



FRUKTBARE STRATEGIER OG TILTAK for Sogndal 2050

Mulighetsstudier for Sogndal kommune
*Øyane-Granden – Fjøra aust – Nestangen
Leikanger – Kaupanger – Hodlekve*

Stiv kuling og Lala Tøyen

2021

INNHOOLD

INNLEDNING	s. 5
HVA GIR LIV I BYGD OG BY	s. 7
SOGN OG SOGNDAL	s. 9
VISJON OG MÅL SAMFUNNSPLANEN	s. 15
OVERORDNEDE STRATEGIER OG GENERELLE TILTAK	s. 17
ANALYSE, STRATEGI OG TILTAK I DELOMRÅDER	s. 19
<u>SOGNDAL SENTRUM</u>	s. 20
1 FJØRA AUST	s. 22
2 NESTANGEN	s. 28
3 ØYANE-GRANDEN	s. 34
4 KAUPANGER	s. 40
5 LEIKANGER	s. 46
6 HODLEKVE	s. 52
VEIEN VIDERE	s. 59

INNLEDNING

MULIGHETSSTUDIEN

Sogndal kommune inviterte høsten 2021 til konkurranse om tettstedutvikling. Seks delområder var pekt ut til å bli undersøkt gjennom en mulighetsstudie. Arbeidet har som mål å vise hvordan kommunen kan lykkes med å realisere samfunnsmålene i den nye samfunnsplanen, og skal fungerer som direkte innspill til kommunens arbeid med arealplan for 2022-2032.

Stiv Kuling og Lala Tøyen var invitert, og sammen valgt ut til å jobbe med alle områdene. I og med at vi har jobbet med seks delområder, er våre analyser og strategier på et overordnet nivå, som forhåpentligvis gir et godt grunnlag for mer konkrete diskusjoner om akkurat hvordan det bygget skal se ut, hvor den forbindelsen går og hvilken form det byrommet har - og som et diskusjonsgrunnlag for kommuneplanens arealdel. Vårt arbeid har pågått parallelt med andre kontorer på fem av seks delområder, hvor det kun er vi som har sett på Hodlekve fjellandsby.

Videre er arbeidet basert på befaringer gjennomført i oktober 2021 og samtaler med sentrale aktører fra referansegruppen som var sammenstilt av Sogndal kommune. Intensjonen med arbeidet har vært å sammenstille et grunnlag der stedene Kaupanger, Leikanger, Hodlekve og tre delområder i Sogndal sentrum analyseres og drøftes på en sammenlignbar måte. Sammenstillingen i arbeidet drøfter hvert sted ut fra sine egne premisser og danner grunnlag for å se sammenhenger og forskjeller mellom stedene som vil kunne spille inn i utviklingen av kommuneplanen.

Vi har utviklet fire overordnede strategier for holdbar og inkluderende tettstedutvikling i Sogndal kommune. Med utgangspunkt i å styrke eksisterende kvaliteter og særpreg er strategiene lokalt tilpasset for hvert av områdene. De lokale strategiene er supplert med en tiltaksliste.

Mulighetsstudien definerer sentrumskjernene, viktige akser og tettstedenes avgrensning. Ved å belyse styrker og svakheter har vi sett på utviklingspotensialet for hvert av delområdene, rollen de utspiller og hvordan de passer inn i en større kontekst.

Aspekter som er belyst inkluderer bolig, mobilitet, næring, sosiale møteplasser og oppholdsarealer. Disse elementene er samlet som foreslåtte strukturer og utgjør våre visjoner for fruktbare tettsteder og Sogndal i 2050.

BÆREKRAFT OG MEDVIRKNING

Mulighetsstudien søker å legge til rette for en holdbar og inkluderende stedsutvikling. Da er det viktig å se på hva og hvor man bygger, hvordan vi forflytter oss, arealutnyttelse og fortettingsmuligheter, gode offentlige rom og sosiale møteplasser og åpne prosesser som sikrer at planen utvikles i samspill med befolkningen.

Vi opplever at kommunen har skaffet seg et solid utgangspunkt gjennom gjennomført medvirkning til samfunnsdelen. Det er viktig at dette ikke blir sett på som et avsluttet kapittel, og at man fortsetter å ha en aktiv og inkluderende prosess i arbeidet med å skape kommunens nye arealplan.

HVA GIR LIV I BYGD OG BY?

For lettere å kunne jobbe konkret med tiltak for å skape liv i Sogndal sentrum, Kaupanger, Hodlekve og Leikanger, kan man tematisere ulike by(gde)livsfaktorer, der flere av disse må være tilstede samtidig for at man skal oppnå aktive sentrumsområder.

For at et sentrum skal kunne betegnes som bærekraftig og attraktivt kreves det en god balanse mellom variert boligtilbud, næring og handel, offentlige funksjoner, tilgang på grøntområder, rekreasjon, fritidstilbud og et transportsystem som priori-

terer grønn mobilitet. I sentrumsområder må bilens arealbruk reduseres for å skape gode møteplasser og et bedre lokalklima (jf. Attraktive, bærekraftige bomiljø i Småbyen, NAL 2015).

Slik sett er det snakk om en fortetting både av bygningsmasse og funksjoner – en sammenkobling av transport-, areal- og boligpolitikk. Liv i tettstedene oppstår som en følge av denne tettheten. Ved å sammenblende funksjoner tiltrekker det flere folk som kan utføre flere ærender på rad, og folk slipper å bruke bilen mellom hvert ærend.



Folk

Stikkord: demografi, møteplasser, interesser, barn, unge, eldre, besøkende, innbyggere sentrum, innbyggere omlandet, sosiale strukturer, identitet, fellesskap, samhandling



Boformer og boligformer

Stikkord: fellesskap, sambruk, leiligheter, tett-lav, lekeplasser, fellesrom, hagebruk, drivhus, holdbare løsninger, energieffektivitet, lys tre



Økonomi

Stikkord: handel, næring, service, tjenester, delingsøkonomi, fellesskap, nabolagsidentitet, sentrumsnæring, kjøpesenter, turisme



Mobilitet

Stikkord: opplevelser, gange, sykling, fart, vandring, effektivitet, kollektivtransport, flyt, målpunkter, bilkjøring, avstander, ferger, båt, folkehelse



Natur

Stikkord: klima, vilt, temmet, park, skog, elv, vann, blågrønt, plante- og dyreliv, opplevelser, økologi, dyrking, bevegelse, årstidsvariasjon, syklus, folkehelse



Kunst og kultur

Stikkord: musikk, kino, teater, litteratur, fotball, festivaler, samvær, integrering, fest, idrettsarrangementer, quiz, tradisjon, fellesskap



Bebyggelse og byrom

Stikkord: relasjon inne-ute, offentlig-privat, møteplasser, aktivitet, estetikk, kvalitet, sammenhenger, rom, det bygde og mellomrommet, tetthet, fortetting, aktive fasader, fleksibel førsteetasje, arenaer for arrangementer



Nytenking

Stikkord: samskaping, entreprenørskap, byen som arbeidsplass, ideer, overskudd, ombruk, testbed, midlertidighet, utprøving, generøsitet, mot, kunnskapsutvikling, overraskelser

SOGN OG SOGNDAL

REGIONEN

Vestland fylkeskommune

Vestland har cirka 630 000 innbyggere, hvorav bortimot halvparten (285 000) bor i Bergen. Tidligere tilhørte Sogndal fylket Sogn og Fjordane, som ble en del av den nye Vestland fylkeskommune 1.1.2020. Andre større byer og tettsteder i regionen er Førde (10 500), Vossavangen (6800), Nordfjordeid (3100) og Sandane (2 500).

Sogn

Sogn strekker seg fra havet i vest til fjellene i Jotunheimen i øst. Tidligere Sogn og Fjordane fylke bestod av de tre delene Nordfjord, Sunnfjord og Sogn. Sogn er således ikke lenger en administrativ enhet. Ytre Sogn i vest består av kommunene Gulen, Solund, Hyllestad og Vik. I disse kommunene er innbyggertallet rundt 15 000 tilsammen. Indre Sogn ligger i indre del av Sognefjorden og består av kommunene Sogndal, Vik, Aurland, Lærdal, Årdal og Luster. Innbyggertallet er totalt cirka 29 000.

Sogn regionråd er et interkommunalt selskap og et samarbeidsorgan for sju kommuner: Aurland, Høyanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal - det vil si Indre Sogn + Høyanger.

Regionrådet er kommunene sin felles utviklingsaktør i arbeidet med å sikre og videreutvikle rammevilkårene for bosetning, næringsliv og vekst i regionen. Rådet skal initiere og samordne definerte utviklingsprosjekter og oppgaver (kilde: Sogn regionråd).

KOMMUNEN

Sogndal kommune

Kommunen ble til ved sammenslåing med Leikanger og Balestrand i 2020 som del av den store kommunereformen.

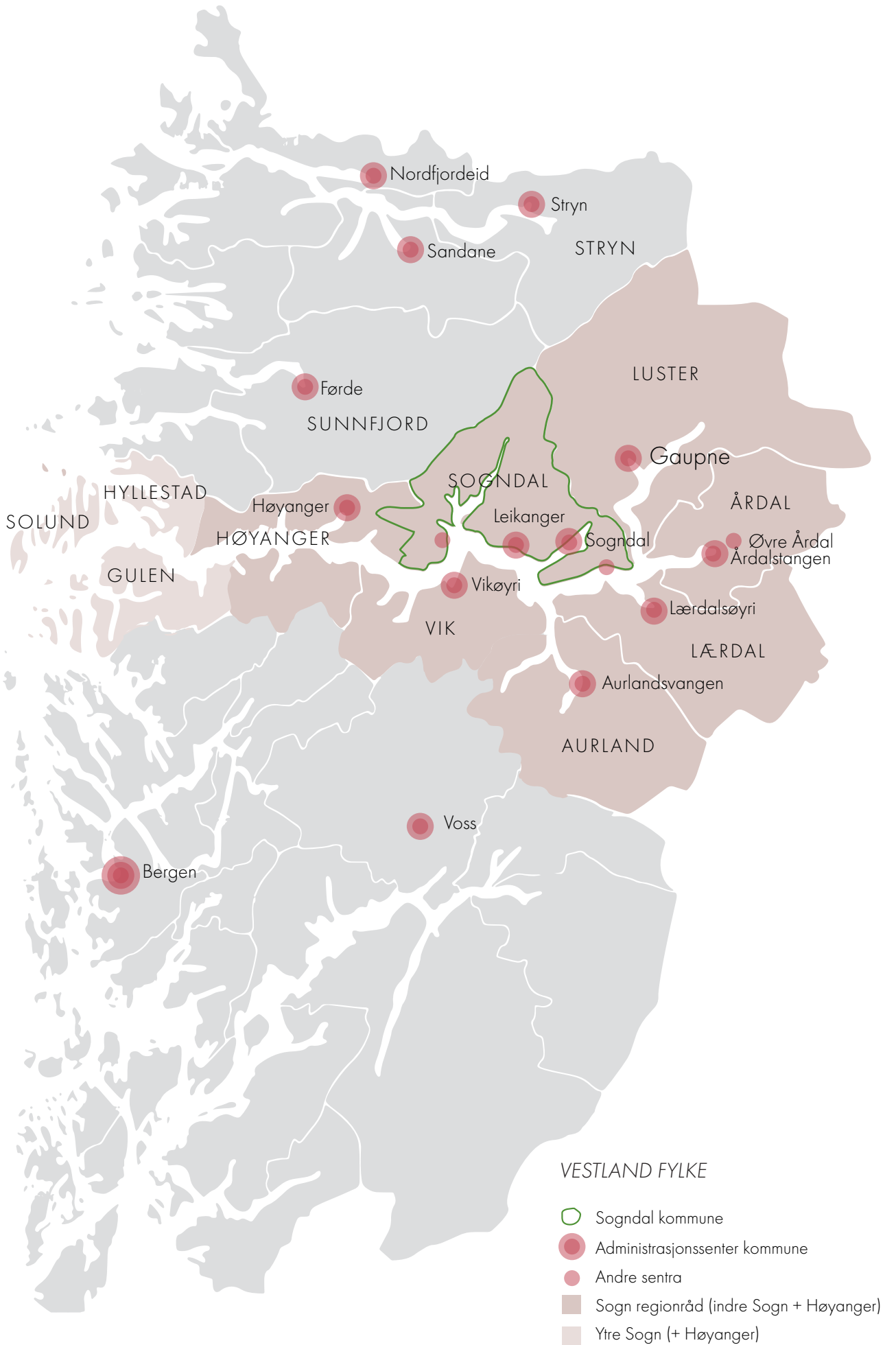
Kommunen har 12 000 innbyggere, og er den tolvte største kommunen i Vestland fylke. Det meste av bosetningen i Sogndal finnes i områdene i og omkring tettstedet og administrasjonssenteret Sogndalsfjæra (Sogndal). Tettstedet Sogndalsfjæra har 4 200 innbyggere, i tillegg kommer videregående elever og studentene. Ellers er det relativt tett bosetning langs Sogndalsfjordens nordside og i tettstedene Kaupanger, Hermannsverk/Leikanger og Balestrand. Sogndal er den eneste kommunen i Sogn med vekst i folketallet de siste 20 åra, og veksten forventes å fortsette fram mot 2050 (kilde: SNL.no).

VEKST OG FRAMTID FOR SOGNDAL

Årsaker til veksten

Sogndal er ett av bare to områder utenfor de store bysentra i Vestland som opplever kraftig folketallsvekst. Årsakene til veksten og grunnlaget for framtidig vekst er sammensatt og består av mange faktorer, blant annet:

- regionalt tyngdepunkt for handel og tjenester
- stor andel av offentlige arbeidsplasser (DigDir, NAV Vestland, Statsforvalteren, Fylkeskommunen, Statens Vegvesen Region Vest)
- en viss tilgang på urbane kvaliteter
- naturkvaliteter og gode vilkår for friluftsliv i ulike former
- et voksende gründermiljø
- en ung befolkning (lav gjennomsnittsalder)
- geografisk plassering
- regionen er en viktig og stor turistdestinasjon
- sterkt fagmiljø med Høgskulen på Vestlandet, Vestlandsforskning, videregående skole, (landets høyeste utdanningsnivå)
- skole og idrettsmiljø med Sogndal fotball, studenter og skoleelever
- topografiske begrensninger har gitt et relativt kompakt tettsted (Sogndal)



SOGNDAL OG SAMFERDSEL I REGIONAL SKALA

Båt

Sognebåten går daglig Sogn-Nordfjord / Sogn-Bergen. Sommerstid går båten videre inn til Flåm. Båten er viktig transportrute for arbeidsreisende, private virksomheter og offentlige etater. Båten er en særs viktig opplevelsese rute for reiselivet! Sogndal-Bergen tar omkring fem timer og har én avgang daglig alle dager. Sogndal-Selje tar omkring seks timer og har én avgang daglig i ukedagene. Sogndal-Florø tar fire og en halv time og Sogndal-Måløy tar fem og en halv time.

Fergesambandet Mannheller-Fodnes har faste avgangstider (20-minuttsintervall) med relativ høy frekvens, men er likevel en barriere for indre deler av indre Sogn som en felles bo- og arbeidsregion.

Trekantsambandet Hella-Dragsvik-Vangsnes er mindre trafikkert, har uregelmessige intervaller i avgangstider, og krever derfor mer planlegging i forkant av avreise.

Det er sommerrute/turistrute Kaupanger-Frønningen-Gudvangen.

Buss

Det er i området ulike typer bussforbindelser; regionale/nasjonale gjennomgangsruter, lokalruter, skoleruter, sommer-ruter/turistruter og ringbuss (en slags bybuss). Alle bussrutene fungerer som lokalruter.

Rutetilbudet er veldig lite helhetlig og urytmisk. Noen strekninger har god frekvens til gitte tider. Få ruter er gjennomgående og/eller har lengre stopp ved skyss-stasjonen i Sogndal. En del ruter er melkeruter med lang reisetid.

For at buss skal bli et reelt alternativ for flere bør det etableres et helhetlig busstilbud med sammenhengende ruter og forutsigbare avgangstider fordelt utover dagen. Første steg i dette bør vere med fokus på bo- og arbeidsfellesskapet Leikanger-Sogndal-Luster-Kaupanger. I neste omgang bør det utvides til å inkludere Balestrand-Vik-Lærdal-Årdal-Fjærland.

Ringbussen er et fungerende tilbud mellom Kaupanger, Sogndal sentrum og Campus, og kan med fordel utvides med flere ruter.

