

# Landskapets relasjonelle dimensjon

## hvor ligger verdiene?

Fagseminar «Landskap i plan», Kommunal- og distriktsdepartementet  
25. mai 2022

Morten Clemetsen, Institutt for landskapsarkitektur, LANDSAM, NMBU

# Landskap som møteplass

(Europarådets Landskapskonvensjon)

- *Natur og mennesker* – og hvordan interaksjonen mellom dem har skapt tydelige steder
- *Fortid og nåtid* – og hvordan landskapet utgjør et arkiv som rommer kunnskap om både den naturhistoriske og kulturhistoriske utviklingen
- *”Ytre og indre landskap”* – hvordan det aktive møtet med omgivelsene gir mennesker opplevelser, kunnskap og ferdigheter og skaper tilhørighet.



Bakka, Nærøyfjorden Verdsarvområde

Etter A. Phillips, IUCN 2002

# Landskapsressursanalyse

Karakter



Funksjon

Relasjon

- **Karakter:** Landskapets fysiske utforming, slik det framtrer på bakgrunn av natur/kulturpåvirkning
- **Funksjon:** Naturprosesser og kultursystemer som kommer til uttrykk i et område (dynamisk, endringspreget)
- **Relasjon:** Tilhørighet, identitet, kunnskaper og bruksferdigheter knyttet til et område. Verdiforankring gjennom samspill, sosiale og kulturelle fellesskap. (Landskapsdemokrati)

# Landskapets fortellinger

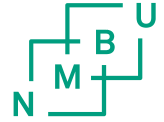
# Buzau Land Global Geopark, Rom



Hvilket landskap?  
Hvem sitt landskap?



# Turistblikket – den besøkendes perspektiv på sted og landskap



## «Autentiske opplevelser»

- **Objektiv** - slik besøksmålet/ objektet framtrer for den enkelte
- **Tilrettelagt** - gjenskaping av det opprinnelige (ritualer, historiske hendelser, bygninger/ funksjoner) f.eks vikingmiljøet i Gudvangen
- **Eksistensiell autentisitet** - opplevelsens «endringskraft» i møtet med den/det andre
- «*encounter*» - *et møte mellom to subjekter.*  
«Stedssensitivitet»

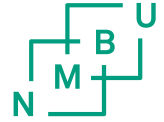


Nærøyfjorden verdensarvområde

*Nordic Perspectives on Nature-based Tourism. From place-based resource to value added experiences. Edv. Elgar Publ. 2021*

# Landskapets karakter og meningsinnhold uttrykt gjennom fortellinger «Ekkerøya verkstedet» i Varanger

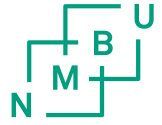
(«Biotour», NFR prosjekt NMBU 2016-2020)



- Deltakere fra tre kommuner; Nesseby, Vadsø og Vardø
- Fokus på deres egne relasjoner til Varanger-halvøya og nasjonalparken
- Å formidle landskap og personlige verdier gjennom en gjenstand - egne fortellinger
- Funn: Bærekraftig besøksforvaltning -fortellingene bidrar til sanne nasjonalparkopplevelser for de besøkende



# Den regionale dimensjonen - ramme for bærekraftig samfunnsomstilling



Arkitekt Erik Lorange

(1919 – 2019)



*Regionen har en overkommelig dimensjon, ikke for snever, men heller ikke så stor at en mister oversikten og den nære kontakten med andre mennesker og med tingene.*

*Regionen byr på mange skiftende muligheter til å utfolde seg. Den gir de fleste sjanse til å yte noe, skape noe og bety noe.*

*Fra boka: Regional tenking, betingelse for god planlegging, Universitetsforlaget 1977.*

