



NORLANDSFORSKNING
NORLAND RESEARCH INSTITUTE

Testarena Norefjell: Mer enn smart mobilitet

Publisert: Juni 2022
Skrevet av: Arild Gjertsen

Arbeidsnotat nr.: 1005/2022
ISSN-NR: 0804-1873
Prosjektnr: 1859

ARBEIDSNOTAT

ARBEIDSNOTAT NR: 1005/2022	ISSN-NR: 0804-1873	PROSJEKTNUMMER: 1859	ANTALL SIDER: 20
FORFATTER(E): Arild Gjertsen			
Testarena Norefjell: Mer enn smart mobilitet			

INNHold

FORORD	3
1 TESTARENA NOREFJELL	4
2 EN OPPSTART	4
2.1 INNOVATIV FLEKSIBILITET	6
2.1.1 <i>Ny teknologi</i>	7
2.2 LOKAL FORANKRING OG LEGITIMITET	8
2.2.1 <i>Det interkommunale</i>	9
2.3 FINANSIERING OG FORRETNINGSMODELLER	10
3 FYLKESKOMMUNENS ROLLE	12
4 SUKSESSFaktorER, BARRIERER OG LÆRING	14
5 IKKE BARE ET MOBILITETSProsjekt	17
5.1 KUNNSKAP SOM BUNNPLANKE	18
5.2 KOMMUNEN(ES) ROLLE	18
5.3 RISIKOVILLIGHET OG ENDRINGSaksept	19
5.4 TESTARENA SOM SAMSTYRINGSMETODE	19

FORORD

Som en del av arbeidet i læringsnettverket for smart mobilitet i distriktene har flere lokale og regionale prosjekter blitt valgt ut som verdifulle eksempler på god og nyskapende praksis. Dette notatet omhandler «Testarena Norefjell» som er forankret i Krødsherad kommune, med koblinger til Sigdal og Flå. Notatet baserer seg primært på intervjuer med involverte aktører, supplert med skriftlige kilder.

1 TESTARENA NOREFJELL

En og en halv time unna Oslo ligger reiselivsdestinasjonen Norefjell. Fordelt på kommunene Krødsherad, Sigdal, Flå og Modum sørger skiparadiset for mange tilreisende og et stort antall hytter. Krødsherad kommune har for eksempel et innbyggertall på 2200, men Norefjell-regionen opererer med et antall fritidsinnbyggere på 40.000. I 2018 gikk de fire kommunene i Norefjell-regionen sammen med reiselivet for å sertifisere Norefjell som et bærekraftig reisemål. Grønn mobilitet ble fort et tema i dette arbeidet. Reiselivet pekte på utfordringene med å frakte gjester til og fra destinasjonen uten at de trenger å bruke egen bil og hvordan gjestene skulle komme seg rundt på fjellet og ned til bygdene for å se, spise, oppleve og gjøre aktiviteter. Fra kommunenes side har det også vært viktig å se mulige løsninger på utfordringene i forhold til de fastboende sine behov; både når det gjelder kollektive transportløsninger for personreiser og for vareleveranser. I både Krødsherad og Sigdal har skolebuss stort sett vært eneste form for kollektivtilbud.

I 2019 inviterte DOGA, sammen med Nordic Edge og Innovasjon Norge, til en innovasjonskonkurranse for norske kommuner og fylkeskommuner. Temaet var: «Sammen for smarte og bærekraftige byer og lokalsamfunn». Krødsherads prosjektidé om løsninger for sømløs og miljøvennlig transport ble plukket ut som en av to nasjonale piloter, sammen med Utsira kommune. Videre fulgte en anbudskonkurranse, der 130 nasjonale og internasjonale aktører konkurrerte om å løse kommunes utfordring. Høsten 2019 ble Testarena Norefjell kåret som vinner med konseptet «Best uten bil». Initiativtakerne er Kongsberg By&Lab, Applied Autonomy og Sigdal Utvikling. Ideen var å løse utfordringene i samarbeid med lokalbefolkning og lokalt næringsliv, ved hjelp av smarte og innovative konsepter. Håpet er at Testarena Norefjell skal gi ny verdiskaping, basert på lokal forankring og kunnskap, tilpasset lokale kvaliteter og rammebetingelser. Prosjektet omhandler i tillegg til utprøving av selvkjørende kjøretøy, også hvilken teknologi og hvilke forretningsmodeller som skal til for å tilby sømløse løsninger for å reise grønt til og fra fjellet, samt intertransport på fjellet.

2 EN OPPSTART

Oppstarten av arbeidet tok utgangspunkt i at tre kommuner deler Norefjell; Krødsherad, Flå og Sigdal. Krødsherad og Sigdal skulle i gang med planlegging på kommunedelplannivå (Flå hadde tidligere gjennomført dette). Krødsherad og Sigdal bestemte seg for å jobbe sammen med et felles planprogram. Men de folkevalgte dro i ulike retninger, og kommunene skilte vei utover i løpet. Krødsherad prøvde da å «vri hodet litt»; og tok kontakt med Innovasjon Norge for å sette bærekraftige reisemål på agendaen – som en måte å «forene fjellet igjen», ikke gjennom lokalpolitikere, men gjennom reiselivsnæringa. Næringa ble med, med det resultat at fire kommuner gikk for «bærekraftige reisemål» som en målsetting. I dette arbeidet kom det fort opp at mobilitet var betraktet som en utfordring, både til og fra

destinasjonen, internt på destinasjonen og også for de som bor på destinasjonen. Et manglende kollektivtilbud ble ansett som en grunnleggende utfordring – kollektivtransport begrenser seg til skolebuss.

