobb. Ellers har vi det rimelig bra her, god matbutikk i Gata og bra klesbutikker.

Det må bli parkering i Gata, har man ikke denne muligheten kan man like godt legge ned med en gang. Jeg mener meieriet må rives, dersom dette blir stående og vi kun får parkering i den nordre enden av sentrum, tror jeg dette vil være en større trussel en Sandsfjord bru. Dersom vi river meieriet får vi parkering både i sørenden og på torget. På denne måten vil butikkene i denne enden også få folk/turister forbi (Ragnhilds, Sand servicesenter). Sånn planen foreligger nå skal først torget ordnes, så bekkjatorget, dermed er Sand «dødt» før en får gjort tiltak.

Vi trenger mer aktivitet i sentrum om sommeren. Hva med et glassblåseri i Gata? Kunne hatt det i den gamle Ronesbygningen. Vi kan satse mer på kunst o.l., slikt som trekker turister.

Vedlegg 23

Intervju med Otte Underbakke

Dato: 23/4-15

Navn bedrift: Suldal Hotell

Type bedrift: Hotell

Innehaver/intervjuobjekt: Otto Underbakke

1. Er du for broen?

Ja, men den er på feil plass.

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Er bekymra for hvordan vi får det fremover etter at broa kommer.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Det blir spennende å se hvordan det vil påvirke turistflyten, kommer de fortsatt nedom? Mange av de som tar ferja forlater ikke bilen uansett. Det blir nok litt mindre liv i sentrum, men i stedet vil gjerne de som er der være der nettopp for å oppholde seg i sentrum.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Legevaktordningen var lenge en utfordring, den kommer heldigvis til å bli værende nå. I forhold til Garaneset er jeg nok litt inhabil siden jeg er medeier i bygget, men det er klart at det er en utfordring i

forhold til sentrum. Det kan fort bli til at dersom noen kjører nedom fra Bergekrossen at de bare kjører til Garaneset og ikke helt ned til sentrum.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Nei, ikke så langt.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Hotellet har vært i drift som Suldal Hotell i 2 år, tidligere ble det leid ut til Ryfylke Fjordhotell. Omsetningen er stabil, den går noe oppover akkurat nå for tiden.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av deres besøkende vil du si er ...?

- a. Folk som har bestilt på forhånd
- b. Tilfeldige forbipasserende

Vi har mest besøkende som har bestilt på forhånd. Har veldig lite drop-in kunder, men dette er heller ikke noe vi har markedsført oss mot. Den største kundegruppen vi har nå er de som bygger broen.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det er veldig kjekt med alle som driver her. Dersom man mangler noe kan man gå til naboen og spørre om hjelp. Det er godt samarbeid her. Det negative er at det ikke er bra i forhold til å drive aktiv konkurranse og å presse hverandre her. Man må oppføre seg fint og passe på at man ikke trækker noen på tærne.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Ikke som jeg kommer på nå.

Vedlegg 24

Intervju med Odd Magne Hetlelid

Dato: 23/4-15

Navn bedrift: Hjelmeland Sparebank

Type bedrift: Bank

Leder/intervjuobjekt: Odd Magne Hetlelid

1. Er du for broen?

Ja

2. Har dette standpunktet forandret seg gjennom prosessen?

Nei

3. Hvorfor har du tatt dette standpunktet?

Uavhengighet på nattestid og tidlig på morgenerne, for eksempel dersom man skal rekke et fly.

4. Hvilke konsekvenser tror du broen kan ha for Sand sentrum (positive og negative)?

Det negative er at det kan bli et mindre kundegrunnlag for butikkene. Det positive er at hvis Sandsgruppa og kommunen lykkes kan det bli mer koselig langs kaien, det er ikke så fint med betongklossen som er der i dag. Det kan bli mer fredelig.

5. Ser du noen andre utfordringer i utviklingen av Sand?

Utfordringen er om folk bare kjører forbi i Bergekrossen og ikke kommer nedom lenger. Det må være noe som trekker her. Jeg synes det er synd med butikkene som etablerer seg på Garaneset. Det er greit i forhold til større butikker som Monter, men de mindre

butikkene burde vært i Gata. Men det er klart at det er enklere i forhold til for eksempel parkering der.

6. Gjør du noen aktive tiltak for å imøtekomme disse utfordringene?

Nei. Våre kunder er ikke de på gjennomreise slik det kanskje er for noen av de andre butikkene. Det er lettere å kjøpe en is eller klær når man kommer kjørende forbi.