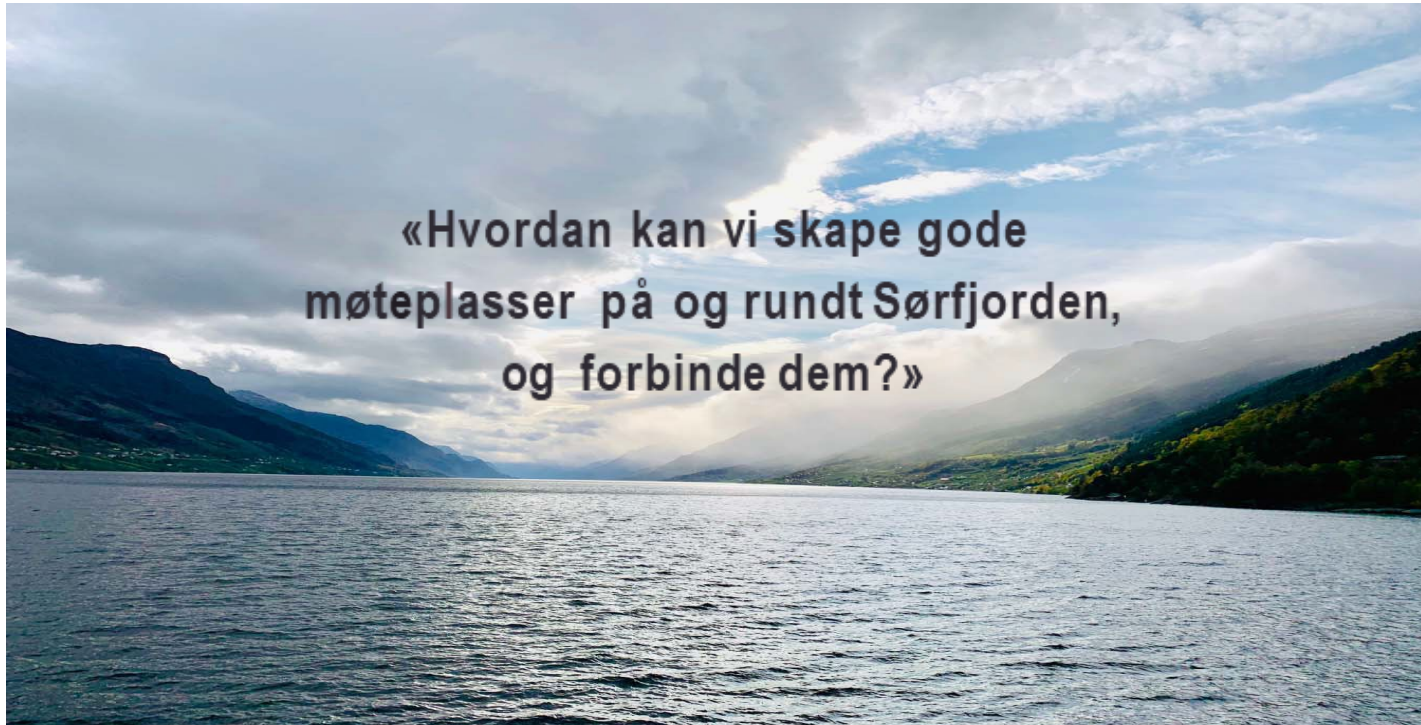


Universitetsforlaget 2022

Red: Sigmund Asmervik, Morten Clemetsen



## SØRFJORDEN, ULLENSVANG KOMMUNE



## ”FJORDFOLKETS FORTELLINGER”

# LANDSKAPSKARAKTER- Kulturhistorie



Landskapet langs Sørfjorden er en reise gjennom kulturhistorien. Fra bondesamfunn med eplehager og klyngetun i ytre del av Sørfjorden, til industri- og arbeidersamfunn ved Tyssedal og Odda. Kommunenes ulike identiteter har gitt store kontraster når det gjelder både kultur og politikk.

## “Fjorden var vegen”

Det trengs lite fantasi for å forstå at det var lettere å bruke fjorden som ferdselsåre, den veien naturen selv hadde skapt. Fjorden ble brukt året rundt: til kirken, i dåp, bryllup og i begravelse. På fjorden ble dyr, varer og folk transportert med robåter, seilbåter, dampskip og motorfartøy (Engelstad, 2012).