Etter at arbeidet med kommunedelplanen var ført i havn, ble det opprettet en prosjektlederstilling med mål om å utforske mulighetsområdet mellom offentlig og privat sektor. Dette var en viktig forutsetning for at prosjektet kom i gang. Etter en måned ble prosjektet plukket opp av DOGA til den første innovasjonskonkurransen for distriktskommuner i Norge. Dette var oppstarten, og prosjektet fikk vi hjelp til både å tenke gjennom det nasjonale

«At en kommunedirektør i en kommune med litt over 20 ansatte i kommuneadministrasjonen – alle belagt opp til halsen med lovpålagte oppgaver – tør å gjøre et sånt stunt!»

programmet for smarte og bærekraftige byer og lokalsamfunn, og å tenke innovativt. Dette innebar også proseshjelp underveis. DOGA omtales også som viktig i å hjelpe til med å løfte fram kommunens utfordring i en internasjonal setting. Fram mot delfinalene ble det gjennomført en workshop på Norefjell med 130 deltakere fra inn- og utland som kom for å lære mer om kommunens utfordringer, og bidra med løsninger. På denne måten fikk prosjektet god fart ut av startblokken, og man fikk inn Testarena Norefjell som det konsortiet av aktører som ønsket å løse kommunens utfordring. Krødsherad kommune er hovedeier av prosjektet, og har jobbet med finansiering og realisering av prosjektet i etterkant av DOGA-konkurransen. Konsortiet består av et 30-talls aktører. Kongsbergmiljøet er viktig på teknologisida. Selskapene Go Mobile og Applied Autonomy er sentrale her. Men det omfatter også andre; fra den lokale drosjesjåføren til et selskap som VY. Samarbeid mellom Testarenaen og Kongsberg By & Lab har blitt formalisert. Et sentralt utgangspunkt har vært at fritidsbefolkningen kan være med å påvirke fremtiden lokalt. Lokal næringsutvikling var drivkraften.

«Grønn og sømløs mobilitet» er paraplyen over prosjektet. Dette ligger i kommuneorganisasjonen, med ansvar for å holde i trådene, samfunnsnytte, lokal og politisk forankring og finansiering (søknader). Testarena-delen har en egen prosjektleder, får prioriterte piloter og midler fra kommunen og har ansvaret for implementering av pilotene. Dette har vist seg å være en god modell; det jobbes innovativt og raskt, hevdes det. Det at man jobber innenfor rammen av en *testarena* og ikke et prosjekt, gjør at man raskt kan sette i verk og dytte teknologiske løsninger framover. Samtidig er oppmerksomheten hele tiden rettet mot at Krødsherad kommune kan bruke volumet av besøkende til å bygge tjenester som også kan utvikle lokalsamfunnet videre.

Når det gjelder effekter for lokalt fastboende, er helse- og omsorgssektoren noe av det første man har tatt tak i – i praksis bestilling og utkjøring av varer. Noen brukergrupper plukket ut i den tidlige fasen. Hjemmehjelp eller hjemmesykepleien assisterer i

varebestilling, som så kjøres ut. Dette representerer en betydelig innsparing på tidsbruk til denne typen tjeneste, som effektiviserer hjemmehjelp/hjemmesykepleien. «Vi får frigjort varme hender til det de faktisk skal gjøre», som en av informantene uttrykker det. Som bruker kan man f.eks. gå inn på en app å se hva som er på menyen på sykehjemmet. Dette oppleves også å øke attraktiviteten ved å være boende et sted i kommunen. Samtidig gir dette tilgang på andre varer som også kan ha en effekt på livskvalitet for brukerne av de kommunale tjenestene – «men vi hadde ikke kommet noen vei med dette uten å starte i fritidsdelen». Piloten på dette startet opp ved påsketider 2021, og rulles videre ut. En annen side ved dette er at lokale butikker og lokale småskalaprodusenter involveres, noe som også oppleves viktig.

2.1 INNOVATIV FLEKSIBILITET

Lokalt definerer man innovasjon som å bestå i å sette kjente elementer sammen i en ny sammenheng:

«Vi putter ny teknologi og nye tanker på eksisterende infrastruktur. Vi finner ikke opp hjulet på nytt, men vi har kanskje turt å heve blikket litt, og stille større krav til at det skal være en lokal samfunnsnytte. Dette har vi holdt hardt på, og er kanskje noe som også andre distriktskommuner synes er veldig interessant».

Testarenaen har noen hovedspor – persontransport, varetransport, teknologi for overvåkning – men det er likevel et fokus på «*spin-offs*», og det å kunne ta tak i ting som dukker opp underveis i prosessen. Et eksempel på dette er det som omtales som «Vøgni 2.0», hvor det settes opp et «lokaltog» fra Oslo S til hytta. Her jobber Norefjell sammen med Hallingdal med å se på bedre tilpassede avgangstider og mulighetene for å stoppe nærmere de aktuelle destinasjonene på nå nedlagte stasjoner på Bergensbanen – med en shuttle-tjeneste derfra. Dette lå ikke primært inne i prosjektet, men er en konsekvens av at man må tenke utover den interne mobiliteten på destinasjonen. Slik situasjonen er i dag, konkurrerer Bergensbanen med fly til Bergen, noe som gjør banen mindre nyttig for destinasjonene mellom endestasjonene.

Uttestingen av både teknologi og forretningsmodeller baseres på fritidsbefolkningen; disse brukes til læring, og så er ambisjonen at det videreutvikles for lokalbefolkningen. Det eksisterende kollektivtilbudet oppleves som nevnt som en utfordring, men det stadig økende kravet til å bruke «andre ting enn det som går på diesel» er også et viktig utgangspunkt. Det har vært gjennomført en testperiode mellom februar og

«Vi skal ikke bare løse mobilitetsutfordringene, men vi skal også tenke lokal næringsutvikling. Da tror vi at vi kan få det til å skje»

april 2021 hvor det ble brukt «samkjøringsteknologi og handelsteknologi», som muliggjorde at lokale småskalaprodusenter «i prinsippet kunne tilbys den samme markedsplassen som Norgesgruppen». Kombinasjonen av å få levert dagligvarer og spesialiteter samtidig, var en spennende mulighet.

2.1.1 NY TEKNOLOGI

Mobilitetsutfordringene på destinasjonen er det man tar tak i først, men mange vil uansett bruke bil til hytta, og det settes opp sensorer på flere veier som skal gi en sanntidsvisning av brøyting. Hyttefolket kan se før de reiser hvor mye det har snødd og hvor brøytebilen befinner seg, og hvor det er strødd. Dette er en problemstilling flere ganger i året. Bruken av sensorteknologi kan på denne måten gi stor informasjonsverdi til publikum. Dette gjelder hovedveiene i fjellet. Selv om bruken av slik teknologi i seg selv ikke er helt nytt – Vegvesenet har erfaring med værstasjoner på de store veiene – men det nye er kommunikasjonen ut til publikum. Samtidig bruker mange av veieierne entreprenører som bor i bygda, og som må ut mange ganger for å sjekke forholdene. Bruken av denne teknologien kan dermed effektivisere arbeidet, og dermed også bidra til å redusere klimautslipp.

