



mulighetsstudie

sogndal sentrum



innhold

forord

prosjektgruppen

kap. 1 – grunnlaget

- småbyer i Norge
- gjennomgang av områdene
- medvirkning/innspill
- generell stedsanalyse
- stedsanalyse – farer

kap. 2 – muligheter

- sogndal i dag – stedsidentitet
- sentrumsområder
- befolkning og bolig
- mobilitet
- blågrønne strukturer
- skole og barnehage

kap. 3 – helheten

- prinsipp for planlegging
- helhetsplan over Sogndal
- trinnvis utvikling

forord

TAG arkitekter ble i september 2021 tildelt oppdrag om å utføre en mulighetsstudie for Sogndal sentrum. Med sentrum menes delområdene Fjøra øst, Øyane/Granden og Nestangen, som var 3 av totalt 6 delområder i utlysningen.

Oppdragsgiver for mulighetsstudien er Sogndal kommune.

Vi ønsker å skape et sentrum som Sogndal kan være stolt av. Et sentrum som yrer av liv og tilbud til både befolkning og besøkende. Hovedmålet er å bevare saftbygda Sogndals særpreg og identitet, med varierte gater og byrom, eplehager i en ramme av bratte fjell.

I forbindelse med arbeidet ble det opprettet en ressursgruppe av kommunen med deltakere fra ulike grupper i lokalsamfunnet i Sogndal. Vi vil takke ressursgruppen for gode innspill og tanker om den fremtidige utviklingen av Sogndal sentrum. Vi har tatt til oss, latt oss inspirere og videreført flere av innspillene og tankene.

Alle dronebilder i mulighetsstudien er fotografert av Falkeblikk AS på oppdrag fra TAG arkitekter. Andre ukrediterte bilder er tatt av TAG arkitekter.

prosjektgruppen



TAG er et arkitektkontor som har spesialisert seg på store boligprosjekter. Vi er til sammen over 100 dedikerte og engasjerte arkitekter, landskapsarkitekter, by- og arealplanleggere som brenner for å skape bærekraftige bymiljø og rom for livet.

For TAG arkitekter AS har følgende deltatt i oppdraget:

- Kai-Arne Riersen (prosjektleder) - By- og regionplanlegger
- Merete Gunnes (ass. prosjektleder) - Landskapsarkitekt
- Stig Thomassen - By- og arealplanlegger
- Monica Sherling - By- og regionplanlegger
- Anders Vågane - By- og arealplanlegger
- Domantas Stukas - Arkitekt og urbanist
- Victoria Bergmann Larsen - Arealplanlegger
- Sofie Gustafsson - Arkitekt

kapittel 1
grunnlaget



småbyer i norge

For å forstå kompleksiteten i hvordan man kan skape gode steder, er det nødvendig å se på hvordan og hvorfor stedene har blitt som de er i dag.

historisk utvikling

Mens landets største byer gjerne har en lang historie med internasjonal handel og kommunikasjon, er bygde-Norge noe annerledes. Disse stedene har som oftest oppstått som landbrukssamfunn eller senere som følge av etablering av industri. Gjennom tiden har noen grodd sammen og formet større steder eller blitt innlemmet i storbyene, mens andre ligger mer isolert.

Norsk byvekst og bygdemiljø skiller seg fra resten av Europa. På starten av 1800-tallet foregikk det en sterk urbanisering i andre land, mens i Norge bodde 87 % av befolkningen (i 1830) fortsatt på bygda. I Norge har det vært lang tradisjon for selveie. I Europa var det i midlertidig vanlig at adelen satt på store landbruksareal, og bøndene samlet seg i landsbyer. Grunnet selveiende bønder, bosatt på hver sine enkeltgårder langt fra naboen, var «landsby» et uvanlig begrep her til lands.

Men utover 1800-tallet kom den industrielle revolusjon også til Norge, selv om Norge ikke kunne betegnes som et industriland før begynnelsen av 1900-tallet. Det var ikke lenger bare landbruk en kunne drive med, og nye teknologiske fremskritt gjorde det mer aktuelt å både bygge og bosette seg i mer tettbygde strøk. Landet går i større grad over til en økonomi basert på penger, og utbygging av infrastruktur gjør områder mer tilgjengelig. I 1830 bodde 13 % i tettsteder, mens tallet økte til 24 % i 1875. I 2021 bor 82,4 % av Norges befolkning i byer og tettsteder.