Bilde 7. Brudeferd i Hardanger. Mottatt av informant. Tilhører bildesamlingen til “Vikebygdkrinsen”

*«Fjorden var livsnerven: Kyrkjeveg ved dei store høve i livet, rekreasjon i fritida, transportveg for folk, dyr og gods»  
(Engelstad, 2012, s. 127).*



Bilde 8: Nå sentrum med dampskip. Ca 1950. (Hope et al., 2014, s. 10).

Kolltveit (2011) forklarer at ferdselen med dampskip var revolusjonerende for Hardanger og distriktene langs fjorden. De bygdene som lå bra til, kunne ta imot de store dampskipene på bryggen og hadde derfor en lys fremtid. Brev og aviser kom med dampen, og det var status å stå oppført med forkortningene p.t. (post, telegraf) etter navnet som var listet opp som stoppesteder i ruteheftet. Bryggen ble en naturlig møteplass og møtetid, og der stod både voksne og barn og ventet på å få se dampen – som sjelden var i rute. Livet på bryggen ble motivet for flere malerier og skildringer i norsk litteratur.

*«Så stod dei der på kaien, med bendene i bukselommene, togg tobakk og prata medan dei venta, gjerne både ein og to timar, for dampen heldt sjeldan ruta»  
(Kolltveit, 2011, s. 4).*

Mot slutten av 1800-tallet ble det fart på turismen i Hardangerbygdene, særlig etter at dampbåtene begynte å gå på fjorden fra 1860-årene (Engelstad, 2012). I begynnelsen av neste århundre ble veibyggingen satt i gang for alvor, og dette skulle endre bosetnings- og næringsstrukturen langs vestlandsfjordene. Det var ikke nok midler til å bygge vei alle steder. «Alle» ønsket seg vei eller en landevei, og derfor begynte folk å flytte.

*«At det var fjorden som var vegen – for ikkje så lenge sidan – var snart i ferd med å verta gløymt...»  
(Engelstad, 2012, s. 213).*



Bilde 9. Folk og dyr ble fraktet over fjorden. Mottatt av informant. Tilhører bildesamlingen til “Vikebygdkrinsen”



Bilde 10. Dampen på kaia. Mottatt av informant. Tilhører bildesamlingen til “Vikebygdkrinsen”

# MULIGHETSSTUDIE



## Grunnlag for mulighetsstudiet

I kapitlet "fjorden var vejen" fikk vi innblikk i fjordens historiske rolle som ferdselsåre og møteplass.

Da veien kom, mistet grendene nærheten til fjorden. Veien ga mange nye muligheter, men dagens trafikkbilde er svært belastet, særlig i sommersesongen.

Gjennom studiet har vi identifisert tre utfordringer som kan være til hinder for en bærekraftig utvikling av næring, identitet, lokalsamfunn og turisme i Sørkjolen.

Vi ønsker å gjenskape den historiske kontakten mellom grendene på tvers av fjorden.

Gjennom følgende nøkkelbegreper ønsker vi å tilrettelegge for ny verdiskapning og identitetsutvikling som kan være til inspirasjon for Ullensvang kommune i fremtiden:

## TRAFIKKBILDET

*"De som bor i Kinsarvik føler seg fastlåst om sommeren. De bruker 2 timer hver vei på en strekning som i utgangspunktet bare skal ta 15 minutter"*  
(Informant).



Bilde 15. Rv.13 kom høyt på listen over Norges verste veg i 2018 (Bjørholt & Hauso, 2018).