Autonome kjøretøy er også noe som det er interesse rundt, og noe man antar vil ha en større rolle fremover. Dette beskrives ikke som noe som pr. i dag løser utfordringene, men det oppleves som viktig å være med å dytte teknologien fremover. Autonom buss på høyfjellet skal prøves ut i løpet av vinteren 2022. her vurderes det som viktig å legge til rette for at aktørene som jobber med dette skal få de rette utviklingsarenaene. Dette er noe som gjør det interessant å jobbe samme med Kongsbergmiljøet. Denne koblingen er viktig i utformingen av løsninger, men fokuset legges på å gjøre mye lokalt sammen med teknologileverandøren. Dette miljøet gir troverdighet, og er vesentlig når man snakker med leverandører av teknologi.

I og med at Sigdal er koblet på prosjektet, og er en del av Kongsbergregionen, var det naturlig å søke dit. *Applied Autonomy* er ansvarlig for styringssystemer, og er noen av de som testarenaen jobber tettest sammen med. De har over en lang periode testet dette i et bymiljø, og har stor erfaring med det. Når det gjelder uttesting av teknologien på fjellet beskrives teknologien som å være på plass, men ikke kjøretøyene. Men det er viktig å forstå hvilken effekt det har å kjøre autonomt, kontra tradisjonelle kjøretøyer.

Det viktigste er likevel hvordan teknologien håndterer samkjøring, enten det er varer eller personer. Det handler både om ruteoptimalisering og «pakking» av kjøretøy. «*Vi driver ikke taxi eller buss, vi driver bestillingstransport, hvor vi forsøker å optimalisere kjøretøyet. Det er på en måte drivkraften*». Algoritmene i teknologien er hele tiden rettet inn på mest mulig samkjøring i et persontransporttilbud. Brukergrensesnittet baserer seg på bruk av apper. Dataene som hentes her, legges inn i samme database som andre data – det jobbes også

med mobilitetsinnsikt. Her samles det inn data om hvordan brukerne beveger seg i området (anonymisert og i henhold til lovgivning). Med dagens mobilteknologi kan se om man går, sykler, kjører buss eller bil. En samling av disse dataene forventes også å gi nye forretningsmodeller og -muligheter i framtida. Et eksempel kan være de mange som bruker fjellet til sykling – har man noe å tilby disse?

2.2 LOKAL FORANKRING OG LEGITIMITET

Et av kravene i innovasjonskonkurransen var at prosjektet skulle komme fastboende like mye til gode som for turistene. Denne lokale forankringen har vært viktig for politikerne lokalt; *«det er ikke bare et tilbud for Oslo-fiffen, det skal være et tilbud for de fastboende som er der hele tiden, hele året»*. Men forholdet mellom lokale fastboende og tilreisende har også et konkret økonomisk potensial og er forbundet med utviklingen av forretningsmodeller; for eksempel kan prisingen av tilbud i høysesongen tenkes å være med på å subsidiere driften av tilbud utenfor sesongen.

I de to viktigste kommunene, Krødsherad og Sigdal, er det dermed en bevissthet om at testarena-tilnærmingen er fornuftig, og at behovet er reelt. Som eksempel: i Sigdal er 50% av fritidsbefolkningen bosatt i Oslo. Når de kommer kjører de gjennom Krødsherad, inn i fjellet, og til Sigdal – og kjører ut igjen samme veien. Området er såpass «nærdistrikt» for Oslo, slik at man ikke nødvendigvis benytter seg av lokale tilbud – man handler hjemme. Debatten lokalt går også på dette; hvordan kan de lokale ringvirkningene økes av reiselivet? Og mobilitetsbehovet hos den oppvoksende generasjon lokalt er stort; ungdommene kommer seg ikke på fjellet uten assistanse fra foreldrene. På politisk nivå har de folkevalgte fått god informasjon, hevdes det. Det har vært gjennomført informasjonsdager for publikum, og det har vært møter med handelsstanden i de forskjellige kommunene. Spørreundersøkelsen ble gjort i en tidlig fase og må sikkert gjentas for å se om det er holdningsendringer i befolkningen over tid. I tillegg har lokale informasjonskanaler vært tatt i bruk.

I lokalbefolkningen beskrives situasjonen riktig nok som «foreløpig preget av avventende undring». Det vil være mer oppmerksomhet på dette i det videre arbeidet framover. Når prosjektet fikk tilgang på klimasatsmidler (før sommeren 2021), beskrives dette som en «ketchup-effekt». Før dette lå man lavt; *«det er begrenset hvor mye man kan selge en tanke»*. Men arbeidet ut mot publikum blir mer og mer konkret når man faktisk får tilbudene opp og gå. Før Viken fylke ble en realitet, var Krødsherad, Sigdal og Modum en kommuneregion – Midt-Buskerud. Nå er det nye kommuneregioner, noe som i

«Dette handler om strategisk markedskommunikasjon og posisjonering. Men det er ganske upløyd mark for små kommuner».

starten skapte en uoversiktlig situasjon. Derfor jobbes det nå med å profilere Norefjell som et enhetlig geografisk område med en enhetlig profil, uavhengig av kommunevåpen. Minibussene som skal gå som shuttle «brandes» med dette, samtidig som de går som skoletransport og syke­transport. Det jobbes også litt med stolthet og «vi»-følelse. Dette synliggjør betydningen av strategisk markeds­kommunikasjon og posisjonering, selv om man lokalt opplever at dette er ukjent terreng.

Det har vært gjennomført to store brukerundersøkelser i løpet av de siste to årene. Disse har også omhandlet mobilitet, og vært rettet mot fritidsinnbyggere og fastboende. 90% sier at de bruker egen bil, 60% sier at de er interessert i å bruke mobilitetsløsninger hvis det er lagt til rette for det. I denne sammenhengen refereres det til Nordland fylkeskommune som har et samarbeid med KS og en del kommuner i Nordland som kan gi ytterligere innsikt i lokale behov. Det kan ligge an til at Norefjell blir «en pilot i Sør-Norge», koblet til Viken fylkeskommune. En del av dette vil være å undersøke nærmere innbyggernes synspunkter; hva er det man har, og hva setter man pris på. Det er god hjelp fra Viken her, sies det.