Busstilbudet er for tynt til at periodebilletter er et alternativ for mange, og prisene for høye ved enkeltturer. For en ungdom som vil besøke enn venn på Leikanger fra Sogndal krever det nøye planlegging og en hel ukelønn. Det må innføres soneprising, som er praksis i gamle Hordaland.

Det bør også videre utvikles muligheter for sømløse resier, der det er viktig med gode overganger mellom for eksempel buss og ferge, og privatbil og kollektivtilbud med for eksempel pendlerparkering.

Gange og (el)sykling

Tettstedene i regionen har alle forbedringspotensiale når det gjelder utbygging av trygge og opplevelsese rike gang- og sykkelveier. I tillegg til å gjøre det lettere å gå og sykle på kortere distanser - som er bra for miljøet om man kan velge å la bilen stå, så er det også et viktig folkehelse tiltak. Som Sogn regionråd også nevner i sin samferdselsstrategi, så kan skolene og skoleveiene prioriteres i arbeidet med flere trygge forbindelser for gående og syklende.

Gode gang- og sykkelforbindelser og avstander bør være en viktig premissgiver for all videre stedsutvikling og ved plassering av strategisk viktige funksjoner. Sist aktualisert med debatten rundt plassering av ny ungdomsskole på Leikanger og ny 1-7 skole i Sogndal.

Topografi kan være en utfordring i hele kommunen, og kanskje spesielt i Leikanger i forbindelse med barnskolen, men el-sykkel kan overkomme barrierene ved å skulle sykle i bratt oppoverbakke.

Bil

Bil er det foretrukne framkomstmiddelet i regionen og dette er også naturlig på grunn av avstander og folketall. Sogndal sentrum-Førde tar cirka 1,5 time med bil. Sogndal-Bergen 4 timer.

I Sogndalsfjæra, Leikanger og Kaupanger bør det kunne legges til rette for mindre bruk av bil ved satsning på flere trygge og opplevelsese rike forbindelser for gående og syklende mellom vitkige målpunkt som skole, butikk og fritidsaktiviteter som kan erstatte de korte bilturene.

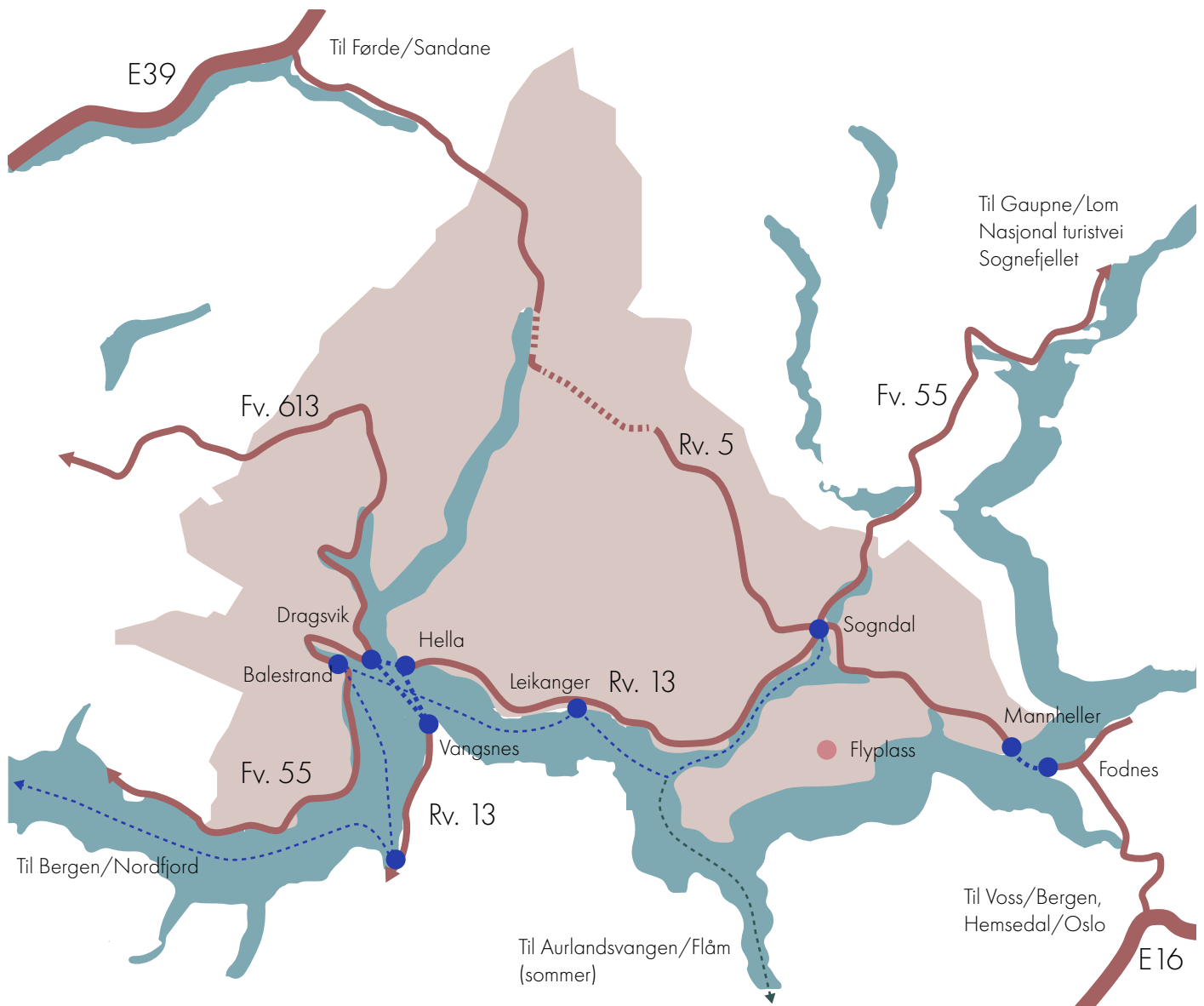
Flyruter

Sogndal lufthavn Haukåsen ligger sør for Storehøgen, en drøyt 20 minutters biltur fra Sogndalsfjæra. Flere direkteruter til og fra Sogndal er viktig for offentlig og privat næringsliv i Sogn. Det er direkteruter t/r Bergen og Oslo og gjennomgangsruter videre til/fra Sandane og Volda/Ørsta.

Nattstasjonert fly er viktig for å få opp regulariteten og for å sikre morgenavgangen til Bergen og Oslo. Lokalt næringsliv og kommune har av den grunn spleiset på og bygget ny hangar. Kortbanenettet og småflya har gode muligheter for elektrifisering innen rimelig tid.

Større samferdselsprosjekt under planlegging

Trafikkløsningen gjennom Sogndal sentrum (Fjæra) har i lang tid vært et aktuelt tema, og blir satt på agendaen igjen nå. I Sogndal er andelen lokaltrafikk svært høy, og en løsning gjennom sentrum må ha fokus på å bedre lokaltrafikken, bedre sentrumsforholdene og stimulere til alternative løsninger; parkeringsløsninger, pendleruter, gang- og sykkelforbindelser.



Aksen Sunnfjord/Nordfjord-Sogn-Østlandet/Oslo

Det er planer om bro over Sognefjorden mellom Mannheller og Fodnes, som skal erstatte dagens fergesamband. Prosjektet er et kommunalt samarbeid med tilsvarende brokryssing over Nordfjorden. En slik bro vil knytte indre Sogn mye tettere sammen som en felles bo- og arbeidsregion, og vil med tilsvarende bro i Nordfjord også kunne øke gjennomgangstrafikken en del. Det er også planer om tunell fra Lærdalsdalen retning Hemsedal.

Med større andel av gjennomgangstrafikk (fjerntrafikk) vil omkjøringsveg i fjellet bak Sogndal sentrum og tunell mellom Sogndal og Kaupanger bli mer relevant å diskutere.

Bergen/Voss-Sogn-Trøndelag

Rv 13 har gjennom Nye Veier en ganske stor pengesum for utbedring av veien mellom Sogndal og Odda. I hovedsak inkluderer dette utbedring av de smaleste og farligste delstrekningene. Veien mellom Leikanger og Hella er en del av Rv 13 og er en utviklingsbrems for indre Sogn som en samlet region. Vikafjellstunellen (også en del av Rv 13) mellom Vik og Voss har vært jobbet for i mange år, men har ikke nådd opp i NTP. Prosjekter langs Rv 13 kan styrke regionen som bo- og arbeidsregion, og koble oss tettere på Voss og Bergen.

Noen drømmer om tunell under Sognefjellet, som vil koble regionen tettere på Gudbrandsdalen og Trøndelag.

ARBEID

Sogndal er kommunen med det høyeste gjennomsnittlig utdanningsnivå i landet, og en ung befolkning.

Leikanger har en tyngde av offentlige arbeidsplasser; Statsforvalteren, Fylkeskommunen, NAV Vest, Skatt Vest, Statens Vegvesen Vest, DigDir, kommuneadministrasjon. Leikanger har også noe noe handel, service og tjenesteyting.

Kaupanger har en tyngde av industriarbeidsplasser, samt noe handel, service og tjenesteyting.

Sogndal har en tyngde av arbeidsplasser knyttet til idrett, skole, høyere utdanning og forskning, i tillegg til kultur, handel og offentlig og privat service- og tjenesteyting. Nortura er en stor industriarbeidsplass i Sogndal sentrum

Aksen Leikanger-Sogndal-Gaupne-Kaupanger er hovedtyngden i en felles bo- og arbeidsregion, i tillegg til områdene rundt (Balestrand-Vik-Lærdal-Årdal).

Sentralsykehuset ligger i Førde (inkl. fødeavdeling), et mindre sykehus ligger i Lærdal.

HANDEL

Sogndal er regionsenteret for handel, mange handler nok også i Førde ved andre ærender der. Netthandelen utfordrer handelen her, som de fleste andre steder.

Sogndal har gode forutsetninger for å styrke sin posisjon innen handel og kultur. De gode forutsetningene er blant annet befolkningsvekst, investeringskraft og -vilje, kompakt tettsted med korte avstander, ung befolkning, mange studenter og et stort kjøpesenter (Amfi) som ligger midt i sentrum. Selv om Amfi både er veldig introvert og representerer en stor barriere i sentrum er det også et viktig tyngdepunkt å spille videre fra. For å få til en styrking av sentrum som møtested for handel, kultur og uformelle aktiviteter vil det være viktig å tenke innenfra og ut, samle funksjoner, blande funksjoner, legge til rette for flere boliger i sentrum med mer.

Mer urbanitet, bedre forbindelser og gode møteplasser kan være viktige grep som også reduserer konkurransen fra nett-handel. Foruten netthandel er trusselbildet at en sprer handel og tjenester unødvendig utover, slik at de ikke styrker hverandre. Hva er forholdet mellom Fjæra, Sjøkanten, Skjeldestad og Kaupanger?

SKOLE OG OPPVEKST

Ny barnehage- og skolestruktur er på gang. Dette kan føre til store omveltninger på Leikanger og Sogndal; ny 1-7 skole i Sogndal og potensiell flytting av ungdomsskolen på Leikanger. Skolen på Kaupanger og oppvekstsenter på Ylvisåker, Fjærland og Balestrand ser ut til å bestå. Det er planer om ny barnehage i Sogndal og på Kaupanger. På Leikanger er det planer om en større barnehage på bekostning av mindre eksisterende, til stor protester lokalt.

I samtaler med ungdomsrepresentanter har vi avdekket at ungdommene mangler samlingssted både i Sogndal og på Leikanger og Kaupanger. Det er ytret et sterkt ønske blant ungdommen om å få på plass gode og varme samlingssteder for uformell sosial omgang og utøving av kunst, kultur og musikk. Ungdomshusene må ligge veldig sentralt, nær kollektivtransport (Solhov er i følge ungdommen for langt fra sentrum).

Er ikke behovet for nye skoler enn gyllen anledning til å skape mer-åpne skoler, som også kan inneholde ungdomshus på ettermiddag, kveld og helg? Spesielt i Sogndal som har videregående og mange elever på hybel er det svært mangelfullt at ungdommen ikke har et anstendig samlingssted, på lik linje med studenthuset for studentene.

OPPLEVELSER OG TURISME

Indre Sogn er en stor del av norsk reiseliv og turisme. To av Norges UNESCO-steder ligger i Sogn; Urnes stavkirke og Vestnorsk fjordlandskap, Nærøyfjorden.

Cruiseturisme og Flåmsbana er giganter i turistsammenheng. Norsk Reiselivsmuseum ligger i Balestrand, Sverre Fehn sitt Bre-museum og Bokbyen i Fjærland. Fjordlandskapet, fjellheimen og breene, kulturlandskapet og kulturhistorien er del av både de nære små og de stor globale turistopplevelsene. Regionen har mange stavkirker og mange historiske trehoteller, blant dem Norges eldste hotell.

Fjellene i indre Sogn har oppnådd en høy status som arena for rekreasjon og friluftsliv i mange ulike former; klatring, frikjøring på ski, stisykling, brevandring og fotturer. Indre Sogn har tre nasjonalparker; Breheimen, Jostedalsbreen og Jotunheimen.

IDENTITET? FJORD, FJELL, FRUKT OG FOTBALL?

Historisk var Sognefjorden den viktigste ferdselsåra mellom stedene i Sogn. Som ferdselsåra er den ikke like viktig lengre, men den er fortsatt en viktig identitetsbygger i regionen. Ellers er viktige identitetsmarkører:

- student- og elevbygd med Høgshule og videregående
- fotballbygda. Et fotball-lag fra bygda som har hevdet seg med de store
- saftbygda: Fruktdyrking og Lerum fabrikker som en nasjonal stor aktør
- gründermiljø
- aktivt friluftsliv med frikjøring og snø i verdensklasse, stisykling, klatring med mer
- vekst og utvikling
- administrasjonssentrum med stor tyngde av offentlige arbeidsplasser

Bygdeparadokset

Saftbygda, studentbygda og fotballbygda spiller alle på Sogndal som et bygdesamfunn. Alle tendenser og visjoner peker på utvikling i retning av urbanisering og bymessige kvaliteter i Sogndal. På mange vis er det også dette Sogndal trenger for å bli et mer komplett og interessant sted.

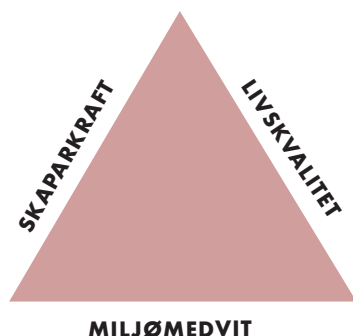
VISJON OG MÅL SAMFUNNSPLANEN

EN SAMSKAPT SAMFUNNSPLAN

Den nye samfunnsplanen til Sogndal kommune bygger på over 400 innspill fra innbyggerne. Resultatet av en slik åpen prosess er økt innsikt og et vidt spekter av gode ideer og spennende tanker. Offentlige instanser, frivilligheten, næringslivet og ansatte i kommunen har kommet med sine bidrag, og sammen med innbyggerne har man tegnet et stort og sammensatt bilde av hva og hvem Sogndal er. Samtidig ser samfunnsplanen på utfordringer og ønsker for fremtidens Sogndal. Planen staker ut kursen for å komme dit man vil.

VISJON

Visjonen til samfunnsplanen har fått overskriften *“Livskvalitet og utviklingskraft i Sogn”* og beskrives videre slik: *“Livskvalitet fordi me vil at innbyggjarane skal kunne leve det gode liv i kommunen vår. Utviklingskraft fordi me vil vere ein kommune som skapar vår eiga utvikling, og Sogn fordi Sogndal ønskjer å bidra til ei utvikling som er større enn oss sjølve.”*



MÅL

Sogndal kommune har valgt tre samfunns mål som til sammen skildrer samfunnet de ønsker seg i 2030: Skaperkraft, livskvalitet og miljøbevissthet. Disse målene skal utgjøre rammeverket for alt kommunen foretar seg. Disse er også lagt til grunn for arbeidet i dette mulighetsstudiet. Disse gjengis i det følgende:

Skaperkraft

“Innbyggjarane, næringslivet, frivilligheita og dei andre skapande kreftene i kommunen er den viktigaste drivkrafta for ei aktiv nærings- og samfunnsutvikling. Sogndal kommune skal gje gode krefter dei beste rammene for å realisere ei god arbeidsplassutvikling, folketalsutvikling og skaparkraft i heile kommunen.”

Livskvalitet

“Å ha livskvalitet som samfunns mål krev at me leverer likeverdige tenester til alle innbyggjarar der folk bur. Trivsel vert skapt der ein bur, og Sogndal skal jobbe for at alle lokalsamfunna gjev rammer for god livskvalitet.”