## SAMARBEID OG KOMMUNIKASJON

*"Samarbeid på tvers av grendene er helt essensielt for å overleve, men det kan også oppstå konflikter. Jeg ønsker å skape en møteplass som kan bidra til samarbeid og en felles identitet."*  
(Informant)

*"De fra Hardanger ville betalt 3 kroner for at naboene skulle tape 1 krone"*  
(Informant)

*"Jeg har mange kollegaer innenfor siderproduksjon på andre siden av fjorden. Vi samarbeider mye på tvers av fjorden og med nabogårdene."*  
(Informant)



## TILGJENGELIGHET

*"Hurtigbåten vil gjøre at flere unge siderbønder kan ta del i fellesskapet, og jeg opplever ofte at gjestene vil over til Aga for å kjøpe lokal mat, men de kommer seg ikke dit."*  
(Informant)

*"Gi oss en ferge på tvers av fjorden, slik det var i gamledager."*

*Fjorden fryser aldri, og ber er det ingen ka. Det er forvillende at dette ikke blir prioritert."*

*"...En hurtigbåt vil skape aktivitet og beholde identitet internt i lokalsamfunnet. Det burde vært selvsagt at det går en båt på fjorden.. En el-båt"*  
(Informant)

# MULIGHETSSTUDIE



## Mulighetstudie og problemstilling

I mulighetstudiet ønsker vi å ta vare på fjordfolkets historie, men samtidig se fremover og skape nye fortellinger. I denne delen er vi utviklet strategier og tiltak for å besvare vår problemstilling:

*Hvordan kan vi skape gode møteplasser på og rundt Sørkjorden, og forbinde dem?*

Vi har utarbeidet en foreløpig plan for to hurtigbåter som skal gå fra Utne til Odda hele året. Båten vil gå innom Kinsarvik, Grimo, Lofthus, Nå og Tysedal på veien. Fjordruta vil i hovedsak fungere som transportforbindelse både for lokalbefolkning og turister. Den vil også fungere som en møteplass og bidra til verdiskapning på fjorden.

Fjordruta vil gi et potensial for utvikling av møteplasser med attraktive tilbud ved kaiene. På grunnlag av oppgavens omfang har vi valgt å fordype oss i et par av stoppestedene. Med kommunens overordnede strategi om desentralisert sentralisering, har valgt å fokusere på kommune- og regionsenteret Odda og lokalsenteret Nå. Stedene har i dag etablerte kaianlegg, og lokalsamfunn, men det er lite tilrettelagt for lokal verdiskapning. Hurtigbåtene kan bidra til å forbinde landbruks- og industrikulturen i kommunen, samt skape rom for samarbeid, tilgjengelighet og en ny felles identitet.





## Overordnet område

Ved hjelp av gamle skipsruter, kommuneplanen, informanter og observasjoner på kaiene har vi kommet frem til denne fjordruten.