2.2.1 DET INTERKOMMUNALE

Krødsherad tok tak i dette først, og har tatt ansvaret for styringsgruppa. Men Sigdal (som deler samme side av fjellet med Krødsherad) har trådt aktivt inn i styringsgruppa, ordføreren er med, bidrar med en ressurs inn i arbeidet og skal komme med budsjettmidler. Dette er viktig også symbolsk. Men det er først i Krødsherad at pilotene rulles ut. Riktig nok går shuttle-tjenestene på tvers av Krødsherad og Sigdal kommuner. Her planlegges det ut fra lokasjonene til hytter, skisenter, osv. uten å ta hensyn til kommunegrenser.

«Vi sitter ikke og holder på dette her, og vi er åpne for at de andre kommunene som vil, skal være med og få ta del».

Den felles utfordringen for de tre kommunene (Krødsherad, Sigdal og Flå, med Modum som observatør) er det knyttet til Norefjell-plataet. Alle ønsker flest mulig turister til fjellet, og det man ønsker å profilere seg på er «grønn turisme». Det er også mange eiendomsutviklere inne i bildet, og det å kunne jobbe samordna mot dem oppleves også som viktig – det synliggjør Norefjell som destinasjon i konkurranse med f.eks. Hafjell. Før seieren i innovasjonskonkurransen hadde kommunene allerede et samarbeid om «grønn og sømløs mobilitet». Dette har vært den faste riggen lenge, og så kommer Testarenaen – som vinnerbidraget – i tillegg. Dette kan sånn sett beskrives som et tidsavgrenset prosjekt, men målet er å få til permanente løsninger. Dette er også i tråd med målsettinger for Viken fylkeskommune når det gjelder bærekraftmål og klimamål. Fylkeskommunen opplever også at prosjektet treffer på overordnede mål regionalt, noe som gjør det særlig interessant å følge. «Det å tenke plan, samferdsel og næring går ikke av seg selv», hevdet det. Sånn sett

framstår Norefjell som unikt i og med det lokale engasjementet som fremvises, sett fra fylkeskommunens side.

2.3 FINANSIERING OG FORRETNINGSMODELLER

Både fylkeskommunen og kommunene er inne på finansieringssiden i prosjektet, både i form av kontantinnskudd og personressurser. I tillegg kommer midler fra klimasats. Det jobbes også med ytterligere finansiering gjennom et EU-prosjekt. Arbeidet med forretningsmodeller blir imidlertid et viktig arbeid fremover. Dette er ikke nødvendigvis den mest synlige aktiviteten, men er viktig for at pilotene skal bli implementert og være bærekraftige. Dette vurderes som et stort arbeid, men mulighetsrommet ligger i samarbeidet mellom offentlig og privat sektor. De offentlige forretningsmodellene for kollektivtransport (på nasjonal basis) beskrives som lite tilfredsstillende, men er samtidig en viktig motivasjon for arbeidet i testarenaen;

«...vi skal finne ut av dette, vi skal samhandle, vi skal samskape og vi skal gjøre det på en innovativ måte – med ny teknologi, eksisterende materiell – og sette det sammen på en ny måte og få nye effekter».

Målet er å skape verdi for flere parter, slik at man lykkes i å trekke inn private aktører som kan bidra til «bløtkaka». Dette er noe man er i oppstartfasen av. Tilgjengeligheten av klimasats-midler har gjort at man har kommet i gang med noen av pilotene, men å utvikle gode forretningsmodeller er nødvendig. Det oppleves som lite formålstjenlig å sette i gang en pilot hvis man ikke kan implementere den i den andre enden. De første møtene med grunneiere og investorer har vært gjennomført. Den ideelle modellen er en tredeling hvor markedet (investorer, grunneiere) bidrar noe, det offentlig bidrar noe gjennom sitt kollektivansvar, og brukerbetaling. Utfordringen er å få det til å bli en modell hvor ingen av disse delene dominerer for mye. Det kan ikke være så dyrt å kjøre kollektivt at det lønner seg å kjøre privat, særlig hvis man er en hel familie på tur. Det er også et spørsmål om å lære seg hvordan brukerne ønsker å betale. Modellen er også forankret i at det hele skal basere seg på bruk av lokale kjøretøy; de samme kjøretøyene som går i skoletransport brukes, noe som også bidrar til høyere verdiskaping i de lokale selskapene. Det samme gjelder varetransport. Slik sett er potensialet for lokal verdiskaping et gjennomgående perspektiv.

Fraværet av et godt kollektivtilbud forklarer den høye bilandelen; kollektivtilbudet er ikke konkurransedyktig. Også fra fylkeskommunens side oppleves det som spennende at man tør å utfordre når det gjelder forretningsmodeller. Og igjen harmonerer dette med det fylkeskommunale perspektivet – der fremtidens mobilitets- og kollektivtilbud er kanskje ikke bare kjernekjøring med buss i faste ruter, men at det suppleres med bestillingstransport eller mikro-mobilitet. Spleiselagsmodeller mellom offentlig og privat sektor antas også å kunne bli viktigere. Samlet sett er det dette som kan lage et attraktivt tilbud i distriktene, ikke

fullfinansiering av buss. Pandemierfaringene fra de siste par årene slår også inn her, med tapte billettinntekter i byene som også kan påvirke tilbudet for distriktene.

Varelevering har blitt testet i påsken 2021, inspirert av forsøk i bysammenheng (Ruter) med en prislapp på 50 kr pr. levering. En spørreundersøkelse viste imidlertid at betalingsvilligheten var mye høyere, kanskje tre ganger så høy. Det legges nå opp til en bussforbindelse som baserer seg på et bestillingstransportkonsept. Et infrastrukturfond som baserer seg på frivillig betaling fra både faste innbyggere og hytteeiere diskuteres også i forbindelse med finansiering og forretningsmodeller. Og det er en diskusjon med hytteutviklerne om det er mulig å ta en hytteavgift som kan kanaliseres inn i fondet for å utvikle bedre tilbud. Det settes riktig nok spørsmål ved hvor realiserbart det er politisk sett, men det oppleves samtidig som interessant og nødvendig at noen våger å tråkke opp stien. Dette hevdes å være felles for alle tre involverte kommuner. En liten årlig sum fra hver hytteeier vil utgjøre store beløp.