Sterk økonomisk vekst og bilens fremtreden utover 1900-tallet skapte både mulighet og behov for opprusting av landets infrastruktur. Det ble bygget

ut veg i byer og tettsteder i stor skala, så vel som mellom dem. Ting hadde aldri før vært mer tilgjengelig, og utviklingen ble stadig mer bilbasert. Det var mulig å bosette seg lenger unna tettstedene og byene, med store eneboliger og arealrike eiendommer. Dette var det allmenne idealet til godt ut på 90-tallet, og er det fortsatt blant mange, særlig i distriktene. Selv om det har vært et paradigmeskifte innen byplanleggingen, og det stort sett er bred politisk og fagkyndig enighet om at vi skal gå bort fra en bilbasert utvikling, henger både behovet og kulturen igjen.

Med bilen kom dessuten også kjøpesenteret. Et sted man kunne handle alt man trengte på én plass, under ett tak. Man kunne gå fra hus til garasje til bil, og videre fra bil til kjøpesenter. Dermed kunne en i praksis få tak i alt fra klær og mat til hageredskap og lamper, uten egentlig å bevege seg utendørs. Dette var selvsagt særlig beleilig på vestlandet, men har vært en trend i omtrent alle småbyer her til lands.

Problemstillingen er kompleks og utfordrende i de fleste tettsteder og småbyer i Norge. Temaet er betent og kontroversielt, og kommuneadministrasjoner risikerer fraflytting og redusert attraktivitet dersom endringene blir for radikale. Distriktssamfunnene har gjerne ikke alt av nødvendig handels- og servicetilbud innen gangavstand, og kollektivtilbudet er ofte begrenset. Mindre kommuner har ofte begrensede ressurser, hvilket gjør det utfordrende å oppfylle alle behov på en gang, samtidig som man forsøker å skape noe bedre. Tid og gradvis endring er nøkkelord i en slik utvikling.



Granden

Fjora øst

Nestangen

Øyene/Granden

På sørlig side av Sogndalselvi ligger Øyene/Granden. Et typisk sentrumsnært område, utbygget etter industriens og moderne infrastrukturens inntog i etterkrigstiden. I dag består området av store og mellomstore handels- og næringsbygg med innslag av eneboliger med hage. Store, åpne parkeringsplasser medfører et bilbasert bevegelsesmønster, og Nortura øker andelen tungtrafikk. Trafikk til og fra er en begrensende faktor for blant annet barns individuelle mobilitet, samt områdets attraktivitet.

Sogndalselvi er eneste grunn for at Granden ikke er en del sentrum, men skal ikke ses på som en barriere. Elven er en sterk blågrønn kvalitet for Sogndal, og med både stor rekreasjonsverdi og som estetisk element, en særs viktig faktor for arbeidet med mulighetsstudien. Granden som transformasjonsområde har stort potensial, og med den nyere blokken langs fjorden, vises det at transformasjonen allerede er i gang.

Fjøra aust

Sogndalsfjøra, eller bare Fjøra, var opprinnelig en gammel fjordbygd på elvens nordlige side. De eldste bevisene på bosetning i Fjøra spoler oss tilbake til skattemanntallet i 1664-66. Her finner vi kun navnet til tre menn, som alle var registrert som «Husmænd, tilholdende paa Alminingen»¹. Området mellom elven og forbi den kommunale kaien var denne allmenningen, og er fortsatt en gate i Fjøra i dag. Fra 16-1700-tallet til i dag, har Sogndalsfjøra gått fra å være en bygdeslum med stor andel arbeidsløse og fattige, til å bli et storsenter i fylket med over 4000 innbyggere (2020)².

Almenningen og Fjørevegen bærer preg av å være historisk sentrum, med stort antall SEFRAK-registrerte bygninger fra før 1850 og 19003. Etter bilens fremtreden virker sentrum å ha blitt forflyttet til andre siden av Gravensteinsgata (Riksveg 5) mot kjøpesenteret Amfi Sogningen. I dag er Sogndals sentrum preget av en utvikling på bilens premisser. I tillegg til en riksveg på tvers gjennom sentrum, blir store, attraktive og sentrale flater brukt til parkering. Men til tross for det negative, er dette arealer som er svært spennende i et byutviklingsperspektiv. Dette er uhindret areal hvor man kan begynne på nytt. Skape rom for byliv og aktivitet. For alle.

Fjøra anses å ha et stort potensial for å utvikles til et mer tiltrekkende område for mennesker i alle aldre. Gravensteinsgata er et stort hinder for fri bevegelse mellom kultur og handel på Amfi senteret på den ene siden og det historiske sentrumet på den andre. Vi ønsker særlig å løfte det sistnevnte.

Nestangen

Nestangen er porten til Sogndalsfjøra både fra nord og vest. Med store jordbruksarealer fra fylkesvegen opp mot Navarsete er området det minste urbane av de tre delområdene. Bebyggelsen er spredt, og infrastrukturen viser tydelig bildominans. Fra Fjordstien er det ingen kryssingsmuligheter over fylkesvegen og området fremstår som lite helhetlig i dag.