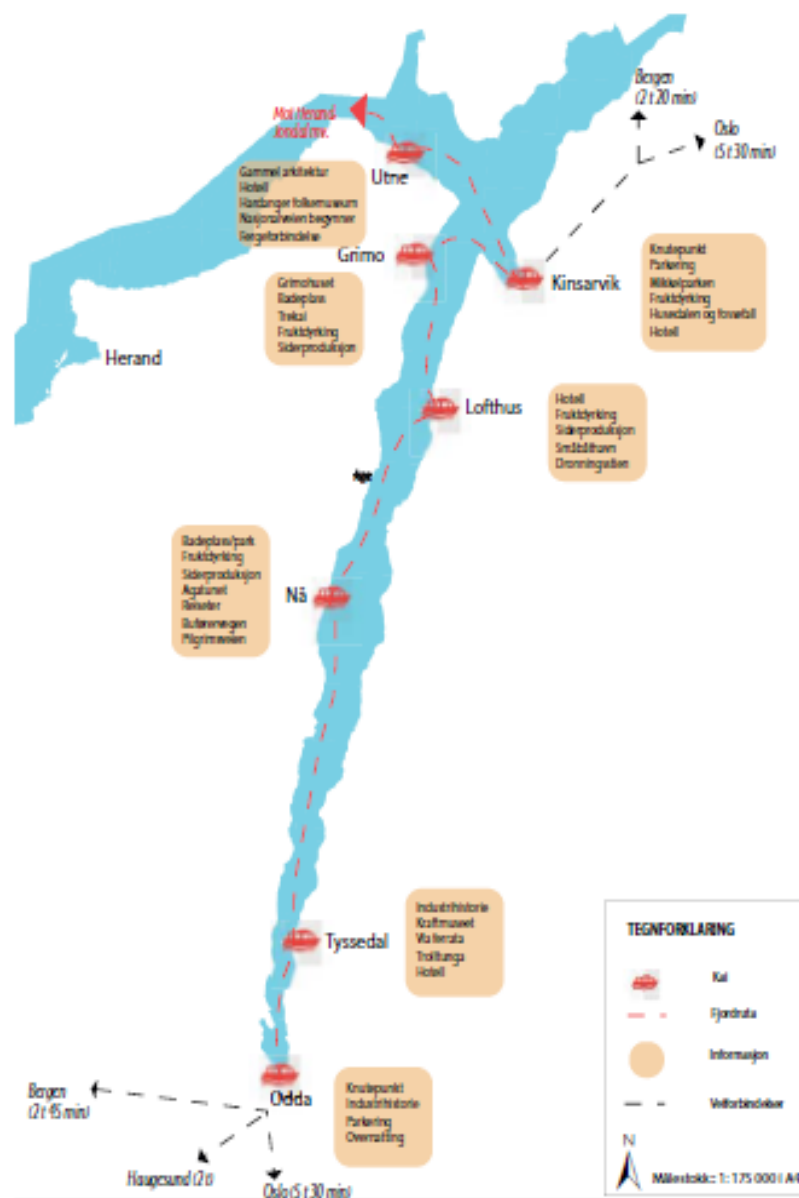
Valgene er også vurdert ut fra stoppenes eksisterende attraksjonskvaliteter og potensial for videre utvikling. Kinsarvik og Odda er knutepunkt og være et naturlig utgangspunkt for ruten. Stedene har større kaianlegg og god tilgang til parkeringsplasser.

Lofthus, Grimo og Utne har allerede velutviklede kaiområder, og har ikke behov for større tiltak. Derimot ønsker de flere besøkende, noe hurtigbåten kan innfri.

Tyssedal er innfallsporten til Trolltunga, og opplever stort press på sommeren. Båten kan frakte besøkende fra Odda til Tyssedal, hvor de kan ta shuttlebuss videre til Skjeggedal. På denne måten reduseres presset på parkeringsplassene og veinettet.

Vi har i denne oppgaven fokusert på Sørfjorden. Vi ser et stort potensiale i å utvide fjordruten slik at den også kan kobles opp mot andre attraktive steder i kommunen.

Videre vil vi presentere tre strategier for å imotekomme vår problemstilling, herunder hurtigbåten, Odda og Nå.



Figur 9. Overordnet kart over Fjordruta som illustrerer kaiene og aktiviteter i området.

# STRATEGI OG TILTAK- NÅ



Å utvikle den gamle dampskipskaia på Nå som stoppested for fjordruta, og skape et godt sted å møtes på kaien vil bidra til å gjøre Vikebygdkretsen mer tilgjengelig. Dette vil igjen føre til verdiskapning både for Nå og Søfjorden.