Miljøbevissthet

“Sogndal kommune skal vere ein miljømedviten kommune med klima og miljø som premisser for alt me gjer. Dette betyr at kommunen kuttar klimagassutsleppa våre, driv systematisk klimatilpassingsarbeid og har minst mogleg avfall, mest mogleg gjenbruk og ein medveten arealbruk.”

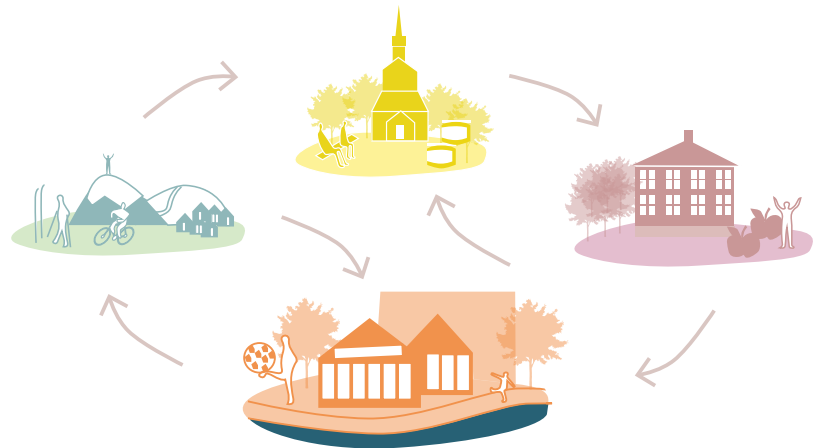
SATSNINGSOMRÅDER

For å oppnå disse målene har Sogndal kommune definert noen satsningsområder. Disse er: Best på oppvekst, skapt for aktiv livsstil, kompetansemiljø i eliteserien, fruktbare tettsteder og utviklingslokomotiv i Sogn.

OVERORDNEDE STRATEGIER OG GENERELLE TILTAK

OVERORDNEDE STRATEGIER

1. Samle og styrke bygdelivet
2. Bevegelse som opplevelse
3. Gode blågrønne bygder
4. Tettsteder i symbiose



Overordna strategi 4: tettsteder i symbiose

GENERELLE TILTAK

Generelle tiltak (som gjelder for alle seks delområder):

1. Bygge gater og byrom med en menneskevennlig skala og på de gåendes og syklendes premisser
2. Utvikle et mer finmasket og opplevelsesrikt nett av gang- og sykkelforbindelser mellom målpunkt
3. Forfine naturkvalitetene i «de små situasjonene» i tettstedene
4. Lage møteplasser og byrom som forholder seg til landskapet og "den store naturen"
(Siktlinjer, mikroklima og lokal identitet og særpreg)
5. Konsentrere bebygde områder ved fortetting innimellom eksisterende bebyggelse og flere funksjoner
6. Utvikle arkitekturen som noe stedstilpasset og klimatilpasset med menneskevennlig skala
7. Etablere spesifikke aktiviteter og tilbud for å styrke plasser og bevegelseslinjer som sosiale møteplasser

ANALYSE, STRATEGI OG TILTAK I DELOMRÅDER

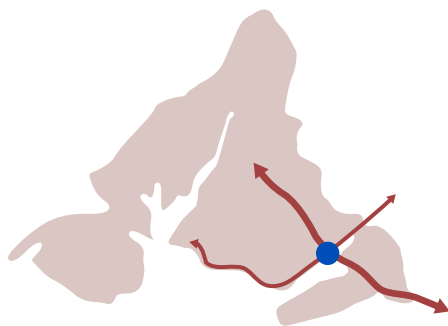
I denne delen vil vi ta for oss analyse, strategi og tiltak for seks definerte delområder. Tre av disse ligger sentralt i tettstedet Sogndal (Nestangen, Fjæra aust og Øyane-Granden), to er etablerte tettsteder, Kaupanger og Leikanger, – og Hodlekve er hyttelandsby som på sikt kan bli en fjellby og et nytt tettsted.

Vi vil starte med en introduksjon til de tre delområdene i Sogndal sentrum ved å se disse områdene i sammenheng. Deretter vil vi komme inn på analyser, strategier og tiltak for hver av de seks delområdene.

De tre områdene i Sogndal ligger alle ved fjorden og er plassert på hver ytterkant av tettstedet (Nestangen og Øyane-Granden) og midt i (Fjæra aust). Hvert av delområdene er ganske klart definert av fjorden, elva, hovedveg, boligområder og/eller ferdige områdeplaner. Delområdene ligger ikke inntil hverandre, og det har derfor vært viktig å se på koblinger mellom områdene og hvordan de forholder seg til randsonene sine. For Fjæra aust har vi valgt å ta med deler av boligområdet nord for Leitevegen for å styrke fokuset på tverrforbindelser og sammenhengen mellom boligområder og sentrum.

Kaupanger, Leikanger og Hodlekve er geografisk utstrakte områder. Her har vi først utarbeidet en analyse og en overordnet strategi for hele området, før vi har zoomet inn på det vi har definert som det viktigste tyngdepunktet. For tyngdepunktet er det utarbeidet en illustrasjonsplan og aksionometrisk illustrasjon, supplert med strategiske grep og en liste over anbefalte tiltak.





SOGNDAL SENTRUM

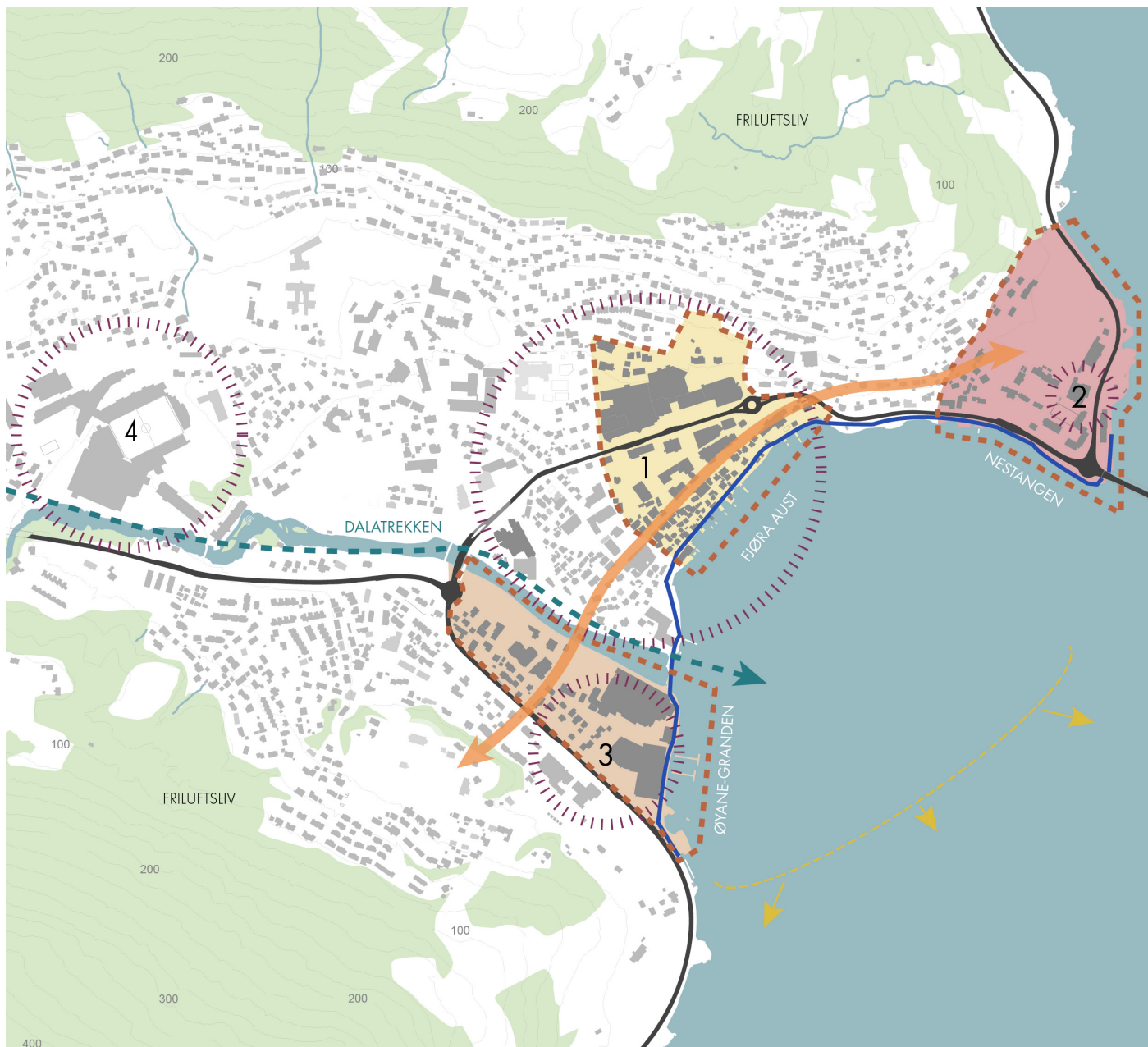
Sogndal har en topografi som har gitt et kompakt tettsted med relativt korte avstander. Bygda har over tid hatt en positiv utvikling, som også har ført til press på areal. Utfordringen kan være at det er for lett å ta i bruk ledig areal og utvide tettstedet oppover dalen, i stedet for å bygge på "vanskeligere" tomter innimellom. Slik blir avstandene lange, og det er lett at bilen prioriteres som det foretrukne framkomstmiddelet.

Sogndalsfjæra er det historiske og nåværende tyngdepunktet og sentrumet i bygda, og bør også være det i framtida. Nestangen og Øyane-Granden ligger som to sentrumsnære områder, som det er naturlig å tenke seg blir knyttet tettere sammen med Fjæra. De tre områdene ligger rundt det samme indre fjordbassenget og er godt koblet sammen langs fjorden med Fjordstien og Osenbrui. Områdene er også koblet sammen av Rv 5 og Rv 13, men det er behov for flere og bedre sammenkoblinger, også over elva.

Det er i gjeldende arealplan definert et område for sentrumsformål i Sogndal. Etter vår vurdering er dette området for stort og generelt beskrevet, og definerer i for liten grad innhold og funksjoner innenfor ulike delområder, og i hvilken rekkefølge ulike områder bør utvikles.

Vår tilnærming er at Fjæra skal være tyngdepunktet og drivkraften i bygdebyen Sogndal, og inneholde så mange tilbud og tjenester som det er mulig å få plass til. Nestangen er et naturlig supplement til sentrum (Fjæra) med potensiale for mange og gode sentrumsnære boliger, og et lite bydelssentrum. Øyane-Granden mener vi bør utvikles når Nestangen er "ferdig", også for å beholde arbeidsplassen på Nortura lengst mulig.

Campus er viktig tyngdepunkt når det kommer til kompetansearbeidsplasser, høgskole/studenter, idrett, skole og lignende. De østre delene ligger relativt tett på sentrum, og på sikt vil det være naturlig å koble disse tettere sammen. De vestre delene av Campus ligger relativt langt fra sentrum, og en utvidelse videre vestover vil være uheldig for styrkingen av sentrum.

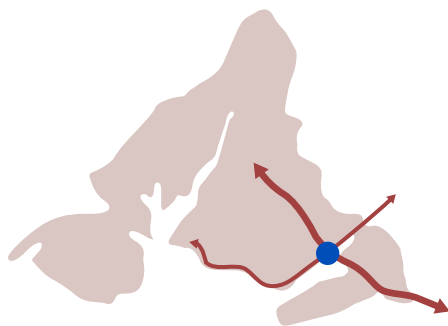


DE TRE DELOMRÅDENE I SOGNDAL SENTRUM

Foreslått utviklingsrekkefølge:

- 1 Fjora aust: tyngdepunkt og drivkraft
- 2 Nestangen: sentrumsnære boliger og bydelssentrum
- 3 Øyane-Granden: sentrumsnære boliger og elvepark
- (4 Campus: kompetansearbeidsplasser, høgskole etc. bør utvikles i retning sentrum)

To hovedforbindelser knytter i dag disse tre sammen: riksveien og fjordstien. Det blir viktig å etablere andre forbindelser mellom disse, som for eksempel en gate som prioriterer gående, sykling og byliv som skissert med oransje pil.



1) FJØRA AUST

STRATEGISK RETNING

– tverrforbindelser, bygater, fortetting og møteplasser for ungdom



Taket på Amfi kjøpesenter, her er det muligheter for nye boliger



Fossetunet (F3)



Studenthuset Meieriet (F1)

ANALYSE

FAKTA

Fjæra er sentrum i Sogndal, både historisk og i dag. Fjæra aust er den mest sentrale delen av Fjæra; det er i dette området en finner det som er av bymessige kvaliteter og funksjoner; tilløp til bygater, plasser og torg, studenthus med konsertscene, kulturhus, handel, kontor og tjenesteytinger, med mer.

Fjæra aust strekker seg fra fjorden i sør-øst til byggefeltet i nord. Topografisk er området delt i to. Fra Fjærevegen og nordover ligger sentrumsflaten med det meste av sentrumsfunksjoner. Området mellom Fjærevegen og fjorden kalles Nedstefjæra, og er et strandsittermiljø med små trehus, uthus og naust. Nedstefjæra er et bygningsmiljø med tydelig karakter, og med kulturhistorisk verdi. Langs fjorden går Fjordstien som kobler hele fjordlinja i tettstedet sammen fra nes til nes.

Planmessig avgrenses området i vest og nord av fire ulike områdeplaner (Leitevegen Nord, SOS-Trudvang-Prestadalen med meir, Fosshaugane og Fjæra Vest) og fjorden.

Kjøpesenteret Amfis østre og vestre ender utgjør viktige målpunkt i området. Andre målpunkt er kulturhuset, Sentrumsparken, dampskipskaia, Studenthuset, Heradshuset, Trudvang barneskole og fjordstien.

PLUSS OG MINUS

Området består av en variasjon av bygningstyper og strukturer, fra småhus, til bymessige kvartal og store enkeltbygg som i varierende grad forholder seg til en overordnet struktur. Variasjonen i seg selv er en kvalitet, men den noe utflytende strukturen gjør at mange mellomrom er for vide som gater og for små for fortetting.

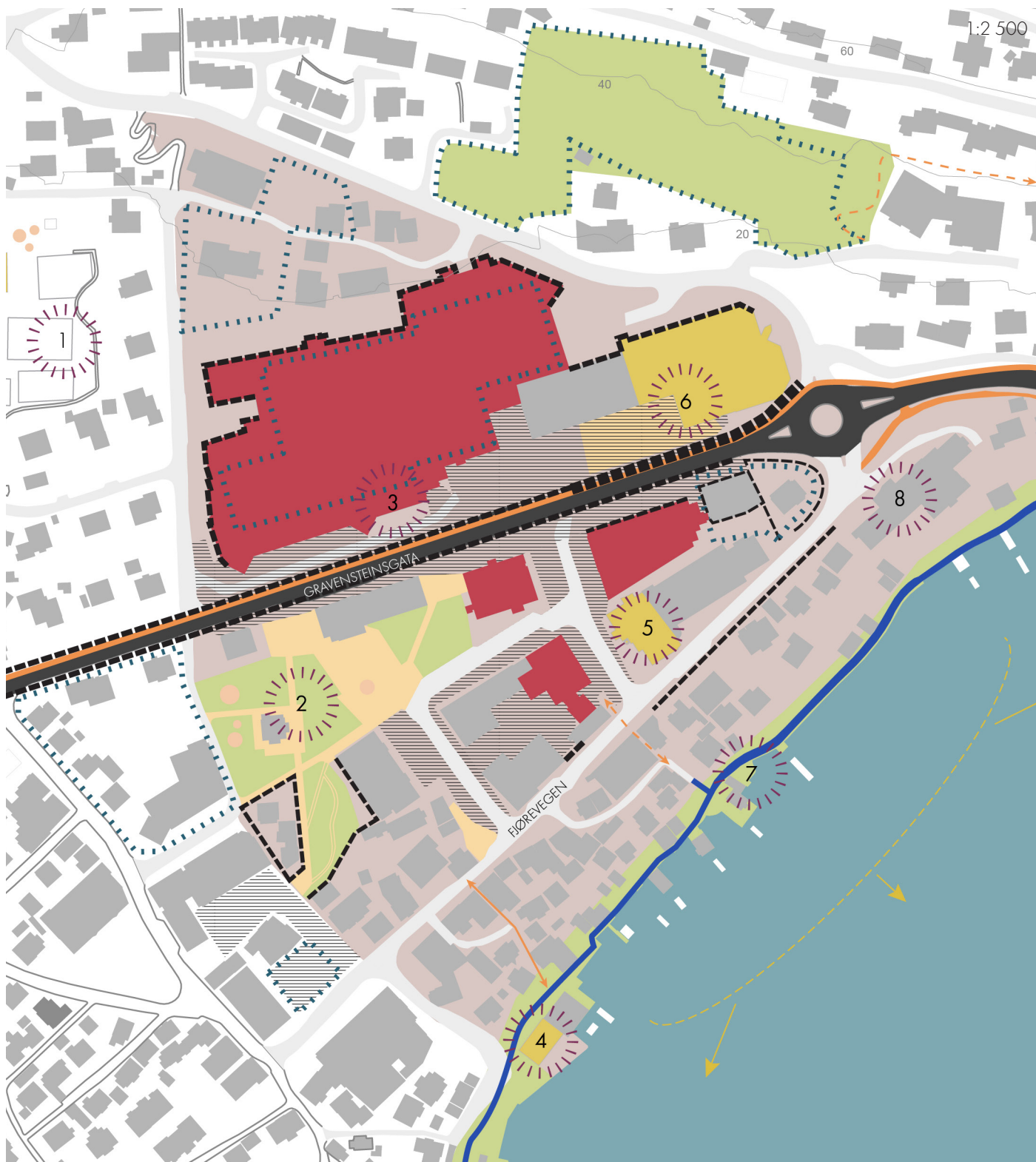
All trafikk gjennom Sogndal, og det meste av trafikken fra byggefeltet på nordsiden går gjennom Gravensteinsgata. Det medfører at veien har en veldig stor andel av lokaltrafikk. Relativt store areal er brukt til overflateparkering, som med fordel kan brukes til aktiviteter som bidrar til byliv, som parker, møteplasser, fortetting som intensiverer bruken av sentrum.