Styringsgruppa har en stor portefølje av tiltak. Det styringsgruppa gjør er å se på forslag som kommer inn, og vurdere disse i forhold til ressursituasjonen i prosjektet. Dette gjør at det søkes mye på eksterne midler, og det utvikles også en kompetanse på dette. Klimasats har vært en viktig kilde som også gir støtte til fysiske tiltak. Ellers finnes forskningsmidler, men utfordringen her er at dette ikke nødvendigvis er ment til utvikling og drift av prosjekter og fysiske tiltak. Men det har vært søkt både NFR- og RFF-midler. Ofte oppleves kriteriene for å få tilslag på midler som for firkantede, med referanse til etablering av bedriftsnettverk (som også har vært relevant på Norefjell). Det er en mangel på midler til utvikling og særlig implementering av tiltak. Det kan være et stort fokus på innovasjon og utvikling av løsninger, men utfordringen er at det finnes ikke midler til å implementere løsningene. Og det er høy risiko for næringslivet å gå inn og finansiere det. «Det ender ofte opp med at du får en telefonkatalog av gode tiltak du aldri har råd til å implementere». Men når Norefjell begynner å tenke i retning av «hytteskatt», kan dette være en mulig vei rundt problemet, hevdes det.

Fra fylkeskommunes side oppleves suksesskriteriet – for de mindre kommunene generelt – å være at det settes av ressurser (gjerne i form av personell), men også kunnskap og finansiering må foreligge. På finansieringssida kan fylkeskommunen bistå i søknader om midler, en rolle som ikke nødvendigvis er en stor kostnad for fylkeskommunen. Men det er en god del prosess og dokumentasjonsarbeid involvert for å «knagge» de tiltakene kommunene jobber med opp mot fylkeskommunens overordnede strategier og planer. Men dette styrker søknadene, og her har fylkeskommunen en viktig rolle. Det ble for eksempel søkt om et samarbeidsprosjekt med SINTEF i 2020 (som ikke oppnådde finansiering) med en kobling til Oppdal kommune som har tilsvarende utfordringer. I tillegg jobbes det mye i ulike fora og læringsnettverk som fylkeskommunen gir tilgang til, hvor det er viktig å få kommunene ut for å fortelle om sin egen aktivitet. Når kommunene jobber i tråd med

regionale planer er det lettere å oppnå et moment, som gir økt oppmerksomhet og støtte tilbake til kommunene.

3 FYLKESKOMMUNENS ROLLE

Lokalt defineres Viken som en avgjørende partner i prosjektet; Fylkeskommunen har vært viktig som støtte for prosjektledelsen, som «sparringspartner» og som koblingspunkt til andre prosjekter og fora. Det at fylkeskommunen har en regional inngang til utfordringene oppleves som viktig. Dette har gitt nødvendig input og øker læringsgraden, og muligheten for å plukke opp ting som andre gjør. Samferdselsavdelingen FK er de som har vært aller nærmest på Testarenaen, men det er også tette bånd til regional- og næringsavdelingene. Regionreformen gis også et godt skussmål i denne sammenhengen; lokalt oppleves det at man fikk tilgang til en helt annen kompetanse gjennom Viken sammenlignet med Buskerud. Det har gitt et større nettverk å spille på, og ga prosjektet en helt annen dimensjon; en annen og ny kompetanse. Fylkeskommunen er både representert i styret for Testarena Norefjell og for Kongsberg By & Lab. Fylkeskommunen beskrives dermed som en av generatorene, både på finansiering og kompetanse. I tillegg oppleves det at det settes større tyngde bak distriktperspektivet; «det har vært mye fokus på by, men at man nå fokuserer på distrikt har gitt en ny dimensjon».

«Vi hadde ikke klart dette uten Viken».

«De har vært initiale i å starte prosessen».

Som nevnt foran har fylkeskommunen vært opptatt av de forretningsmodellene som prosjektet kan få etablert. Men også det å viske ut skillet mellom vare- og persontransport er en interessant tematikk som har relevans for andre deler av fylket (Vest-korridoren), men det er også en utfordring for Norefjell. Her har fylkeskommunen virkemidler. Det brukes mye penger på TT-tjenester (tilpassa transport),

«...men det er veldig dyre midler, så spørsmålet er om man kan styre midlene inn mot en form for subsidiering av bestillingstransport. Her må vi se på bruken av virkemidlene; kan vi styre disse slik at vi styrker bestillingstransporttilbudet, særlig i distriktene?».

For fylkeskommunen handler dette også om bærekraft- og nullvekstmål, om også ligger til grunn for Testarena Norefjell. Det at Norefjell er definert som en *testarena* gjør også slike ting interessant for fylkeskommunen, for å lære mer om mulighetene. Og som et alternativ til snakket om autonome kjøretøy – i dagens situasjon vurderes dette fortsatt som lite

kostnadseffektivt. Fylket er også opptatt av sensorbruken på drift og vedlikehold, som ikke nødvendigvis er knyttet til reiseliv. Styrken med en stor fylkeskommune er at det fins et mye større fagnettverk, og det er lettere å nå ut til ulike avdelinger.

Etter at Krødsherad kom ut på topp i innovasjonskonkurransen, gikk fylkeskommunen i dialog om hvordan man kunne bidra med kompetanse og ressurser. I tillegg er Viken opptatt av at det er mange hytte- og turistdestinasjoner, og at det kan være stor overføringsverdi i Testarena-prosjektet. Det er viktig at den kompetansen som opparbeides, deles. Viken er som nevnt representert i styringsgruppa for prosjektet, men initiativet i prioriteringen av piloter ligger på lokalt plan. Det er lokale utfordringer som skal løses, og det er viktig at kommunene har region;

«Man kan si mye om Viken, men en av fordelene [etter regionreformen] er at man er mye mer bevisst på forskjellene mellom by og land, når fylket ble så stort».

«Mye av det vi er interessert i er ikke de fysiske tiltakene de får til akkurat på Norefjell – det er veldig stedsspesifikt – men den prosessen de tre kommunene er i, hvordan de jobber seg imellom, og hvordan de har klart å knytte til seg næringsliv og teknologiklynger. Den prosessen er kopierbar. Og prosjektet tiker av såpass mange bokser, at prosjektet er veldig viktig for oss å følge. Vi kan lære mye av hvordan vi jobber med våre egne satsinger».

Den politiske forankringen interkommunalt om felles mål oppleves som en sentral forutsetning. Fylkeskommunen har organisert seg etter tre spor; by, distrikt og korridor (hovedveiene). Krødsherad ligger litt utenfor, men siden helgetrafikken til hyttestedstinasjonene er såpass stor får dette konsekvenser for fylkesveinettet som er overbelastet i utgangspunktet. Fylkeskommunens utgangspunkt er å se sammenhengen mellom by og distrikt i sin rolle som veieier.