Nestangen skiller ut fra de to andre delområdene, hvor gården sammen med eneboligbebyggelsen oppover lia mot Navarsete er sentrale elementer i området. I tillegg til eneboligbebyggelsen og gårdbruket er folkehøyskolen, barnehage og innovasjonsklyngen på Rockethouse lokalisert på Nestangen, og er også viktige identitetsskapere.

Som på Fjøra og Øyene/Granden er det relativt høy trafikk gjennom området. Ved Nestangen møtes fylkesvegen og riksvegen, og virker som en barriere mellom land og vann. Vegene fører til og fra blant annet Hafslo, Lærdal/Kaupanger, Fjærland og Leikanger/Balestrand. På vegens ytterside fra Nestangen går det en flott promenade for myke trafikanter inn til Fjøra. Boligbebyggelsen mot Navarsete ligger i et relativt bratt område, og har utfordringer knyttet til fremkommelighet og mobilitet.

Nestangen er et tydelig målpoint for dem som bor der, jobber der, går på folkehøyskolen og dem som leverer/henter i barnehagen.

Rockethouse er en pådriver for utvikling og innovasjon i området, og er en viktig aktør og målpoint for videre utvikling.



Gangveg langs Nortuna



Mye overflateparkering



Ny badelagune i sør



Den nye gangbroen knytter Granden og Fjæra sammen



Fortettingen er godt i gang



En enslig benk i elveparken



Mye overflateparkering og udefinerte byrom



Fjordstien skaper tilgang til vannet



Meieriet som samlingssted for studenter i sentrum



AMFI Sogningen har flyttet sentrum innover



Pågående byggearbeid på Lerum brygge til venstre og opplyst gangbro til garden



Sentrumsparken og Kafé Krydder





Ungdomshuset som også er moské



Hvileplassen i enden av fjordstien med god utsikt mot sentrum



Rockethouse som innovasjonshub



Store grønne flater og eplehager



Folkehøyskolen



Overflateparkering og arealkrevende næring





Innspill fra de lokale

Sogndal kommune har i forbindelse med mulighetsstudien satt sammen en referansegruppe bestående av representanter fra ulike deler av samfunnet i Sogndal. Referansegruppen har bestått av blant annet representanter fra skole, handel, næringsliv, eldrerådet og ungdomsrådet i kommunen.

Representantene har blitt intervjuet gjennom semistrukturerte intervjuer. Metodisk gir denne formen for intervju et godt grunnlag for en god samtale, med fokus på det informantene selv vil fortelle, men innenfor rammer av forhåndsdefinerte spørsmål. Intervjuene har gitt et godt grunnlag for oss å forstå ønsker og utfordringer i

Generelt ser vi at alle ønsker et levende sentrum i Sogndal, hvor møteplasser, både formelle og uformelle møter kan skje. En opprusting av sentrum som legger vekt på attraktivitet, gjennom både utearealer, byrom og handel. Det er særlig interessant å se at representantene for ungdommer og eldrerådet begge ønsker at Sogndal har flere og bedre plasser for å møtes. Det gjelder i hovedsak uformelle møteplasser og lavterskeltilbud for å forebygge ensomhet og utenforskap. I tillegg ønsker de seg et mer attraktivt sentrum.

De næringsdrivende er også opptatt av et attraktivt sentrum. Parkeringsutfordringer har blitt trukket fram. Blant annet har vi fått verdifull innsikt i planer om et sentrumsnært parkeringshus under bakken, utfordringer med gateparkering, og et litt rotete sentrum med et stor potensiale for forbedring.

For å styrke sentrum har vi også diskutert koblinger internt i, og mellom sentrum og andre områder som Nestangen, Granden og Fosshaugane. En styrking av koblingene har skjedd ved Fjordstien, som alle er udelt positive til. Gode koblinger og kvalitet i byrommene anses å ha stor betydning for å øke attraktiviteten til sentrum. Parken rundt Kafé Krydder er løftet frem som et attraktivt møtested når det ikke er snø og kaldt. Både skoleungdommer og eldre benytter seg av parken.

Skoleungdommer og studenter er en naturlig del av sentrum, og deres plass bør styrkes. Fra ungdomsrepresentanten har det blant annet blitt trukket frem betydningen av nærheten til

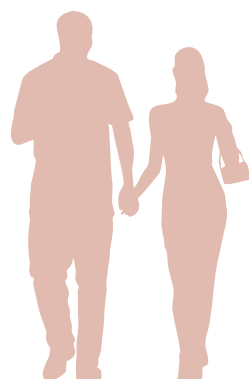
sentrum. Plassering av skole og barnehage har vært vesentlig i samtaler med representanter som er opptatt av dette, og det er enighet i at en sentrumsnær skole vil styrke aktiviteten i sentrum

Et stort tema for mange har vært boligprisene, og den prisutviklingen man har hatt i Sogndal. Høye boligpriser tett på sentrum viser at det allerede i dag er attraktivt å bosette seg sentralt i Sogndal. Ønsket om flere og mer varierte boliger både som leiligheter og rekkehus har blitt trukket frem som et viktig grep for å dempe prisveksten.