Etableringen av handelsyngdepunkt på Øyane, Skjeldestad og til dels Kaupanger medfører trolig en økning i bilbasert handel i sentrum.

Sentrumsparken er en viktig møteplass og grønn lunge, som binder sentrum sammen. Den har gode fasiliteter for voksne og barn, men mangler utendørs aktivitetstilbud for ungdommer og studenter. Ungdommen mangler i tillegg varme møteplasser.

POTENSIAL

Det ligger et stort potensial å skape forbindelser mellom sentrum og det store landskapsrommet, både med fysiske forbindelser og visuelle sitklinjer. Området har potensiale for fortetting av både funksjoner og bygningsmasse, og forsterking av urbane kvaliteter med gode møteplasser og ny aktivitet Amfi er et viktig tyngdepunkt som også kan gi grunnlag for mer handel og aktivitet i Fjæra. Et større underjordisk parkeringsanlegg vil redusere behovet for overflateparkering og vil åpne opp for en mer bymessig struktur der det blir tettere mellom funksjoner og bedre for folk til fots å bevege seg.



FJØRA AUST – ANALYSEKART

- 1 Trudvang barneskole - møteplass for nærmiljøet
- 2 Sentrumparken - viktig møteplassfunksjon, aktiviteter spesielt for barn
- 3 Amfi. Viktig tyngdepunkt for handel i sentrum, men samtidig en stor barriere
- 4 Dampskipskaia. Møtested med kafè/bar og utleie av kajakk, SUP-brett med mer
- 5 Studenthuset - en nøkkel for å aktivisere sentrum!
- 6 Kulturhuset. Viktig sosialt møtested for kino, bibliotek og kulturelle fremvisninger
- 7 To sitteamfi som møte med fjorden. Har potensiale til å bli en viktig allmenning.
- 8 Fjordhotell og hotellhage. Opplevs introvert og lite tilgjengelig for allmennheten

- FJORD
- INTROVERTE BYGG
- DELOMRÅDET
- DÅRLIG UTNYTTELSE
- ⊛ VIKTIG ELEMENT
- BYGG MED POTENSIALE
- BARRIERE
- MULIG BYGGETOMT
- ↪ HOVEDRETNING UTSIKT
- ↪ GANGE OG SYKKEL
- LEK
- FJORDSTI
- HOVEDVEI



FJØRA AUST – STRATEGIKART OG STRATEGIER

- 2.1 Styrke eksisterende gateløp og forbinde gatene visuelt og fysisk med fjord og omland.
- 2.2 Etablere tverrforbindelser som knytter sammen målpunkt i området i et tett nettverk for gående og syklende, inklusive forbindelser fra sentrum til fjordstien.
- 2.3 Etablere mer utadrettede funksjoner i noe av småhusbebyggelsen langs fjorden (kafeer, småbutikker, gallerier), særlig langs viktige gangforbindelser og gatehjørner.
- 2.4 Etablere møteplasser, spesielt for unge og eldre - både ute og inne.
- 2.5 Fortette på strategiske steder for å fremme byliv

	FJORD
	LETT FORTETTING
	NYTT BYGG
	PRIORITERT GÅENDE
	MØTEPLOSS
	AKTIV FASADE
	ÅPEN FASADE
	AKTIVITETSOMRÅDE
	GANGE OG SYKKEL
	FJORDSTI
	HOVEDVEI

FJØRA AUST – ANBEFALTE TILTAK

- 2.1.1 Ruste opp Fjørevegen som attraktiv byggate, spesielt mellom allmenning F1 (Studenthuset) og F3 (Fossetunet)
- 2.1.2 Ruste opp Gravensteinsgata som en attraktiv byggate. *For å få til dette må Amfi bygges om slik at den henvender seg til gata. Området sør for Amfi kan fortettes med bygg tilpasset menneskets skala, i kombinasjon med utvikling av byrom og møteplasser. Høydeforskjeller og tverrforbindelser må studeres, slik at man kan bygge ett gateløp.*
- 2.1.3 Ruste opp Parkvegen øst og vest som attraktiv byggate, men som blindgater med noe gateparkering.
- 2.1.4 Utvikle allmenningene F1-F3 langs Fjørevegen til gode byrom og møteplasser. *Studenthuset må kobles tettere på byrommet, og utvides til å bli en sentral del av allmenning F1. Parkvegen frå Heradshuset til Ølnestorget avvikles som bilvei (tilgang for spesielle behov) og torget kan aktiviseres fra vegg til vegg.*
- 2.1.5 Etablere en offentlig allmenning ved fjorden i enden av midtstrekket og kortstrekket - F4. *Offentlig fjordbad, stupe tårn og badstu kan egne seg godt her. Fjordstien har også utfordrende stigningsforhold for rullestolbrukere i dette området, noe som kan ordnes som del av samme tiltak.*
- 2.2.1 Etablere og forsterke tverrforbindelser ned til fjorden i fire hovedakser; Campusstrekket , kortstrekket, midtstrekket, og langstrekket.
 - A) Campusstrekket (Fjøra vest): Campus – Plassen – Gildevangen – Allmenningen – Steinbyggjegota/Pettergota – Lerum brygge
 - B) Langstrekket: Leite – Leighgota/Trudvang – Sentrumsparken – Fossetunet – Bryggjegota – Dampskipskaaien
 - C) Midtstrekket: Y-akse fra vestre og midtre del av Amfi – Sentrumsparken – Ølnestorget – Rusebakken – Fjordstien
 - D) Kortstrekket: Leitevegen – Amfi – Parkvegen/Studenthuset – Rusebakken – Fjordstien
- 2.2.2 Etablere trygge og gode krysningspunkt mellom tverrforbindelser og bygater.
- 2.2.3 Etablere en forbindelse på gateplan gjennom Amfi.
- 2.3.1 Legge til rette for mer aktivitet og flere tilbud langs fjordstien, for eksempel sette i stand to falleferdige naust som kan benyttes som kunstgalleri, sommerkafé eller lignende.
- 2.4.1 Sentrumsparken utvides og suppleres med flere aktiviteter, spesielt rettet mot ungdom og studenter. *Skatepark øst for Flåtengården, liten pumptrack på trekanten ved Heradshuset/bankbygget, klatreskulptur, fotballbinge nord for kafé Krydder. Alle disse aktivitetene forsterker og bygger opp under identiteten til Sogndal.*
- 2.4.2 Etablere et ungdomshus i sentrum. *Skolebyggda Sogndal har et skrikende behov for et åpent ungdomshus, som sosialt møtested og som tilrettelegger for utøving av kunst og kultur. Ungdomshuset må plasseres i sentrum, nær andre tilbud og kollektivtransport. Ungdomshuset kan være del av en mer-åpen ny sentrumsskole på Trudvang, integreres som del av fortettingsprosjekt i Fjøra eller en kan ta i bruk ledige og egnede lokaler i sentrum.*
- 2.4.3 Omforme plassen foran Kulturhuset – slik at den er brukbar for alle. *Den kan med stor fordel fungere som test-bed for ulike utforminger og aktiviteter over en periode som medvirkning til designprosessen*
- 2.4.4 Styrke Kulturhuset som uformell møteplass - og koble dette til plassen utenfor. Kulturhuset kan fylles med mer innhold og kontorer bør vike til fordel for utøving av kunst og kultur.
- 2.5.1 Fortette i randsonen vest for Sentrumsparken, kvartalet Parkevegen/Fjørevegen og ved rundkjøringen ved kulturhuset.
- 2.5.2 Etablere boliger på taket av Amfi.

SUPPLERENDE TILTAK

Etablere nedgravde felles søppelløsninger. Sentrum okkuperes og skjemmes av store mengde søppeldunker ved hentetider for disse. Nye prosjekt må løse dette som del av prosjektet.

Kommunen kan ta en aktiv rolle i å fylle opp og aktivisere ledige lokaler i Fjæra.

Mer sykkelparkering!

Legge til rette for etablering av stor underjordisk parkeringsgarasje i sentrum.

Legge til rette for sosiale møteplasser for eldre; håndverkskafé, datakafé for hjelp til enkle gjøremål

Stimulere til etablering av flere og varierte typer boliger sentrum. Boligprosjekter som motvirker ensomhet, skaper sosialt fellesskap, *gaining by sharing*, tilrettelegger for et aktivt og inkluderende liv for eldre og de med nedsatt funksjonsevne.

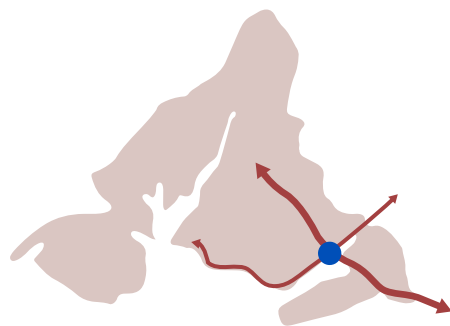
Sikre universell tilkomst mellom fjordstien og Fjæra som del av tverrforbindelsene skildret over; for eksempel gangpir/bro og offentlig heis.

Studenthuset er en nøkkel i å aktivisere sentrum - det bør kobles tettere på byrommet

Alle nye større tiltak i bygda må vurderes i forhold til om de forsterker eller svekker Fjæra som urbant og aktivt sentrum, for eksempel plassering av ny sentrumsskole, etablering av handel og næring andre steder enn Fjæra.



Allmenningen ved Studenthuset (F1) med gjenvunnet kobling og utsikt til fjorden



2) NESTANGEN

STRATEGISK RETNING

– fjordstien fortsetter, Rockethouse som generator og gode boområder



Avviklet jordbruk, folkehøgskolen og Loftesnesbrui



Utfyllinga ved Rockethouse (tomt B)



Solhov, mulig bydelshus, med fjordstien i front

ANALYSE

FAKTA

Nestangen er Sogndal sentrums østlige port. I nord og vest består området av frukthager og i øst og sør er det bebyggelse av ulik art, blant annet Sogndal folkehøgskule, Rones barnehage og noen større nærings- og servicebygg, som for eksempel Tess og Circle K.

PLUSS OG MINUS

Utsynet fra området er fantastisk, man ser storslått natur i alle retninger. Sammenlignet med resten av Sogndal er siktlinjene og horisonten mye lengre og større. Det er gode solforhold morgen, dag og ettermiddag. Det er litt mindre kveldssol enn andre deler av tettstedet. Forbindelsene til resten av sentrum er i relativt flatt terreng. Det er gode forbindelseslinjer langs fjorden på begge sider av Rv 5 til Loftesnesbrua. Navarsetevegen er smal og underdimensjonert. Riksveien er en barriere mot fjorden i sør. Det er usikkerhet knyttet til fremtidige vei- og tunnelløsninger.

POTENSIAL

Området er relativt flatt og godt for infrastruktur for sykkel og gange. Fjordstien kan videreutvikles og forlenges. Rockethouse er en generator for området, som kan gi positive ringvirkninger. Denne blir inngangsporten til Sogndal fra øst og nordøst. Området ved fjorden og rundt Fv 55 har potensiale for fortetting og kan utvikles som et bydelssentrum. Øvre del av området er godt egnet for boliger.



NESTANGEN – ANALYSEKART

- 1 Solhov - dans, musikk og fredagsbønn. Dårlig teknisk og funksjonell stand. Arkitektur-historisk verdi. For usentralt som ungdomshus
- 2 Folkehøgskulebrygga. Mye brukt badeplass. DNT kajakknaust
- 3 Rones barnehage. Videreføres i ny barnehageplan
- 4 Eplehage i drift som jordbruksareal
- 5 Circle K. Gammel bygningsmasse, trangt
- 6 Sogndal folkehøgskule
- 7 Rockethouse. Gründermiljø med visjoner for området

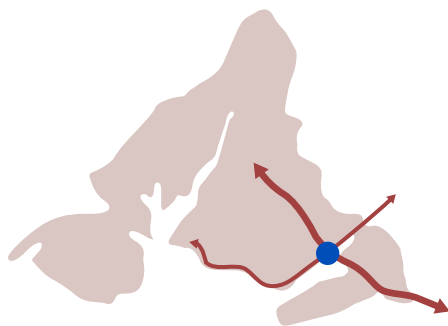
- FJORD
- SKOG
- DELOMRÅDET
- DÅRLIG UTNYTTELSE
- DOMINERENDE BYGG
- FRUKTTREAR
- ⊛ VIKTIG ELEMENT
- BYGG MED POTENSIALE
- BARRIERE
- ⋯ MULIG BYGGETOMT
- HOVEDRETNING UTSIKT
- GANGE OG SYKKEL
- LEK
- FJORDSTI
- HOVEDVEI

NESTANGEN – ANBEFALTE TILTAK

- 3.1.1 Allmenning eller kjede av byrom fra øst-vest, fra fjorden opp til Navarseteveigen mot sentrum.
- 3.1.2 Møte med fjorden
 - Offentlig allmenning
 - Kaifront med gjesteplasser for båt, drivstoff til båter
 - Videreføring av fjordstien, forlenget med gang- og sykkelvei til Kvam og Årøy. Senere Barsnesfjorden rundt
 - Fiskeplasser og sitteplasser
- 3.2.1 Utvikle bygg på tomte øst for Fv 55 (inkludert Rockethouse) av spesielt høy arkitektonisk kvalitet – blir inngangsporten til Sogndal sentrum fra øst.
- 3.3.1 Utvikle et bydelssentrum med fortetting langs fjorden og på innsiden av fylkesveien
 - Bygate
 - Fjordallmenning
 - Parkeringsgarasje i bakre del
 - Næring, kontor, butikk og leiligheter
 - Tett bystruktur langs gate, noen smale tårn?
 - Lite eller ingen utfylling i fjorden
 - Kollektivpunkt
 - Tess-bygget og bensinstasjonen rives og gir rom for ny byutvikling
- 3.3.2 Gatesnittet på Fv 55 må dimensjoneres slik at den kan ta opp i seg trafikken hvis det kommer en tunell ved Kløvholha.
- 3.4.1 Utvikle konsepter for og bygge sentrumsnære boliger for alle
 - Øvre del av området godt egnet for høy utnyttning for boliger
 - Co-housing
 - Barnefamilier
 - Eldre
 - Omsorgsboliger
 - Store boder for aktive folk
 - Parkeringsgarasje – bilfrie, felles uteområder.
 - Tett og lav struktur 2- 5 etasjer
 - Grønn forbindelse til fjorden i to retninger
 - Bevare noen frukttrær eller plante nye til bruk i byrommene og langs gater
 - Sikre god og trygg mobilitet til Fjæra fra øvre del av området (Navarsetevegen)
 - 11/1 og 11/149 som utbygging trinn 1, 11/6 forblir fruktgard så lenge det er mulig.
- 3.5.1 Etablere fellesfunksjoner i eksisterende bygninger:
 - Vurdere Solhovs potensiale som framtidig bydelshus
 - Ta i bruk gårdsbygningene til fellesfunksjoner som f. eks. aktiviteter knyttet til dyrking og hagebruk, ølbrygging og sykkelverksted
 - Ta i bruk naustene til for eksempel felles kajaker