7. Har omsetningen for din bedrift hatt en positiv utvikling de siste årene?

Vi har kun vært her i et halvt år, og har åpent en dag i uken. Omsetningen er stabil.

8. Dersom du skulle gjort et anslag, hvor stor andel av dine kunder vil du si er ...?

- a. Lokale
- b. Hyttefolk
- c. Forbipasserende

Våre kunder er de lokale.

9. Hvilke positive og negative sider er det ved å drive en handels/service-bedrift på Sand?

Det positive er at det er et marked her siden Sand er kommunesenteret. Vi som bor her i kommunen må hit uansett. Forskjellen på Sand og en storby er at det er mye roligere her. Jeg kan ikke komme på noen negative sider.

10. Hvilke kvaliteter/ressurser synes du man bør satse mer på Sand?

Kaien er en ting, i dag ser det industriaktig ut. Vi må få det bort og tilrettelegge mer for båter og turister. Vi kunne også hatt noe turistinformasjon, ikke nød-

vendigvis i et hus slik som tidligere. Det trenger ikke være bemannet, kunne gjerne heller vært interaktivt. Vi kan få mer sørlandsidyll her.

Vi må se hva det blir av torget. Den gamle Ron-esbyggingen burde også vært gjort noe med. Vi må utnytte det som er her på en god måte og tenke på det estetiske. Parkering er også viktig, vi må ha litt, men gjerne ikke helt inn i Gata. Ferjefilen kunne godt blitt brukt til dette når ferjen slutter å gå. Vi som jobber her går gjerne å handler mat etter arbeid, da må det ikke være for langt å gå til bilen heller.

Spørreundersøkelse

Dato:..... Klokkeslett:.....

Masteroppgave i Byutvikling og urban design, Universitetet i Stavanger

Framtidsutsikter for strandstaden Sand – omlegging av gjennomfartsårsers påvirkning på lokalsentre

Kristina Hjorteland (928 37 455 / kristina_hjorteland@hotmail.com)

Utfylling:

- Kryss av kun et svaralternativ
- Kryss av så mange svaralternativ du ønsker
..... Skriv fritt

Antall personer i bilen:

1. Hvor kommer du/dere fra?

- Jeg/vi er innbyggere i Suldal kommune
- Jeg/vi har vært på arbeid i Suldal kommune
- Jeg/vi har hytte i Suldal kommune
- Jeg/vi er på gjennomreise

2. Hvor er du/dere på vei?

- Jeg/vi er på vei hjem til vårt bosted et annet sted i Norge
- Jeg/vi er på vei videre på ferie
- Jeg/vi er på vei til arbeid et annet sted
- Jeg/vi er på vei for å handle et annet sted

Sted:

3. Har du/dere handlet på Sand på denne turen?

- Ja
- Nei

4. Hvis ja på spørsmål 3, hva har du/dere handlet?

- Matvarer (butikk)
- Mat/drikke (kiosk, café, restaurant)
- Klær/sko
- Sportsartikler
- Apotek
- Blomster/gaver
- Bøker/leker/hobby
- Møbler, kjøkken, bad
- Data/IT
- Annet

NB! Flere spørsmål på baksiden

5. Hvis ja på spørsmål 3, for hvor mye har du/dere handlet?

- 0-100 kr
- 101-300 kr
- 301-500 kr
- 501-1000 kr
- 1001 kr eller mer

6. Har du/dere besøkt noen kultur- eller servicetilbud på Sand på denne turen?

- Ja
- Nei

7. Hvis ja på spørsmål 6, hvilke?

- Kiosk, café, restaurant Ryfylkemuseet
- Frisør Kulturhuset
- Annet

8. Hvor ofte er du/dere på Sand?

- Daglig 4-6 ganger i uken
- 1-3 ganger i uken 1-3 ganger i måneden
- 1-3 ganger i året Sjeldnere enn 1 gang i året

9. Hvor ofte stopper du/dere for å handle eller besøke service- eller kulturtilbud når dere er på Sand?

- Alltid
- De fleste gangene
- Sjelden
- Aldri

10-12.

	Svært misfornøyd	Misfornøyd	Nøytral	Fornøyd	Svært fornøyd
10. Hvor fornøyde er du/dere med handelstilbudet på Sand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Hvor fornøyde er du/dere med servicetilbudet på Sand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Hvor fornøyde er du/dere med kulturtilbudet på Sand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Spørreundersøkelse Ropeid-Sand

Dato:..... Klokkeslett:.....