I dette bildet handler fylkeskommunens forståelse av sin egen rolle i stor grad om å være et støtteapparat for kommunene og samordning av aktiviteter. «Det har vært en hypotese at man kan ta tiltak i byene og bare overføre det til distrikt. Og ut fra den erfaringen vi har, er jeg ikke enig i det som premiss, alltid. Jeg tror vi skal utfordre den antakelsen». Det faktum at en koalisjon av kommuner med felles interesser hadde klart å gå sammen, har også vært interessant sett fra fylkesperspektivet. På fylkesnivå jobbes det også med bygdemiljøpakker, hvor målet er å styrke kommunene i distriktsarbeidet med ressurser fra fylkeskommunen, og det jobbes med interkommunale samarbeid gjennom kommuneregionene. Dette beskrives som en viktig, men også krevende prosess; det skal forankres politisk og ressursmessig. Det er derfor interessant når kommunens selv tar initiativet. Fylket kobler seg på kommuner som er fremoverlente, og setter av ressurser til det.

Internt på fylkets samferdselsavdeling er arbeidet som nevnt delt mellom det som er definert som «korridorer», «distrikt» og «by». Distriktsgruppa har løftet fram Testarena Norefjell som ett av de viktigste distriktsmobilitetsprosjektene.

«Vi skaper mye oppmerksomhet rundt det, og er opptatt av å dele det arbeidet som gjøre i våre interne fagnettverk og faggrupper, men også eksternt».

Det er en dedikert person fra fylkeskommunen som følger prosjektet, men det rapporteres fast til henholdsvis plan -og næringsavdelingene – disse forvalter tilskuddsordninger og utredningsmidler. Det er også andre fylkeskommunale politikkområder som berøres og har relevans for utviklingsprosjekter av denne typen. I forhold til lokal planlegging møter man en klassisk problemstilling knyttet til vern og vekst – i dette tilfellet i form av hyttebygging i fjellheimen. En typisk konflikt er at man kan være positiv både til mobilitet mellom hytteområder og lokal utvikling i en sammenheng, mens natur- og miljøavdelinga setter ned foten for eventuelle utbyggingsinitiativ. Det handler også om en regionalt differensiert inngang til klimapolitiske målsettinger:

«Dette med klima er et problem; vi satser hardt på redusert biltrafikk, men det er lett å si når halvparten av fylkets befolkning bor i Oslo. Og så sitter de der oppe i Krødsherad hvor det ikke går en buss etter klokka fem».

4 SUKSESSFaktorER, BARRIERER OG LÆRING

Selv om ressurstilgang og finansiering kan være en utfordring i et så sammensatt utviklingsprosjekt som Testarena Norefjell, er det en opplevelse av at prosjektet har stor oppdrift og støtte for prosjektet. Utfordringene er reelle og noe alle føler, hevdes det. Samtidig

«Vi har en stor utfordring i forhold til nasjonal forvaltning; det er at de ser på innbyggertall når de ser på oss, mens vi vil at skal se på brukertall. Dette vil vi gjerne sende oppover til nasjonalt nivå».

etterlyses det en kortere vei «til de som bestemmer, som for eksempel jernbanen», og at disse kunne vært mer lydhøre for lokalt initierte løsninger. På litt lengre sikt er det også mulig at utfordringene blir mer synlige for den kommunale tjenesteleveransen. Det å holde tritt med å levere på for eksempel hjemmesykepleie og hjemmehjelp kan bli en utfordring hvis en større andel av fritidsbefolkningen velger å være på hytta størstedelen av uka. Dette anses ikke for å være et usannsynlig scenario gitt at bostandarden etter hvert er såpass høy.

Det pekes på at en suksessfaktor i oppstarten av prosjektet har vært en funksjonell sammensetting av styringsgruppa, som har klart å unngå det som ellers kan bli et problem i denne typen utviklingsprosjekt – at den direkte folkevalgte styringen blir for ensidig vektlagt. I denne sammenhengen pekes det også på at prosjektleder har fått frihet til å jobbe i rommet mellom offentlig og privat sektor, og rigge en styringsgruppe som har god bredde i sammensettingen – ikke bare formannskapet. Dette har vært viktig for å unngå det som betegnes som «typiske småkommunefeller» når det gjelder prosjektarbeid, og at man dermed har kunnet ta de grepene som gjør det mulig å jobbe fremover.

«Det å finne forretningsmodellene vil være vårt suksesskriterium».

En utfordring i det videre arbeidet – men også en mulig suksessfaktor – er knyttet til inntekspotensialet i de løsningene som etter hvert søkes implementert. Skal man leve av billettinntekter er det de folkerike områdene som blir interessante for næringsaktører, ikke

distriktene. Det er en grunnleggende utfordring å gjøre seg attraktiv for næringslivet på grunn av det begrensede inntekspotensialet. Forretningsmodellene er derfor det som er viktig fremover i forhold til en overgang til mer permanent drift av ulike løsninger og tilbud. Dette kan i praksis være snakk om å gi eksisterende virksomheter utviklede modeller, eller det kan være snakk om å utvikle nye selskaper, private eller i privat/offentlig regi. Prosjektet klarer å teste og etter hvert implementere, men usikkerheten er altså knyttet til hvor lønnsomt det blir.

En viktig forutsetning for å videreutvikle prosjektet og utvikle nye produkter knytter seg også til å videreføre arbeidet med mobilitetsinnsikt, og nyttiggjøre seg dette som et verktøy. Dette hevdes å kunne ha relevans i en langt videre forstand, for eksempel for arealplanlegging i kommunene ved at man får en større forståelse for mobilitetsmønstre, knutepunkter og opphopning. «Når det reguleres en hyttetomt i fjellet skal det alltid være to parkeringsplasser. Ja vel? Skal det også være slik i framtida, har vi det behovet?».

«Det at vi skal få innsikt i hvordan mobiliteten faktisk er, ikke bare tro det, er viktig for å forstå mobilitet. Dette er kanskje noe av det viktigste vi gjør».