Bilfritt nabolagstun med utsikt innover Barsnesfjorden



3) ØYANE-GRANDEN

STRATEGISK RETNING

– en skikkelig park, sentrumsnære boliger, forbindelser på tvers av elva



Elvestien langs Sogndalselvi



Bilbasert handel med store parkeringsareal



Området er preget av store barrierer og manglende koblinger

ANALYSE

FAKTA

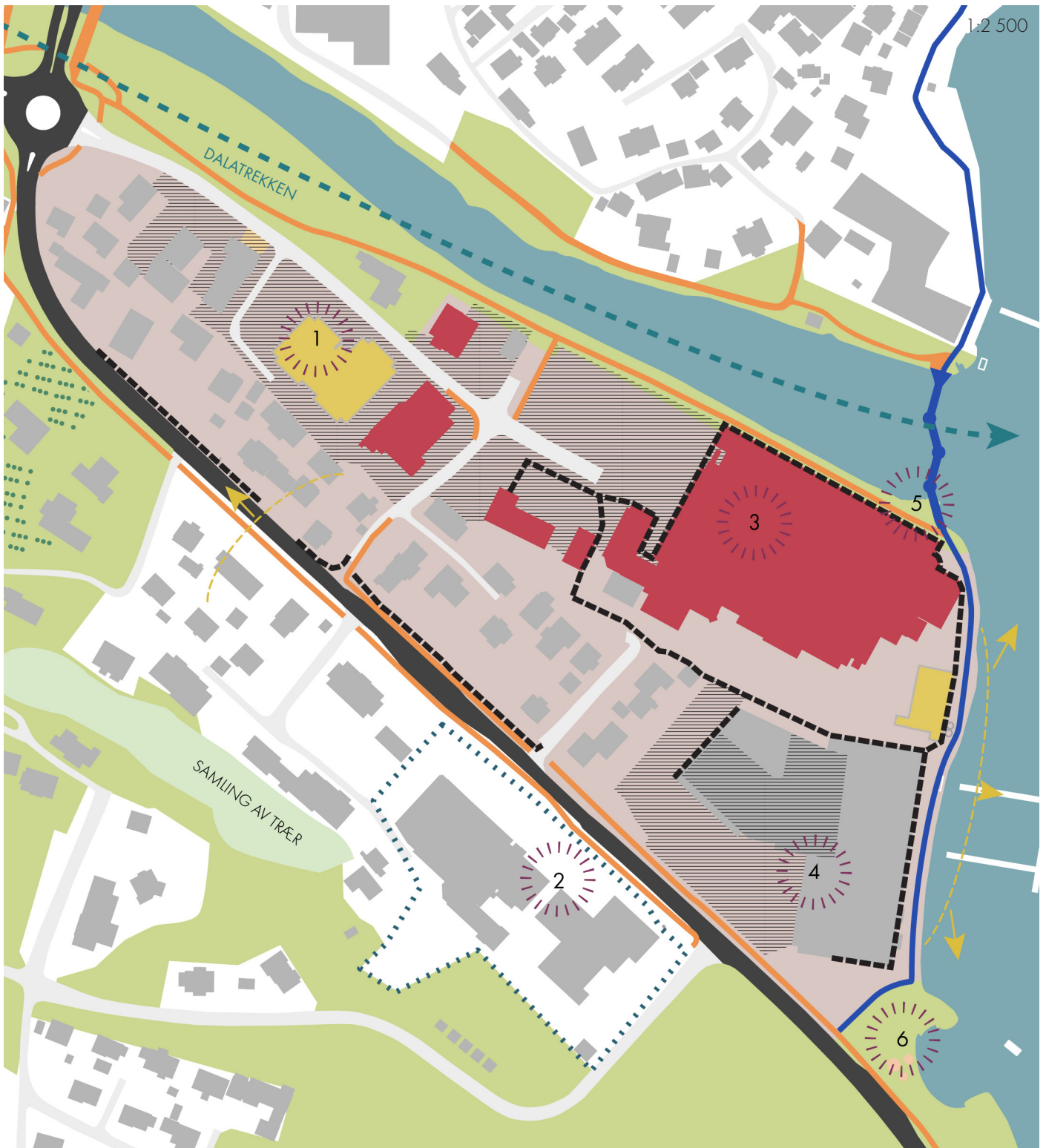
Øyane-Granden ligger sørvest for Sogndalsfjæra, og området ligger avgrenset av Sogndalselvi og Stedjeveien (Rv. 13). Området har en stripe med eneboligbebyggelse langs veien og bilbaserte forretninger mot fjorden. En stor arbeidsplass med cirka 70 ansatte, kjøttforedlingsfabrikken Nortura, ligger ved elveutløpet.

PLUSS OG MINUS

Området ligger råflott til, som en inngangsport til Sogndal sentrum, godt plassert mellom fjord, elv og fjell. Området har mange arbeidsplasser og forretninger som (i hvert fall potensielt) bidrar med liv til denne delen av sentrum. Sogndalselvi bringer gode kvaliteter til området, men er også en barriere for ferdsel mellom Øyane-Granden og Fjæra vest og aust. Fjordstien og Osenbrui kobler nedre deler av området godt sammen med nedre deler av Fjæra, Lerum brygge og Dampskipskaaien. Det er utfordrende å etablere underjordisk parkering da området ligger lavt. Lokalklimatisk er det også noen utfordringer med et kaldt drag langs elveløpet. Kirka er et landemerke og en kvalitet i området, men mangler fysiske forbindelser ned til elva.

POTENSIAL

Elva med tilhørende park har potensial til å tilføre området store rekreasjonskvaliteter, og ved utløpet er det fantastisk å oppleve det store landskapsrommet – med fjellene, fjorden og elva. Her kan man virkelig få til en blå-grønn byutvikling. Nortura bidrar med mange arbeidsplasser, og dermed folk – som er et potensial å bygge videre på med tanke på økt byliv i området. Området kan bli et framtidig tyngdepunkt for sentrumsnære boliger tett på naturkvaliteter, effektiv mobilitet og skjermet fra tyngre infrastruktur og veianlegg.



ØYANE GRANDEN – ANALYSEKART

- 1 Kontor, verksted, forretning
- 2 Bensinstasjon, dagligvareforretning, bilbutikk og verksted. Planer om større transformasjon til bolig og forretning
- 3 Nortura –kjøttforedling, ca 70 arbeidsplasser
- 4 Sjøkanten – big-box næring og boligblokk
- 5 Møte mellom fjordsti, Osenbrui og gang- og sykkelveg langs elva
- 6 Sjøkanten badelagune

- ELV / FJORD
- DELOMRÅDET
- DÅRLIG UTNYTTELSE
- FRUKTTREER
- VIKTIG ELEMENT
- BYGG MED POTENSIALE
- INTROVERTE BYGG
- BARRIERE
- MULIG BYGGETOMT
- HOVEDRETNING UTSIKT
- GANGE OG SYKKEL
- LEK
- FJORDSTI
- HOVEDVEI



ØYANE GRANDEN – STRATEGIKART OG STRATEGIER

- 1.1 Bedre forbindelsene på tvers av barrierene – riksveien og elva
- 1.2 Utvikle elvebreddene til en park helt ned til fjorden, med forbindelser for myke trafikanter på langs og på tvers.
- 1.3 Gradvis transformere bygningsmasse fra big box næring og store, åpne parkeringsflater til en mer menneskevennlig skala og arkitektur.
- 1.4 Definere viktige byrom og gateløp og fortette inntil disse
- 1.5 Utvikle et sentrumsnært boligområde tett på naturkvalitetene - en blågrønn bydel uten gjennomgangstrafikk

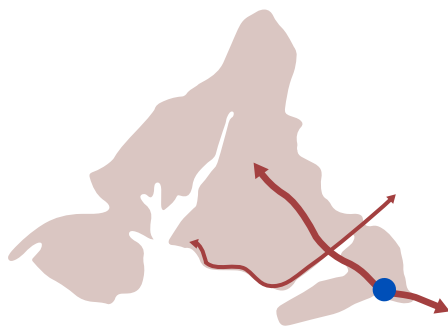
	ELV / FJORD
	FRUKTTRÆR
	LETT FORTETTING
	NYTT BYGG
	PRIORITERT GÅENDE
	MØTEPLOSS
	AKTIV FASADE
	ÅPEN FASADE
	AKTIVITETSOMRÅDE
	GANGE OG SYKKEL
	ELVESTI / FJORDSTI
	HOVEDVEI

ØYANE GRANDEN – ANBEFALTE TILTAK

- 1.1.1 Koble Granden med Fjøregata med gang- og sykkelforbindelse over elva.
- 1.1.2 Etablere flere tverrforbindelser ned til elva på begge sider
- 1.1.3 Opprette en øst-vestforbindelse fra Stedje kirke til elveparken og Fjørevegen.
- 1.1.4 Videreutvikle Fjordstien fra Osenbrui til badelaguna
 - aktive og eller åpne fasader fasader ut mot stien
 - landbasert offentlig fjordbadstue og stupetårn – ref. Rintala i Moss
 - sittegrupper på utside og innside av gang-og sykkelveien
 - grafittivegg til fri bruk
 - trappeamfi ned til fjorden
 - egenvektstrengingsapparater, buldrevegg (i tillegg til den som finnes nær Solhov)
 - kaianlegg for større båter
 - transformere og ta i bruk betong- og teglsteinsbygget til Nortura som ligger ned mot fjorden, til å bli et aktivt møte-
sted. For eksempel en innendørs skatepark i et kaldt råbygg, kunstgalleri eller annet
 - fjordbasert offentlig badstu (flytende?) og stupetårn
- 1.2.1 Utvikle begge sidene av elva som Sogndals sentralpark – en skikkelig park – en sammenhengende park fra idrettsanlegget til fjorden
- 1.3.1 Sette av utbyggingsområder, fortetting (og ev. transformasjon) inntil parken langs elva, tett-lav, 3-5 etasjer
- 1.4.1 Legge et torg/allmenning i forbindelse til koblingen over elva til Fjøregata
- 1.5.1 La Nortura får bli så lenge som nødvendig, og erstatte bygget med park og sentrumsnære boliger



Elveparken mot Osenbrui



4) KAUPANGER

STRATEGISK RETNING

– perlekjede fra idrettsplass til bukti, fortetting av bygg og funksjoner og forbindelser for folk



Idrettsparken med fotballbaner, pumptrack, tuffepark, hoppløype for sykkel



Amlabukti, Nedre Kaupanger



Riksvei 5 med avkjøringsrampe, og med elvesti under brua



Nytt gateløp og to nye byrom, et urbant og et grønt

ANALYSE

FAKTA

Kaupanger er et tettsted og bygdesamfunn med cirka 1000 innbyggere, som ligger cirka en mil sørøst for Sogndalsfjøra.

Opprinnelig var Kaupanger tettstedet innerst i Amlabukti. I dag oppfattes nok Kaupanger som området mellom idrettspark, skole, byggefelt og industriområde, med riksvegen tvers igjennom. Skolekretsen går fra Valeberg og Eidsgrenda til Amla.

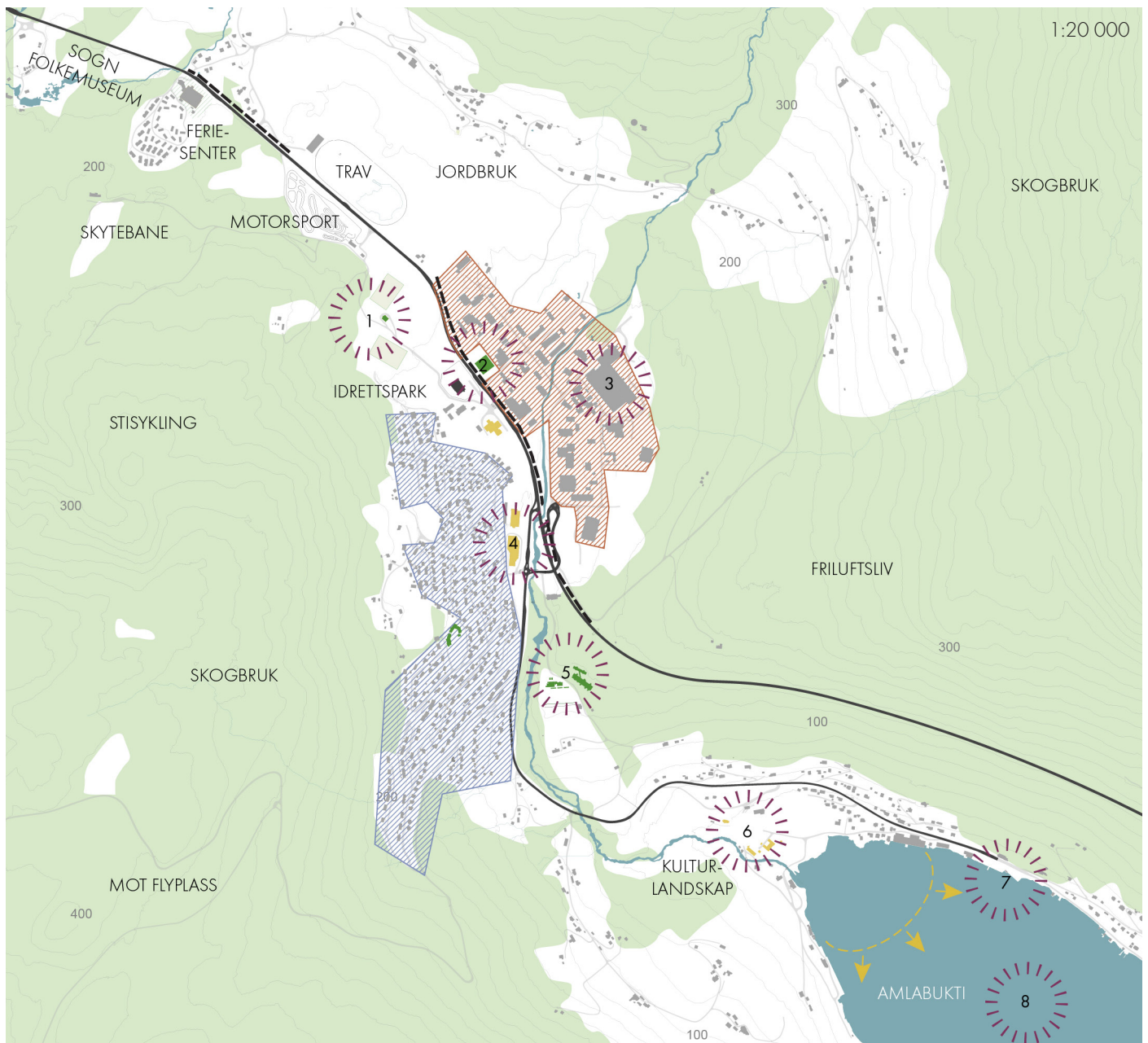
Lerum Konserveres er den største saft- og syltetøyprodusenten i Norge. Fra 2018 har all produksjon og administrasjon vært samlokalisert på Kaupanger.

PLUSS OG MINUS

Kaupanger har to konsentrasjoner av bebyggelse, i det gamle Kaupanger langs kanten av Amlabukta og et større sentrum i nordvestlig retning, med henholdsvis et boligområde og et industriområde på hver side av hovedveien. Spesielt ligger gamle Kaupanger flott til landskapet, i en sørvestvendt skålform rundt Amlabukta, og med Kaupanger stavkirke og Kaupanger hovedgård som to landemerker og attraksjoner. Kaupangerelva renner gjennom området og gir landskapet frodighet og variasjon. Riksvei 5 utgjør en barriere for ferdsel på tvers. Kaupanger er omgitt av flotte natur- og turområder med utstrakt skogbruk og jaktområder. Det er få uformelle sosiale møteplasser for ungdom, voksne og eldre.