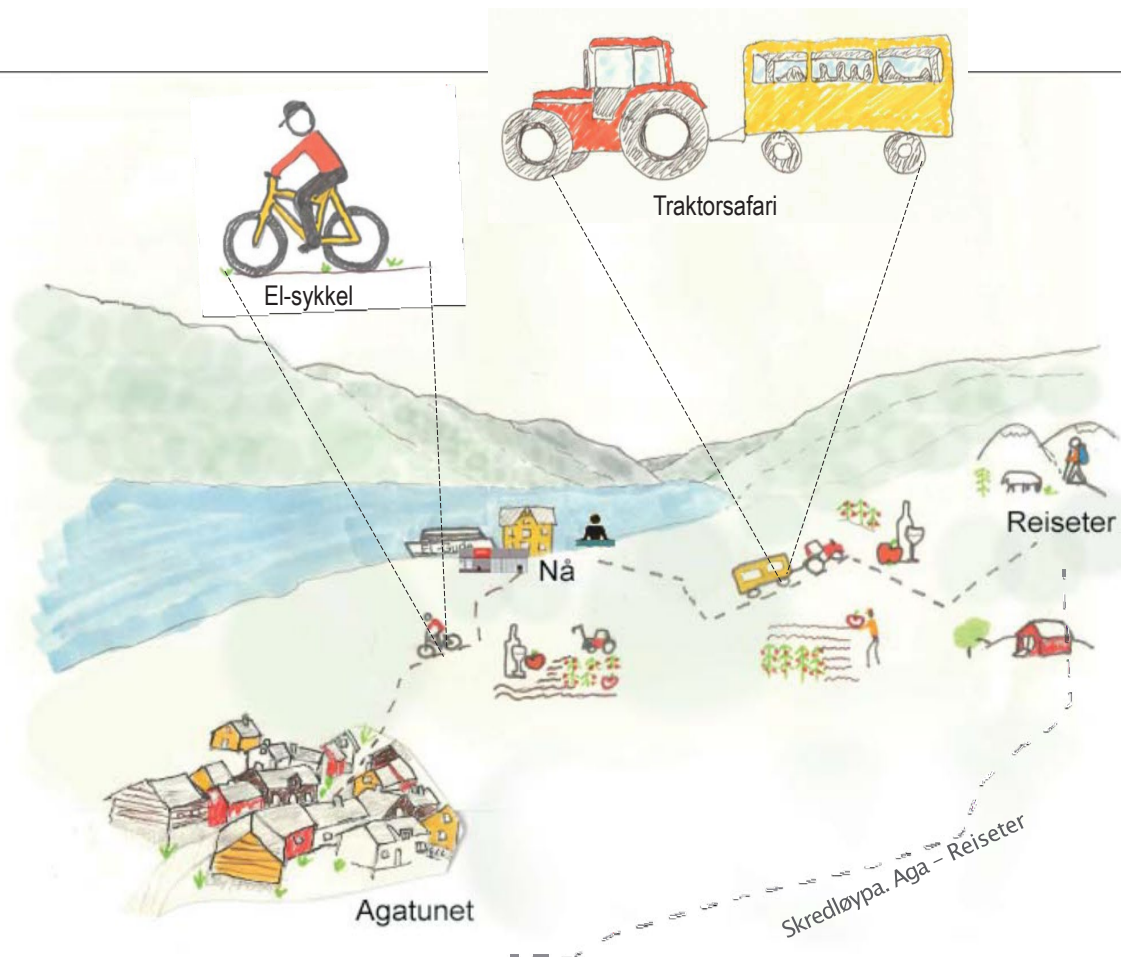
Vi ser for oss å tilrettelegge for enkle aktiviteter for mennesker, da hovedattraksjonen i seg selv er de vakre omgivelsene og fjordfolkets liv. Traktorsafari eller el-sykkelruter gjennom fruktbondens landskap er eksempler på aktiviteter hvor besøkende kan bevege seg gjennom landskapet på bærekraftig vis.

Samtidig ønsker vi å fremme de rommene, hvor folk også kan oppleve omgivelsene ved å være i ro. Det er derfor viktig å tilrettelegge for gode universelle oppholdssteder hvor folk kan sitte og nyte en matpakke, eller bare utsikten.

## Tiltak Nå:

Møteplass midt på vest-siden av fjorden.  
Knutepunkt for attraksjoner i Vikebygdkretsen, og for å gjøre grendene mer tilgjengelig:

- ➔ Restaurere sveitervillaen og kaien
- ➔ Traktorsafari og el-sykkelturer gjennom fruktbondens landskap
- ➔ Tilrettelegge for oppholdssteder med universell utforming
- ➔ God informasjonsformidling på kaia om aktivitetsmulighetene som Vikebygdkretsen kan tilby



Figur 16: Illustrasjon av aktivitetsmuligheter i Nå