Det pekes også på at en oppskalering av piloter og tester lettere vil la seg gjøre gjennom å koordinere med andre fjelldestinasjoner. Et læringsnettverk mellom destinasjoner kan gjøre at man ikke trenger å teste ut det samme alle steder, selv om det også er konkurranse mellom de ulike stedene. Dette er også viktig for langsiktigheten; Testarena Norefjell har kanskje et mer avgrenset vindu som konstellasjon. Men «grønn og sømløs mobilitet» - samarbeidet mellom kommunene – har en lengre historie, med ambisjoner om å være noe mer permanent. Det snakkes i denne

sammenhengen også om muligheten for deltakelse i flere innovasjonskonkurranser i tiden framover, og muligheten for å utvikle et kompetansesenter for destinasjonsreiser. Men dette kan skape kapasitetsutfordringer, gitt begrensede personellressurser. Disse perspektivene er også interessante for fylket, og kan være eksempel på et område hvor fylkeskommunen kan gå inn med ressurser for å hjelpe til. Kartlegging og dokumentering av prosessen blir viktig for å ivareta overføringsverdien i prosjektet. En kommunikasjonsressurs er kanskje nødvendig for å få til dette.

Det viktigste er hvilke løsninger og tiltak som kan vise seg å videreføres som permanente ordninger. Prosessen slutter ikke med innovasjonsprosjektet, dette oppfattes som et middel for å oppnå målet som er bedre tilbud til innbyggerne. Det kan ligge ambisjoner her om å utvikle prosjektet til å bli en nasjonal testarena. Selve testarena-logikken gjør dette kanskje mer flytende enn det ville vært i et vanlig prosjekt. Men målet er at det hele skal fungere uten at det ligger en sikkerhetsfinansiering i bunnen. Så fort det viser seg som bærekraftig teknologisk og økonomisk, er målsettingen å sette ordningene i ordinær drift. Da kan det frigjøres pilot-midler til andre ting.

En viktig underliggende utfordring for satsingen – ikke minst når det gjelder ambisjonene om en «grønne» målsettinger – har å gjøre med kulturelle barrierer både hos fastboende og tilreisende. Dette går på bruken av bil i mobilitetsløsningene. Det vises her til en gjennomført spørreundersøkelse hvor over 90% sier at de alltid bruker bil. Men samtidig er det slik at over 60% i spørreundersøkelsen svarte at dersom tilbudet er godt nok, ville man være villig til å gjøre endringer. Dette representerer et mulighetsrom. Men det kan også reise et spørsmål om man må inn og se på andre virkemidler knyttet til parkering og bomplassering for å håndtere utfordringene med bilkulturen.

«Det å forstå om [bilkulturen] vil endre seg, kommer til å være barrieren. Jeg vil si at vi har flere barrierer foran oss, enn det vi har hatt hittil».

En annen utfordring handler om valg av teknologileverandør; det er ikke gitt at man gjør de riktige valgene her. Dette er en problematikk som Testarena Norefjell har erfart. Men fordelen er at prosjektet er klart identifisert som et testmiljø; det innebærer at man er på jakt etter de beste løsningene og det skaper legitimitet rundt det å endre prosess og aktører underveis.

Både lokalt og regionalt er det stor tro på at Testarena Norefjell kan ha betydelig overføringsverdi til andre distriktskommuner og -kontekster. Det kan være erfaringer av mer generell karakter – mye kunne vært gjort annerledes i mange små kommuner, hvis de bare hadde jobbet og tenkt mer innovativt, smartere og på en ny måte, hevdes det. Men det er

kanskje særlig relevant for andre lokalsamfunn og kommuner som i likhet med Norefjell-kommunene er reiselivsdestinasjoner. En viktig lærdom som understrekes i denne forbindelse er det å også se mobilitetsutfordringene som en mulighet, og tenke gevinstrealisering – og at tilreisende ikke bare noen man skal rydde opp etter.

«Elementer av det vi gjør kan plukkes opp av andre. Vi ser for oss at vi må gå opp noen løyper i forhold til nasjonalt nivå i forhold til hvordan vi kobler offentlig og privat».

Det å ha et næringsperspektiv i bunnen trekkes frem som viktig her, og kanskje særlig det å se det mulighetsrommet som ligger i skjæringspunktet mellom offentlig og privat sektor. Stikkordene er igjen lokalt og lønnsomt. Hvordan er de de lokale aktørene skapes? Hvordan kan de ta over og drive dette?

«Ja, vi hadde med oss VY-gruppen, men det er ikke de som implementerer og løser problemet. De er ikke satt opp for det. Det må vi faktisk gjøre selv. Og det er heller ikke fylkeskommunens busselskap, Brakar. Det må skje på det lokale planet».

5 IKKE BARE ET MOBILITETSPROSJEKT

Sett utenfra, synes det rimelig å konkludere med følgende: Selv om kjernen i Norefjell-caset åpenbart handler om mobilitet, er det et prosjekt som tenker videre enn som så. Her påkobles annen kommunal tjenesteproduksjon og lokal næringsutvikling. Kommunenes samfunnsutviklerrolle er i så måte viktig, både når det gjelder å initiere aktiviteten, og i å koble arbeidet opp mot planarbeid. Det faktum at mobilitetsfeltet integreres i et bredere lokalt utviklingsperspektiv er interessant. Det er kanskje også avgjørende for å komme i inngrep med grunnleggende lokale samfunnsutfordringer. Samtidig ligger det også et element av regionbygging i prosjektet ved at det krysser kommunegrenser. Det umiddelbare inntrykket at en slik *innramming* av mobilitetsutfordringene bør være av interesse for mange – selv om distriktskonteksten kan være ulik. Og det illustrerer at smart mobilitet ikke nødvendigvis er knyttet til teknologianvendelse (selv når det åpenbart er en sentral komponent i Testarena Norefjell); det handler også om å gjøre ting på en bedre og mer effektiv måte.

I et litt større perspektiv aktualiserer dette også *fylkeskommunens* samfunnsutviklerrolle. Er fylkene rigget for å matche en slik integrert tilnærming til mobilitetsfeltet – på tvers av egne avdelinger, og i grenseflata mot andre institusjoner? I alle fall peker dette caset mot at det ligger en potensiell merverdi i å koble kommunal tjenesteproduksjon og lokale næringer til mobilitetsatsing. Hva Testarena Norefjell angår, er det åpenbart at Viken får gode skussmål her, og i stor grad handler det om fylkeskommunens rolle som fasilitator og nettverksnode

for prosjektet. Med dette menes både det å være direkte kompetansestøtte og tilgangspunkt for ekstern kompetanse og finansiering. Men på samme måte som ulike distriktskommuner har forskjellige mobilitetsutfordringer og muligheter til å ta tak i disse, kan forutsetningene variere mellom fylkeskommuner. Det reiser også et spørsmål om hvilke betingelser som må være til stede for å fylle disse rollene. Viken fylkeskommune er ikke nødvendigvis i en unik posisjon her, men dette er åpenbart relevant i en diskusjon om overføringsverdien av et eksempel som Testarena Norefjell.