POTENSIAL

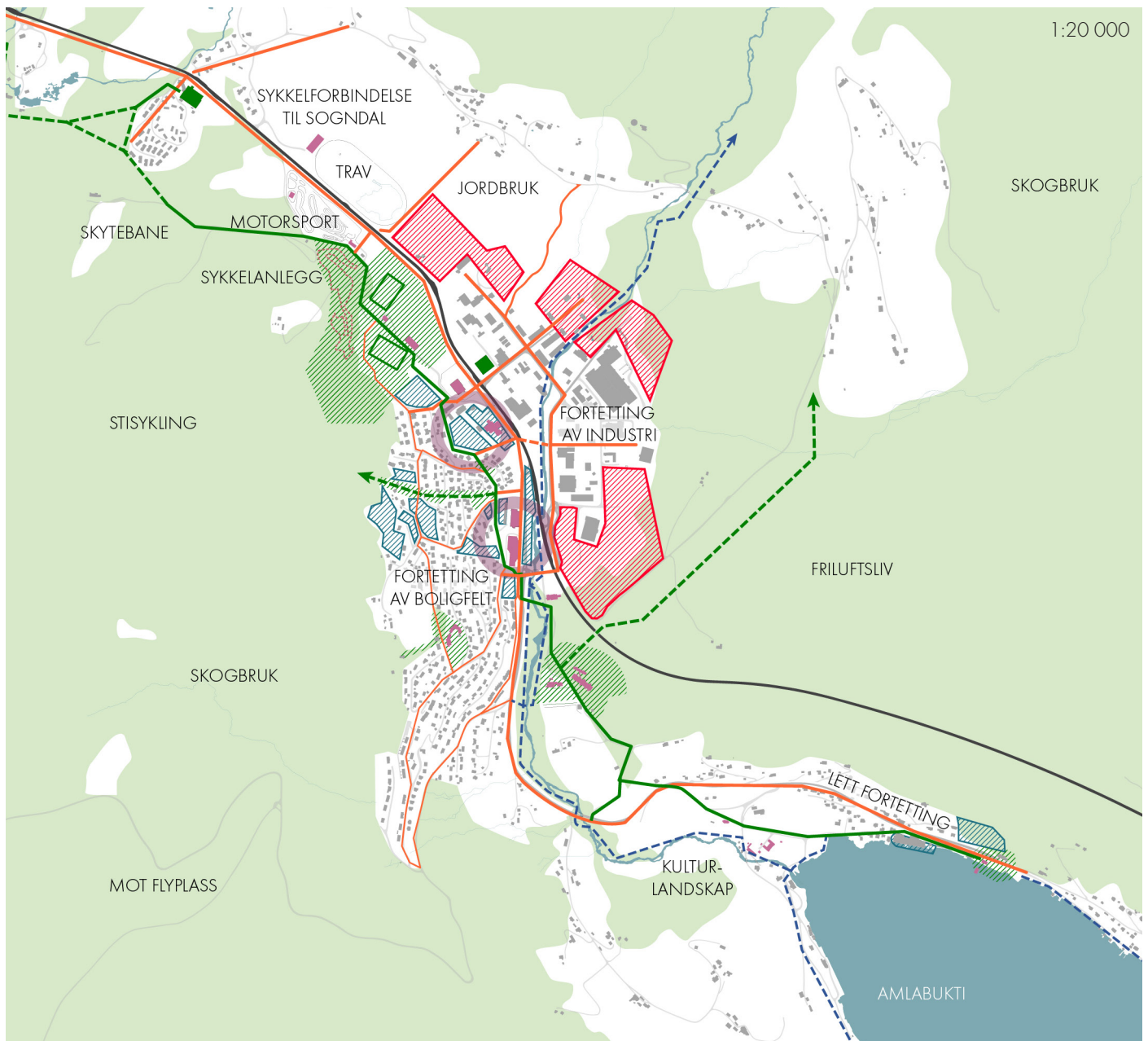
«Nye» Kaupanger er relativt kompakt med byggefeltet tett på hovedfunksjoner som skole, senter, idrettsplass og barnehage. Det ligger et potensial i å forsterke hovedaksen mellom skole, sentrum og idrettsplass og forbedre forbindelseslinjer, også med bebyggelsen langs Amlabukta. Det er også mulig å fortette med flere funksjoner og flere boliger både i industriområdet og boligområdet.



KAUPANGER – ANALYSEKART

- 1 Idrettspark med 2 fotballbaner, stor pumptrack, hopplinjer for sykkel, Tuffepark, ballbinger og klubbhus
- 2 ViteMeir. Vitensenter som åpnet 11.11.2021
- 3 Lerum AS
- 4 Kaupangersenteret
- 5 Kaupanger barne- og ungdomsskule
- 6 Kaupanger stavkykje, Kaupanger Hovedgård
- 7 Kaupanger kai
- 8 Amlabukti - viktig landskapsrom

- ELV / INNSJØ / FJORD
- SKOG
- BOLIGFELT
- NÆRING/INDUSTRI
- VIKTIG ELEMENT
- BYGG MED POTENSIALE
- BARNEVENNLIG
- HOVEDRETNING UTSIKT
- BARRIERE
- HOVEDVEI



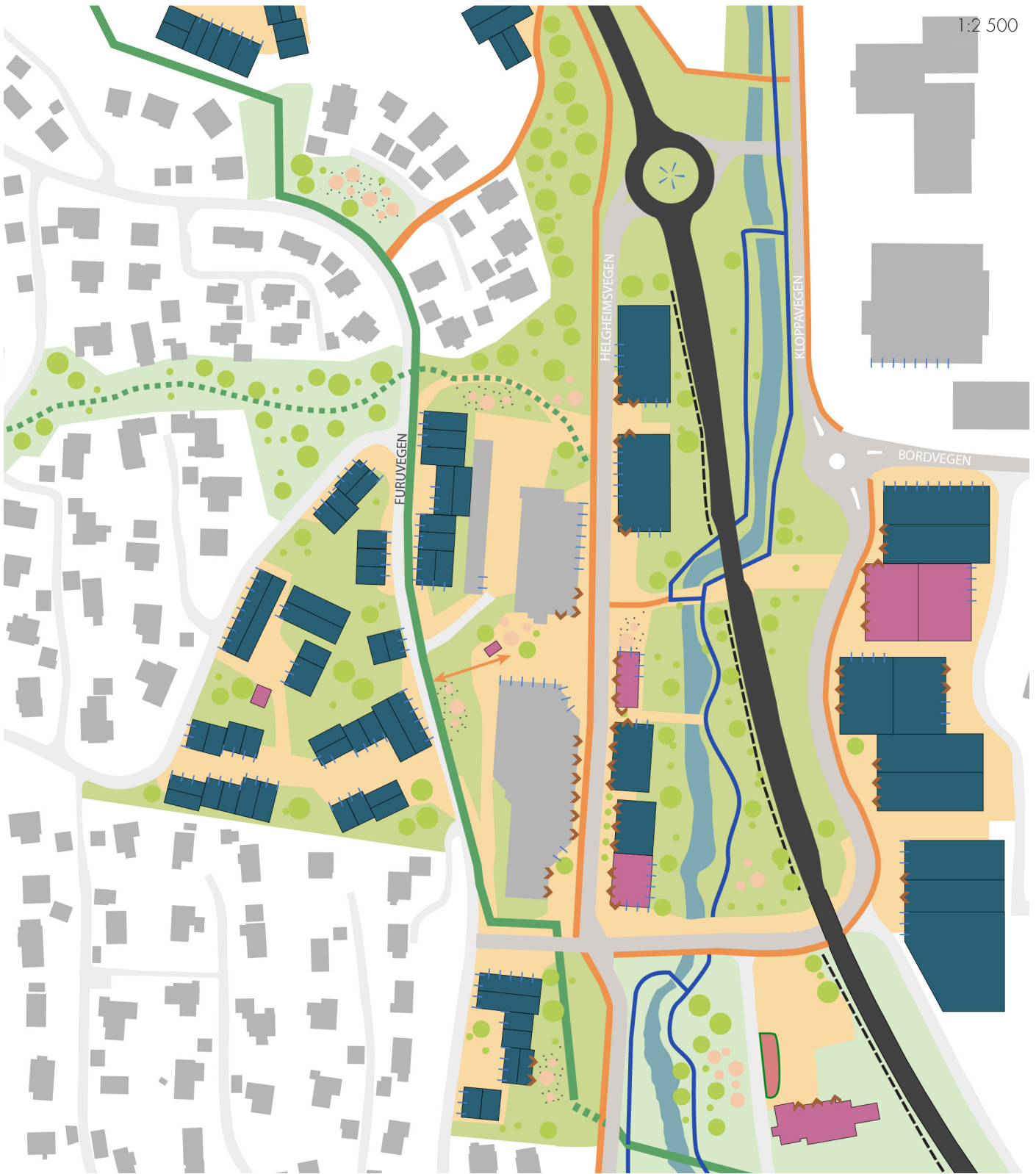
KAUPANGER – STRATEGIKART OG STRATEGIER

- 4.1 Etablere nye forbindelser for bedre mobilitet og opplevelser
- 4.2 Etablere nye møteplasser langs ferdsselsårer for gående og syklende
- 4.3 Styrke sentrum som tyngdepunkt ved å konsentrere funksjoner og koble sentrum og hovedforbindelsen med resten av bygda og omkringliggende friluftsområder
- 4.4 Fortette med boliger
- 4.5 Utvikle området basert på et scenarie for hovedveien (fartsgrense, tunell etc.)

- ELV / INNSJØ / FJORD
- SKOG
- FORTETTING BOLIGFELT
- NY NÆRING/INDUSTRI
- POTENSIELT TYNGDEPUNKT
- MØTEPlass
- BARNEVENNLIG
- BARNEVENNLIG AKSE
- TILRETTELAGT GANGE OG SYKKEL
- SYKKELSTI
- ELVESTI/ FJORDSTI
- HOVEDVEI

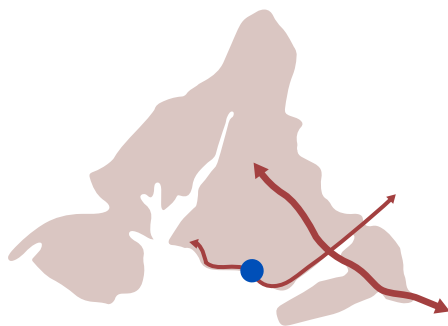
KAUPANGER – ANBEFALTE TILTAK

- 4.1.1 Etablere en forbindelse for gående og syklende fra barneskolen idrettsanlegget (1. prioritet). Etterhvert forlenge denne forbindelsen opp til næringsområdet og ned til Amlabukti (se neste tiltak 4.1.2). Denne må ha fokus på trygg, effektiv og opplevelsesrik forflytning for gående og syklende.
- 4.1.2 Bygge gang- og sykkelvei fra Amla til sentrum
- 4.1.3 Etablere en elvesti til fjorden via kulturpark/kultursti rundt stavkirka. Trasévalg og tiltak for å redusere flerbrukskonflikt må løses gjennom tidlig og vedvarende dialog. I deler av området kan det være interessekonflikter med tanke på dyrehold, hjortetrekk og jakt.
- 4.2.1 Styrke viktige målpunkt og trygge koblingen mellom disse, som skolen og idrettsanlegget. Skolen kan styrkes som møteplass med idrettshall og ungdomsklubb, og idrettsanlegget kan styrkes med friluftsbarnehage og stisykkelløype, ev. også et nærmiljøanlegg for annen egenorganisert aktivitet.
- 4.2.2 Etablere et parkanlegg og tursistsenter i Amla, inkl. nye møteplasser. *Én ved hovedgården (turisme) og én ved fergekaia (hverdag). Videreutvikle kulturmiljøet langs Amlabukta.*
- 4.3.1 Styrke sentrum ved å:
 - Flytte avkjøringen til riksveien og flytte gateløpet vestover tettere mot fasaden til Coop og Europris.
 - Etablere ny bygningsstruktur mot hovedveien. Bygningene kan legges som en rygg mot veien, men samtidig ha fleksibilitet til å vende seg mot den i et framtidig scenarie der veien har vesentlig mindre trafikk.
 - Etablere byrom i tilknytning til handel i sentrum
 - Utforme en parkeringsstrategi for sentrum, der volumparkering legges i randsone slik at gateparkering kun er korttids.
 - Etablere en varm møteplass for eldre
 - Etablere et parkområde med ulike aktiviteter (sitteplasser, også under tak, spelebord),
 - Etablere kafé og serveringssted
 - Framtidig utviding mot idrettsplassen (området ved Shell). Koble sentrum og hovedaksen på resten av bygda
 - Park- og sentrumsområde tilrettelagt med møteplasser (eldre og UU)
 - Koble sentrum og hovedaksen på resten av bygda og friluftsområdet rundt
Tverrforbindelser fra sentrumsområdet til byggefeltet
Tverrforbindelser gjennom industrifeltet og videre mot friluftsområdet ved Kraftgata og Dalaker
- 4.4.1 Fortetting med flere boliger, men etablere en "markagrense"
 - Fortette boligfeltet inkl. Bjørk nord
 - Fortette med boliger rundt sentrum
 - Potensiell utviding av boligområdet i retning idrettsparken
 - Fortette med boliger rundt kaia og tidligere sukkerlager i Amla
- 4.4.2 Fortette i industrifeltet, innimellom og i høyden, men etablere en "markagrense"
- 4.5.1 Etablere krysninger over, på eller under Rv 5
 - Ved ViteMeir
 - Ved Vesterland/Vestrheim
 - Ved Shell til bru over elva
 - Ved idrettsplass til Hovland



KAUPANGER – ILLUSTRASJONSPLAN

- | | | | |
|---|-------------------|---|-----------------------|
|  | ELV |  | TILRETTELAGT GANGE OG |
|  | SKOG |  | ELVESTI/TURAKSE |
|  | STØYSKJERM |  | HOVEDVEI |
|  | NYTT BYGG | | |
|  | PRIORITERT GÅENDE | | |
|  | MØTEPlass | | |
|  | DROPPSONE | | |
|  | AKTIV FASADE | | |
|  | ÅPEN FASADE | | |
|  | AKTIVITETSOMRÅDE | | |
|  | BARNEVENNLIG AKSE | | |



5) LEIKANGER

STRATEGISK RETNING

– forbindelser for folk, synergier mellom arbeidssteder og møteplasser for ungdom



God kobling til fjorden



Stedstypisk bebyggelse og landskap



Eksisterende hurtigbåtkai på Hanahaug



Hermannsverk

ANALYSE

FAKTA

Leikanger ligger mellom 18 og 22 km fra sentrum i Sogndalsfjøra. Leikanger har en stor andel offentlige arbeidsplasser; deler av Vestland fylke sitt administrasjonssenter (Statens hus og statsforvalteren), NAV Vestland, Statens vegvesen region vest, Skatt vest, DigDir (Digitaliseringsdirektoratet) og kommunen sitt administrasjonsbygg. Leikanger og Hermannsverk var tidligere to tettsteder, men alt av sentrumsfunksjoner er fjernet fra Hanahaug (Leikanger). Hermannsverk fremstår som tettstedet og sentrum i Leikanger. Bygda er langstrakt og bebyggelsen ligger ved fjorden, med noen større boligfelt ovenfor Leikanger kirke / ungdomsskolen (Leitebakkane), rundt Hermannsverk og øverst i bygda ved idrettsplass og barneskole.