Masteroppgave i Byutvikling og urban design, Universitetet i Stavanger

Framtidsutsikter for strandstaden Sand – omlegging av gjennomfartsårsers påvirkning på lokalsentre

Kristina Hjorteland (928 37 455 / kristina_hjorteland@hotmail.com)

Utfylling:

- Kryss av kun et svaralternativ
 - Kryss av så mange svaralternativ du ønsker
- Skriv fritt

Fotgjenger Bil **Antall personer i bilen:**

1. Hva er formålet med denne reisen?

- Jeg/vi er på vei til mitt/vårt hjemsted i Suldal kommune
- Jeg/vi er på vei til min/vår hytte i Suldal kommune
- Jeg/vi er på arbeidsreise
- Jeg/vi er på handletur
- Jeg/vi er på gjennomreise/ferie

2. Hvor kommer du/dere fra?

Opprinnelsessted:

3. Planlegger du/dere å handle eller kikke i noen av butikkene på Sand på denne turen?

- Ja
- Nei

4. Hvis ja på spørsmål 3, hva planlegger du/dere å handle eller se på?

- Matvarer (butikk)
- Klær/sko
- Apotek
- Bøker/leker/hobby
- Data/IT
- Mat/drikke (kiosk, café, restaurant)
- Sportsartikler
- Blomster/gaver
- Møbler, kjøkken, bad
- Annet

NB! Flere spørsmål på baksiden

5. Planlegger du/dere å besøke noen kultur- eller servicetilbud på Sand på denne turen?

Ja

Nei

6. Hvis ja på spørsmål 5, hvilke?

Kiosk, café, restaurant

Ryfylkemuseet

Frisør

Kulturhuset

Annet

8. Hvor ofte er du/dere på Sand?

Daglig

4-6 ganger i uken

1-3 ganger i uken

1-3 ganger i måneden

1-3 ganger i året

Sjeldnere enn 1 gang i året

9. Hvor ofte stopper du/dere for å handle eller besøke service- eller kulturtilbud når dere er på Sand?

Alltid

De fleste gangene

Sjelden

Aldri

10-12.

	Svært misfornøyd	Misfornøyd	Nøytral	Fornøyd	Svært fornøyd
10. Hvor fornøyde er du/dere med handelstilbudet på Sand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Hvor fornøyde er du/dere med servicetilbudet på Sand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Hvor fornøyde er du/dere med kulturtilbudet på Sand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vedlegg 27

Funksjoner i sentrum

1. Ryfylkemuseet
2. Bustad AS
3. Boots Apotek
4. Skohjørna AS
5. Suldal Hotell, Kjeldaren Pub og Hjelmeland Sparebank
6. Frisør
7. Rasmus R. Mikkelsen
8. Fargeriet kafe
9. Frisør
10. Sand sport AS
11. Tomt lokale (Rones-bygningen)
12. Gåvebuå AS
13. Gatas brukt og antikk
14. Mimreståvå
15. Sparebank 1 SR-bank
16. Coop Marked Sand
17. NAV
18. Ryfylkebryggeriet og Allergikokken (Meieribygningen)
19. Sand servicesenter AS
20. Sand Båtforening
21. Ragnhilds
22. Husflid, garn, fairtrade
23. Ryfylke Fjordhotell
24. Suldal Kulturhus
25. Sand kyrkje



Vedlegg 28

Hyttestatistikk (Agderforskning, 2007)

Kommunenr.	Kommune	Antall eiere
124	Askim	1
220	Asker	2
230	Lørenskog	1
233	Nittedal	1
236	Nes	2
301	Oslo	9
604	Kongsberg	1
807	Notodden	1
834	Vinje	1
1101	Eigersund	1
1102	Sandnes	38
1103	Stavanger	174
1106	Haugesund	15
1119	Hå	3
1120	Klepp	2
1121	Time	12
1122	Gjesdal	4
1124	Sola	19

Kommunenr.	Kommune	Antall eiere
1127	Randaberg	12
1129	Forsand	1
1130	Strand	21
1133	Hjelmeland	9
1134	Suldal	753
1135	Sauda	42
1141	Finnøy	3
1142	Rennesøy	3
1145	Bokn	2
1146	Tysvær	7
1149	Karmøy	7
1160	Vindafjord	10
1201	Bergen	5
1219	Bømlo	1
1228	Odda	3
1246	Fjell	1
	Ukjent	1400
	SUM	2567