5.1 KUNNSKAP SOM BUNNPLANKE

Etter vår oppfatning er det også et annet hovedelement i prosjektet som interessant, nemlig hvordan kunnskap om lokal mobilitet – både for fastboende og tilreisende – er en bunnplanke i det man holder på med på Norefjell. «Mobilitetsinnsikt er kanskje det viktigste vi holder på med», som en av informantene uttrykker det. Dette tenkes altså i nær tilknytning til næringsutviklingspotensial, lokale spin-offs og forretningsmodeller, og er noe som har et potensial for en unik behovsorientering av mobilitetstiltak. I tillegg er også sanntidsinformasjonen om vær- og føreforhold noe som kan gi stor gevinst for vintervedlikeholdet, og dermed for mobilitetsløsningene når behovet også er størst. Igjen er det mulig å problematisere overføringsverdien av en slik kunnskapsbasert tilnærming som her legges for dagen. Det er selvsagt ikke gitt at de påkoblede kompetansemiljøene (som er viktige i dette tilfellet) er tilgjengelig i andre distriktssammenhenger, men lokal kunnskap som en inngang til nytenking rundt mobilitetsløsninger tror vi er et viktig prinsipielt poeng, og noe som synliggjøres av dette caset. Her ligger det en overføringsverdi. Strategier for, og kunnskap om lokale mobilitetsløsninger må ikke nødvendigvis være basert på høyteknologi. Samtidig er ikke manglende nærhet til et «Kongsberg» noe som automatisk utelukker teknologisk baserte strategier, også for andre. Eksempelvis er Statens Vegvesen mer eller mindre til stede i det ganske land – og har en nøkkelrolle når det gjelder datainnsamling på vegnettet. Dette kan muligens være et ressurs- og kompetansemessig tilkoblingspunkt for andre kommuner og regioner som tenker i samme baner.

5.2 KOMMUNEN(ES) ROLLE

Et tredje moment som vi mener det er grunn til å trekke frem, er kommunens rolle i å initiere prosjektet. Det er ikke gitt at små distriktskommuner med begrensede ressurser ser det som mulig å ta en slik sjanse. Her har man gjort det. Dette ser også ut til å ha hatt betydning for fylkeskommunes interesse og støtte, og for å bygge en partnerskapsrelasjon mellom forvaltningsnivåene. Det er også interessant å merke seg at initiativet er koblet til en lokal/kommunal planprosess, et felt som ellers ofte er preget av svakt grunnarbeid og manglende vedlikehold i mange små distriktskommuner. Dette kan være en

bakenforliggende forklaring på hvorfor Tetsarena Norefjell her omtales som noe mer enn et mobilitetsprosjekt. Det som aktørene selv definerer som en suksessfaktor for prosjektet – den næringspolitiske tilknytningen, og merverdien i å koble kommunal tjenesteproduksjon og lokale næringer – er noe som en planforankring formodentlig kan gi prosjektet både god legitimitet og forankring. Og det synliggjør mobilitetsfeltet potensial for integrering i et større lokalt utviklingsperspektiv på en annen måte. I dette kan det også ligge læring for andre.

5.3 RISIKOVILLIGHET OG ENDRINGSAKSEPT

Når det gjelder mulige utfordringer for prosjektet, pekes det på at testing og pilotering som metode forutsetter risikovillighet og aksept for endring underveis (i prosess, konsortium og leverandører). Selv om dette nok kan sies å ligge i testingens natur, er det ikke gitt at en slik forståelse er like godt forankret hos alle involverte. En sterk lokal bilkultur nevnes også som et fenomen som i seg selv representerer en utfordring for å utvikle smart mobilitet. Det pekes også på at (eventuelle) «pisk-virkemidler» – parkeringsbegrensninger, bom-løsninger, mv. – kan skape legitimitetsutfordringer lokalt. Alle disse utfordringene peker dermed også på kommunikasjon av prosess og resultater underveis i prosjektet som avgjørende. Også dette reiser spørsmål om hvilken rolle fylkeskommunen kan spille. På hvilken måte kan fylkeskommunene bidra til å redusere betydningen av slike utfordringer? Er risikovilligheten og endringsaksepten tilstrekkelig også her, når lokale initiativ skal støttes finansielt og organisatorisk?

5.4 TESTARENA SOM SAMSTYRINGSMETODE

Som påpekt i kunnskapsstatusrapporten¹ til læringsnettverket, er et felles utgangspunkt for offentlige styringsinstrumenter på det smarte mobilitetsområdet at selve styringsobjektet er et fremvoksende og nytt politikkområde. Dette betyr også at styring i stor grad blir en øvelse i å håndtere usikkerhet, og nødvendigvis må ha en viss grad av eksperimentell karakter. «Styring» er imidlertid et begrep som i denne sammenhengen omfatter ulike prosesser. I hovedsak er snakk om to forhold; det å *avgrense, skaffe kunnskap om og definere* hva som representerer «smarte» løsninger på gitte samferdselsutfordringer, og det å *skape og utvikle tiltak* som påvirker eller former slike løsninger. Testarena Norefjell er i så måte et godt eksempel på hvordan begge disse forholdene treffer en lokal virkelighet.

Utfordringene er mange og sammensatte, og det må følgelig legges til rette for flere ting samtidig; kunnskap må skapes, reguleringer revideres, definisjoner etableres, og finansiering

¹ Bardal, m.fl. (2021): Smart mobilitet i distriktene. Sammenstilling av nasjonal og internasjonal kunnskap.

må skaffes til veie. Det betyr også at politikktutforming i større grad må involvere andre enn formelle myndighets- og beslutningsorganer, lokalt, regionalt og nasjonalt – en samstyringsmodell. Når Testarena Norefjell plasserer seg i skjæringspunktet mellom offentlig/kommunal sektor og private næringsinteresser, kan dette nettopp være et eksempel på en slik modell. Selv om faglitteraturen kan vise til mange eksempler på at slike samstyringsmodeller verken er uten prinsipielle eller praktiske utfordringer, kan det borge for nyskapende og utradisjonelle løsninger. Mye tyder på at Testarena Norefjell kan krysse av i den boksen også.