PLUSS OG MINUS

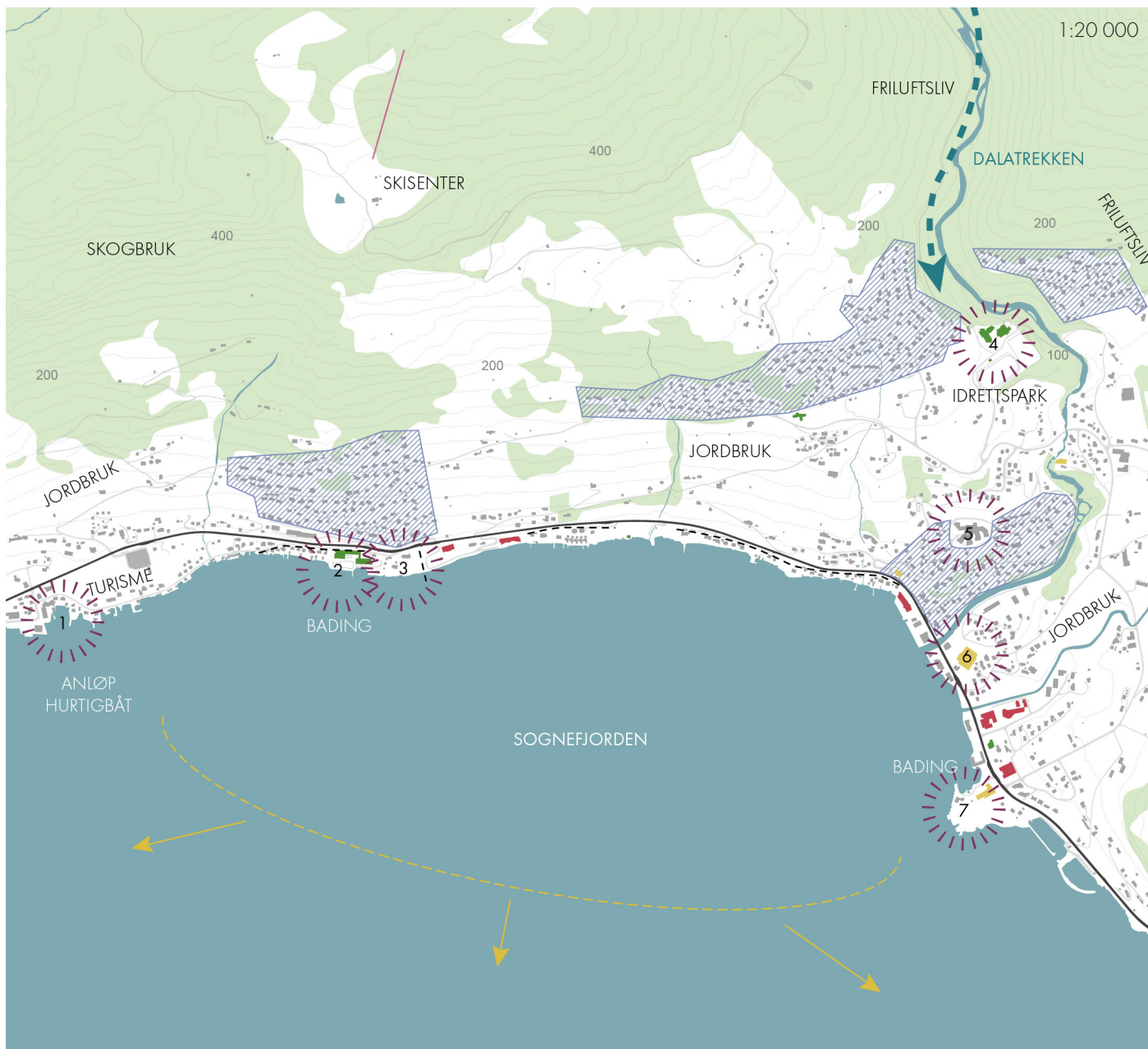
Leikanger har en lang fjordlinje med mange gode kvaliteter. Bygda ligger sørvendt med gode solforhold, et av de beste dyrkingsforholdene i hele landet og er en del av et stort og åpent landskapsrom med stor horisont. Blant trange fjorder og daler er dette eksklusive kvaliteter.

Bygda er spredt utover en lang strekning (cirka 4 km), det er vanskelig å definere ett hovedsentrum. I tillegg ligger barneskolen og idrettsparken som et eget tyngdepunkt øverst i feltet. Tyngdepunktene har svake forbindelser mellom seg og avstandene er dels lange. Store deler av fjordlinjen er privatisert, og det er ingen sammenhengende

gangforbindelse på fjordsiden av Rv 13. Det er positivt med store arbeidsplasser ved Hermannsverk, men de er lukkede og opererer på mange måter hver for seg. Ungdommene har få eller ingen uformelle sosiale møtesteder.

POTENSIAL

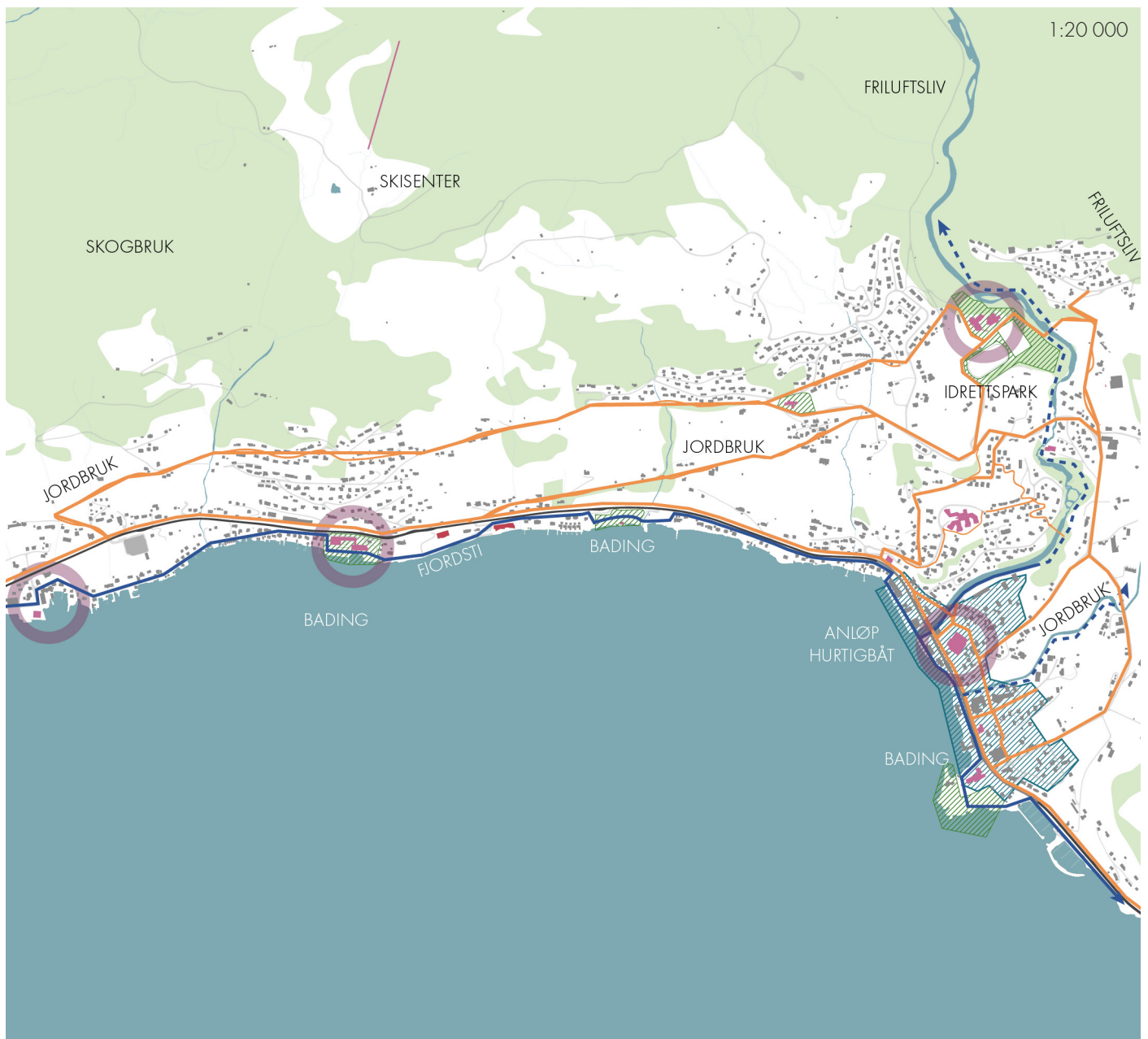
Kystlinjen er et kjempepotensial, et lyst og åpent landskapsrom med fjorden og fjellene, grønt og frodig. Mange arbeidsplasser er et potensial for økt liv i bygda. Fjordsti er et nøkkelprosjekt for å utvikle ulike prosjekter!



LEIKANGER – ANALYSEKART


- 1 Hanahaug. Kai, hotell, tidligere sentrum for Leikanger /Syrstrond
- 2 Leikanger ungdomsskule med badeplass
- 3 Leikanger kyrkje
- 4 Barneskole, barnehage og idrettsanlegg
- 5 Eldresenter / sykehjem
- 6 Saften / Hermannsverk
- 7 Nokkaneset

- ELV / INNSJØ / FJORD
- SKOG
- STØRRE BOLIGFELT
- STORT INTROVERTE BYGG
- VIKTIG ELEMENT
- BYGG MED POTENSIALE
- BARNEVENNLIG
- HOVEDRETNING UTSIKT
- BARRIERE
- SKIHEIS
- HOVEDVEI



LEIKANGER – STRATEGIKART OG STRATEGIER

- 6.1 Skape bedre forbindelser for gående og syklende
- 6.2 Forsterke og fortette Hermannsverk som sentrum, også med sentrumsnære boliger
- 6.3 Etablere møteplasser for ungdom
- 6.4 Aktivisere og tilgjengeliggjøre fjordlinja

	ELV / INNSJØ / FJORD
	SKOG
	FORTETTING
	OMRÅDE FOR LEK
	POTENSIELT TYNGDEPUNKT
	MØTEPlass
	HOVEDRETNING UTSIKT
	ELVESTI/ FJORDSTI
	TILRETTELAGT GANGE OG SYKKEL
	SKIHEIS
	HOVEDVEI

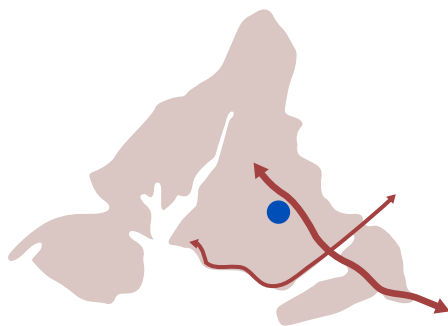
LEIKANGER – ANBEFALTE TILTAK

- 6.1.1 Fjordsti frå Hanahaug - Hermannsverk – Nokkaneset - båthavna
Kontinuerlig tilrettelagt sti på nedsiden av riksveien. Der trasévalg er vanskelig, kan stien legges bak eksisterende bebyggelse, men på nedsiden av veien. Ved prestegården etableres det en stipassasje ved fjorden
Stien kobles til eksisterende og nye møteplasser langs fjordlinja
- 6.1.2 Gang- og sykkelforbindelser til skolene fra sentrum og boligområdene. Forsterke skolene som møteplass (fysiske grep og funksjonsgrep). Henjavegen som hovedforbindelse for gående og syklende mellom skolene
- 6.1.3 Etablere en elvesti langs Henjaelvi frå fjorden/Hermannsverk til barneskole/barnehage/idrettsanlegg og videre oppover til Henjadalen
- 6.1.4 Etablere sentrumsnære turveier – rundløyper, inklusive tilgang til fjorden, universell utforming
- 6.2.1 Utvikle området langs fjorden ved utløpet av de to elvene på Hermannsverk
- 6.2.2 Fortette sentrum med boliger tilpasset ulike brukergrupper; eldre, omsorgsboliger, barnefamilier, enslige etc.
- 6.2.3 Samle tjenester og funksjoner i og nær sentrum. Om det blir bestemt at eksisterende ungdomsskole skal flyttes bør Hermannsverk vurderes som en alternativ ny plassering.
- 6.2.4 Forbedre kontakt og tilkomst til fjorden fra torgplassen i sentrum
- 6.2.5 Flytte stoppested for hurtigbåten til Hermannsverk
- 6.2.6 Etablere gjestehavn ved sentrum
- 6.2.7 Utføre en mulighetsstudie for Saften, der program og aktivisering studeres
- 6.2.8 Styrke koblingen mellom de store offentlige arbeidsplassene og sentrum, både gjennom fysiske tiltak og endring av bruksmønster. Utfordre etatene på kantinfrie dager for å stimulere til bruk av kafeer og tilbud i sentrum
- 6.2.9 Redusere parkeringskapasitet (stimulere til bruk av sykkel, buss og samkjøring). Utarbeide strategier for parkerings- og kollektivløsninger, spesielt i forhold til de store, tunge arbeidsplassene.
- 6.2.10 Re-vitalisere hotellet på Nokkaneset med sambruk med næringslivet og de offentlige etatene
- 6.3.1 Etablere et dedikert ungdomshus med høy kvalitet, gode fasiliteter og tilbud, lange åpningstider og en viss form for voksenkontroll. Ungdomshuset bør ligge nærme sentrum, og eksisterende ungdomshus er et godt utgangspunkt. Huset må ha trådløst internett.
- 6.4.1 Langs den nye fjordstien (se pkt 6.1.1) forsterkes eksisterende og etableres nye møteplasser.
Viktige eksisterende målpunkt er:
 - kaien på Hanahaug
 - ungdomsskolen med brygge, sandvolleyball, kajakk, fotballbane
 - Nybøstranda
 - PilavikaNye målpunkt og tiltak:
 - bedre kontakt og tilkomst fra toget på Hermannsverk
 - sikre tilstrekkelig grad av universell utforming på alle målpunkt, inklusive toalettfasiliteter
 - stupetårn i sentrum
 - Nokkaneset som offentlig rekreasjonsområde med fjordbadstu ytterst på neset
 - fjordpark nær Hermannsverk sentrum
 - etablere gjestehavn ved sentrum
 - fortettingspotensiale ved fjordhotellet/Hanahaug
 - endre parkeringsløsning ved Tinghuset og Digdir for å tilgjengeliggjøre fjordlinja



LEIKANGER – ILLUSTRASJONSPLAN

- ELV / FJORD
- SKOG
- FRUKTTRÆR
- NYTT BYGG
- PRIORITERT GÅENDE
- MØTEPASS
- AKTIV FASADE
- ÅPEN FASADE
- AKTIVITETSOMRÅDE
- ELVESTI/ FJORDSTI
- TILRETTELAGT GANGE OG SYKKEL
- HOVEDRETNING UTSIKT
- HOVEDVEI



6) HODLEKVE

STRATEGISK RETNING

– helårsdestinasjon, naturkvaliteter og konsentrert bebyggelse



foto: sogndalskiser.no

Hodlekve: et etablert skiparadis



Parkeringsareal ved skiheis i Rindabotn



Dalalåven: en møteplass som kan videreutvikles

ANALYSE

FAKTA

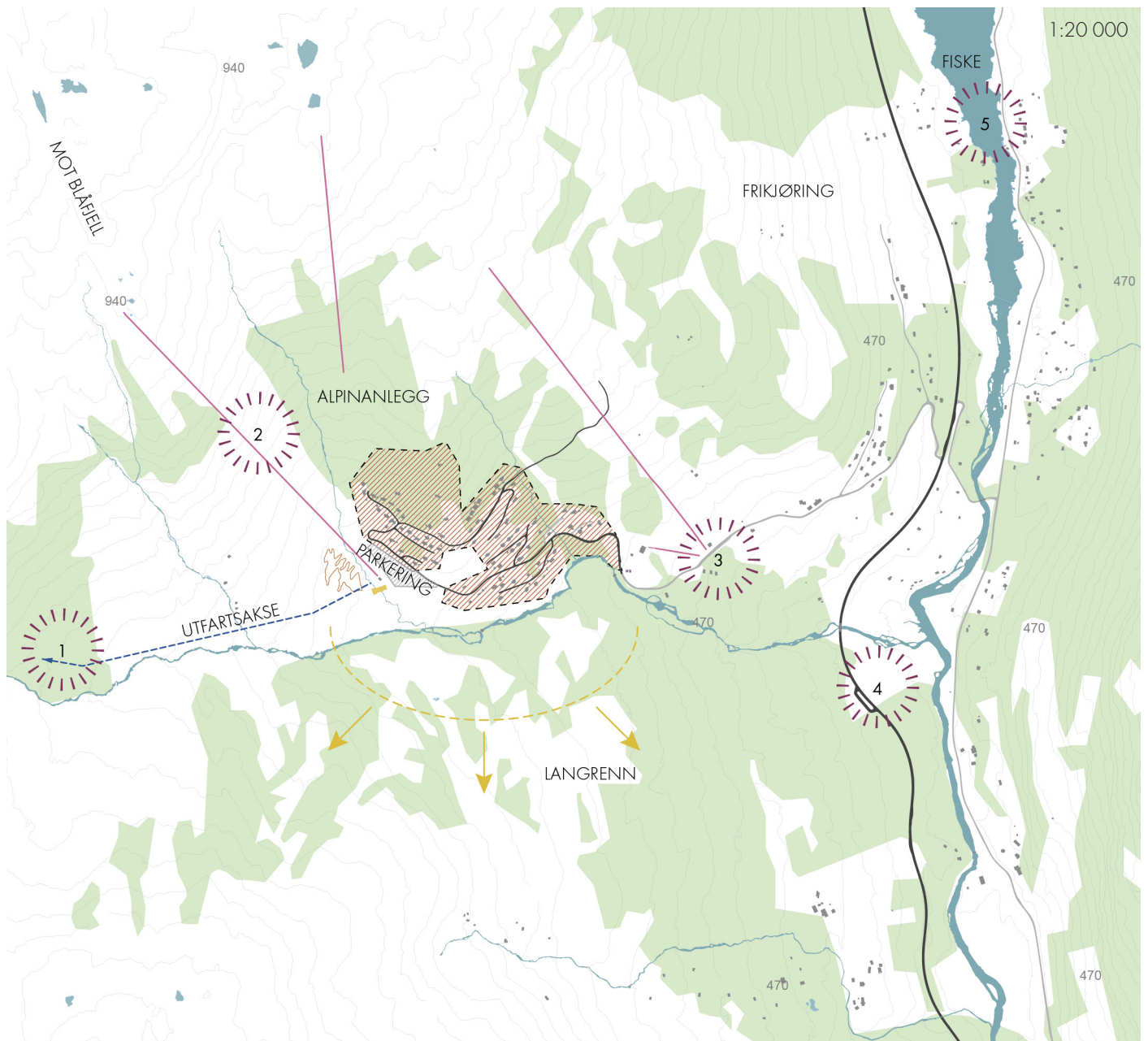
Sogndal skisenter og hyttefeltet Sogndal fjellandsby utgjør stedet Hodlekve. Det er cirka 14 km fra Sogndal sentrum, et kvarters kjøretur med bil. Foruten at det er mulighet for nedover- og bortoverski på vinteren, så kan stedet også tilby sommeraktiviteter som fiske, turgåing og sykling.

PLUSS OG MINUS

Hodlekve er omgitt av flott natur og er en vakker destinasjon sommer som vinter. Dagens utbygde hyttefelt med veianlegg framstår som en barriere for ferdsel for gående, syklende og folk på ski som skal ut på aktiviteter i den omkringliggende naturen. Området mangler generelt forbindelser for folk (gange, sykkel, ski).

POTENSIAL

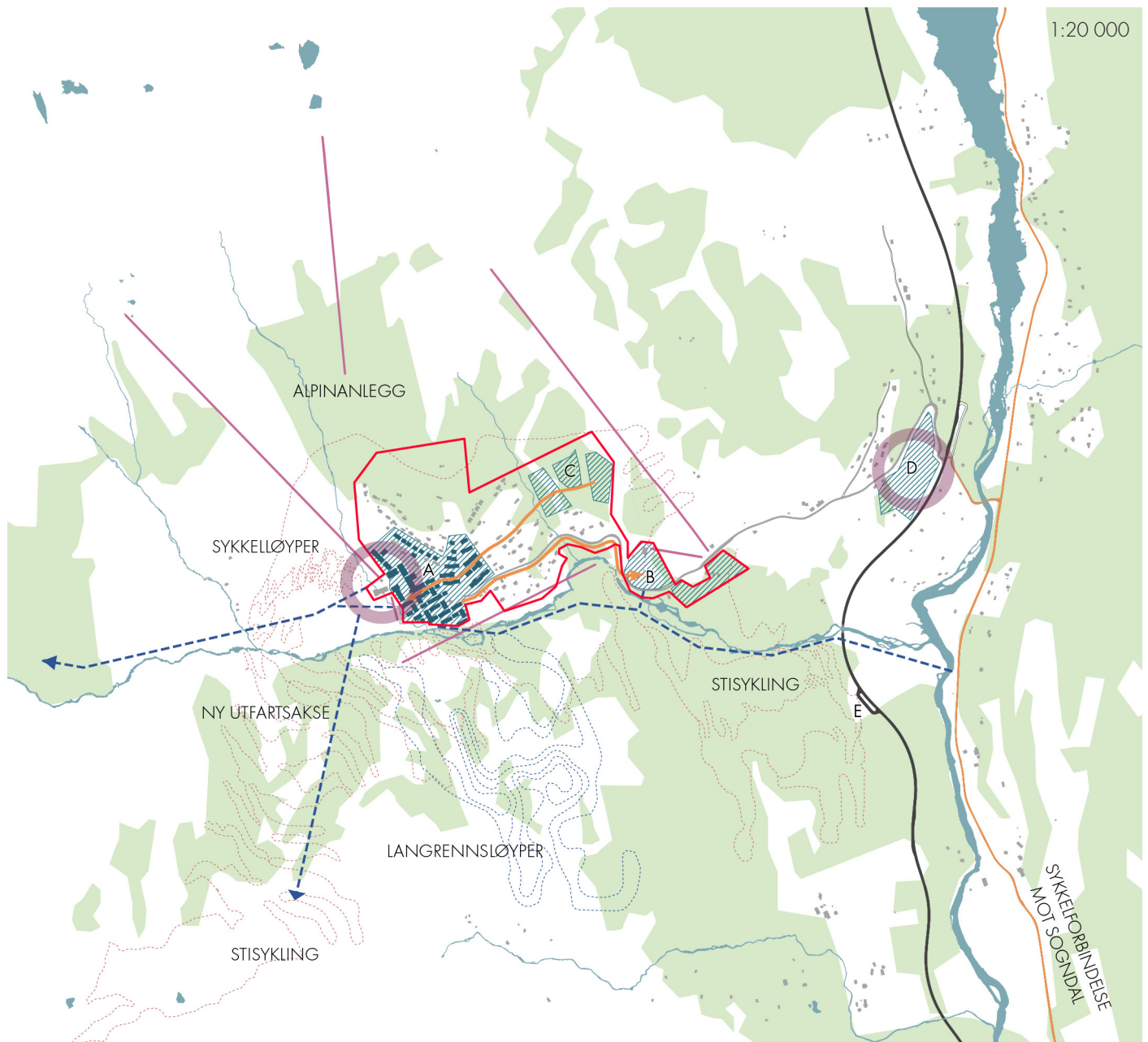
Møteplassen på Dalalåven er et naturlig tyngdepunkt i området som kan utvikles videre. Det ligger også et potensial i å fortsette utviklingen av området til en helårsdestinasjon. Ved å bygge tettere og også satse på gode forbindelser for gående og syklende kan Hodlekve også bli en levende fjellandsby.



HODLEKVE – ANALYSEKART

- 1 Utfartsområde sommer og vinter. Høgehaug, Blåfjell, Fjærlandsete. Overgang til Øvstedalen og Leikanger
- 2 Alpinanlegg. Alpint, frikjøring, utfartsområde til Blåfjell og frikjøring i Hodlekveskogen
- 3 Opprinnelig endestopp med parkering, alpinanlegg og langrennsløyper. Fortsatt i drift. Eneste trasé med lys for kveldskjøring i dag.
- 4 Stor parkeringslomme. Potensielt område for framtidig parkering + shuttlebuss
- 5 Dalavatnet

- ELV / INNSJØ
- SKOG
- BARRIERE
- VIKTIG ELEMENT
- BYGG MED POTENSIALE
- SKITREKK
- HOVEDRETNING UTSIKT
- HOVEDVEI



HODLEKVE – STRATEGIKART OG STRATEGIER

- 5.1 Styrke naturkvalitetene ved at ny bebyggelse utvikles innenfor definerte utbyggingsfelt i eksisterende fjell-landsby og ved Rv 5
- 5.2 Styrke bevegelseslinjer for folk uten bil

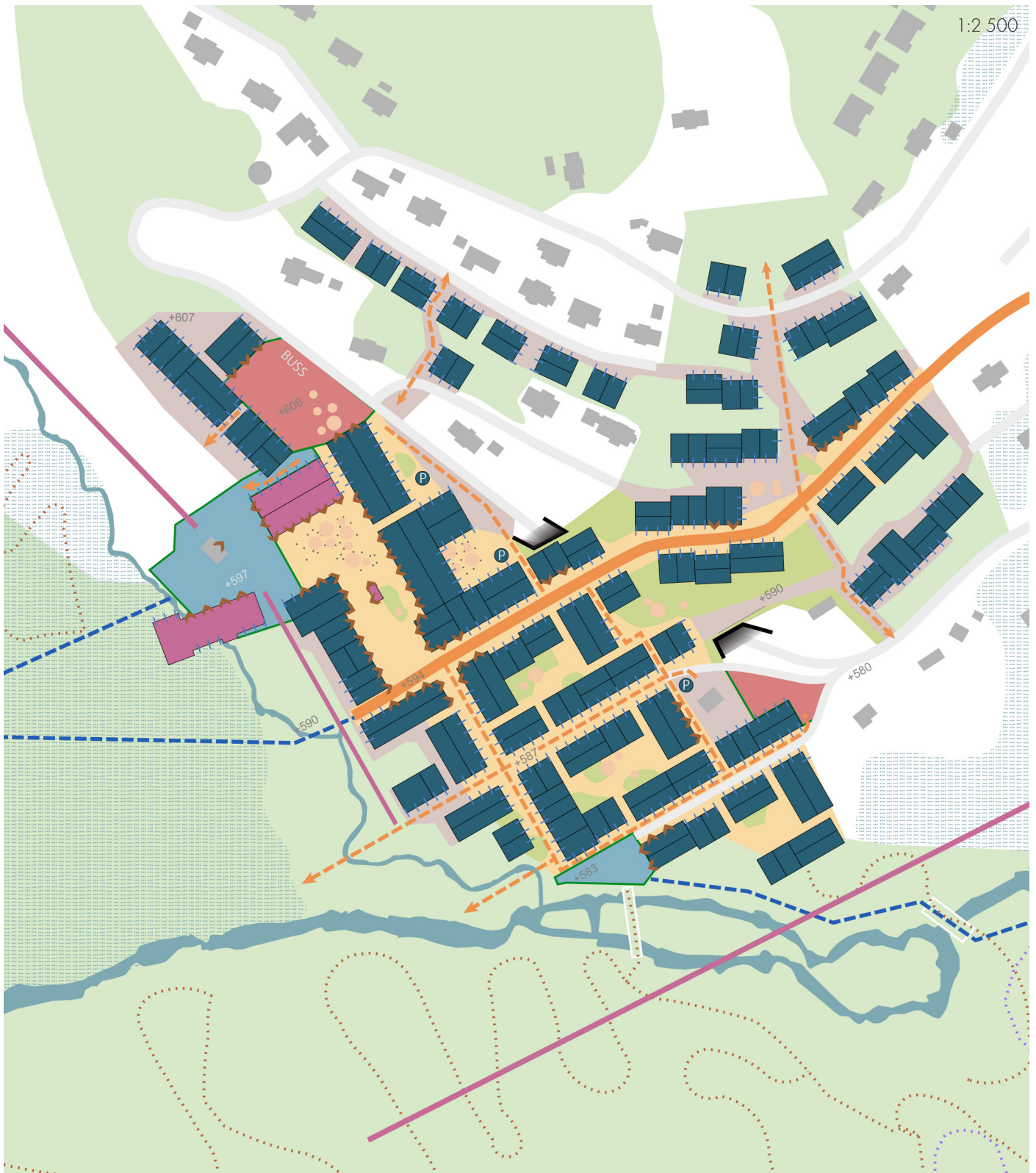
	ELV / INNSJØ
	SKOG
	BYGGEGRENSE
	POTENSIELT BYGGEFELT
	POTENSIELT TYNGDEPUNKT
	GANGE/SYKKEL/SKI
	SKITREKK
	ELVESTI/TURAKSE
	SYKKELSTI
	LANGRENNSLØYPE
	HOVEDVEI

HODLEKVE – ANBEFALTE TILTAK

- 5.1.1 Definere en lokal «markagrense» for å konsentrere bebyggelse – i utbyggingsområder med en definert rekkefølge: Fortette i området A (ved låven, utenfor myr), så B etc.
- 5.1.2 Fortette med differensierte funksjoner (tjenester) slik som friluftssenter, barnehage
- 5.2.1 Lage forbindelser for gående mellom felt A og B og til langrenn, sykkel og andre friluftaktiviteter
- 5.2.2 Lage en parkeringsstrategi for strekningen, ved avkjøring fra Rv 5 til Dalalåven.
- 5.2.3 Utvikle et "perlekjede" av aktiviteter/severdigheter langs elva Reipa for turgåere
- 5.2.4 Etablere Dalavegen som en attraktiv sykkelforbindelse til Sogndal sentrum



Nytt aktivitetstorg og torg ved Dalalåven. Fortetting på dagens parkeringsarealer



HODLEKVE – ILLUSTRASJONSPLAN

- ELV
- SKOG
- MYR
- GANGE/SYKKEL/SKI
- NYTT BYGG
- PRIORITERT GÅENDE
- VIKTIG MØTEPLASS
- AKTIV FASADE
- ÅPEN FASADE
- AKTIVITETSOMRÅDE
- SYKKELSTI
- LANGRENNSLØYPE
- ELVESTI/TURAKSE
- SKIHEIS
- DROPPSONE
- TIL/FRA PARKERING

VEIEN VIDERE

ÅPEN FORM

– fleksible planer som makter å innlemme nye innspill og fremtidige behov, og som fungerer som katalysator for ønsket utvikling av Sogndal kommune

MEDVIRKNING

Vi mener at kommunen har gjort et godt og viktig arbeid ved å ha fokus på medvirkning i arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel. Vi har supplert dette arbeidet med våre tanker fra befaringer, grundig dialog med referansegrupper, analyser og strategier, og et godt og informativt samarbeid med planleggere i Sogndal kommune. Det er viktig at brukermedvirkning ikke blir sett på som et avsluttet kapittel, men at man fortsetter å ha en aktiv og åpen prosess i arbeidet med å skape kommunens nye arealplan.

For innbyggere oppleves ofte planleggingsprosesser som utilgjengelige, langstrakte og treige. Våre erfaringer tilsier at man lykkes best i å skape engasjement og ta gode valg når man legger vekt på å ha en lyttende prosess hvor mange stemmer blir hørt. I det videre arbeidet, hvor blant annet de ulike konsulentenes mulighetsstudier spiller inn, må man fortsatt være lydhør overfor vurderinger og nye innspill fra innbyggere, organisasjoner, næringsliv og offentlige aktører. Prosessen bør blant annet løses ved fysiske arbeidsverksteder som samler ulike aktører, et for hvert av delområdene. Her kan gjerne deler av arbeidet med mulighetsstudiene være utstilt på plansjer. Utgangspunktet for en slik plansmie bør være lokalt engasjement, eksisterende kvaliteter og det som fungerer bra i dag, men samtidig tenke fritt og utfordre status quo med nye løsninger. Det må legges til rette for at de besøkende består av et vidt spekter av aktører, inkludert politikere. Det er viktig at alle får eierforhold til ulike typer ideer med utgangspunkt i de definerte målsetningene. Involver de lokale skolene på ulike trinn og få skoleprosjekter om tettstedsutvikling som inngår i ordinær undervisning og i henhold til læreplanen. Skoleelevene er bygdas fremtid.

FLEKSIBILITET

I det videre arbeidet må man jobbe for at planene oppfattes som relevante for å løse beboernes og kommunes utfordringer her og nå, og samtidig har plass til å romme de store fremtidsambisjonene. Mulighetsstudiene vi presenterer er ikke

en ferdig oppskrift, men et springbrett for videre arbeid. Den fremtidige arealplanen er heller ikke et mål i seg selv, men et verktøy og utgangspunkt for videre utvikling av Sogndal. Målet må derimot være å skape en plan som i størst mulig grad legger forholdene til rette og er mottakelig for lokale initiativ, og lar seg justere med tiden uten at man mister kvaliteter eller det store helhetsbildet.

UTPRØVING OG FREMDRIFT

For å lykkes med å muliggjøre og gjennomføre samfunnsplanens ambisjoner innen livskvalitet, skaperkraft og miljøbevissthet er det nødvendig å jobbe i ulike skalaer og tidshorisonter, med arealbruk som åpner opp for muligheter og samspill. Gjennom strakstiltak og midlertidighet kan man teste ut ulike grep, programmer og på denne måten både modne og utvikle en idé, en tomt eller et område gradvis.

For å lykkes med dette trenger man å utvikle strategier for etappevis gjennomføring og pilotprosjekter. Videre dialog og samarbeid med lokale stemmer vil berike de ulike verktøyene og grepene man tester ut, og gi viktig tilbakemelding på hva som fungerer og hva som må justeres på. Med visjonen i bakhodet kan man legge til rette for en trinnsvis utvikling, byggen for byggen. a) Strakstiltak 2022 – 2024 b) Kortsiktige tiltak 2025 – 2035 c) Langsiktige tiltak 2036 – 2050.

Mulighetsstudiene er utgangspunkt for videre arbeid med å teste ut ny bruk og nye løsninger, ment for å være katalysatorer for at nye tanker og gode initiativer slår ut i blomst. Samtidig som de generelle strategiene peker på retninger for utvikling av kommunen og bygdene, er verktøyene, tiltakene og strukturene vi foreslår fleksible. De er mottagelige for justeringer, fremtidige ønsker og innspill. Vi viser grep vi mener bør inngå i arealplanen for å oppnå en holdbar og fremtidsrettet utvikling av hele kommunen. Ved å fortsette med å ha en åpen og inkluderende prosess, mener vi Sogndal kan så frø for fruktbare tettsteder fulle av livskvalitet, skaperkraft og miljøbevissthet.