Vi har sett at det er stor iver etter å få til gode løsninger for Sogndal. Alle informantene mener Sogndal har et svært godt utgangspunkt for å bli enda mer attraktiv, med kvaliteter knyttet til fjord, fjell, innovasjon og utdanningsinstitusjoner. Samfunnet fremstår som at man i stor grad omfavner nye ideer, og at man ønsker andre å lykkes. Dette er et svært godt utgangspunkt for en videre utvikling av Sogndal.

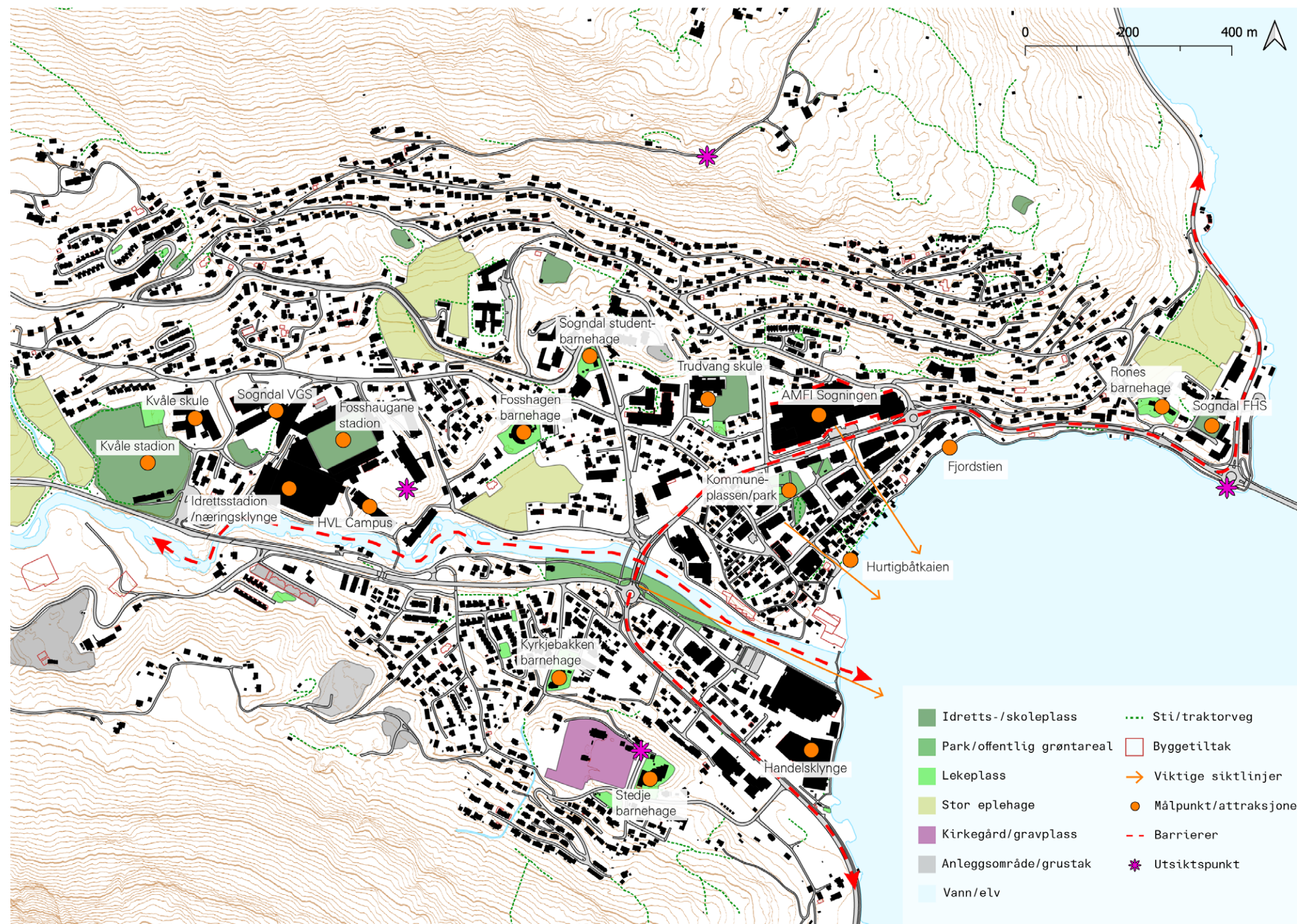
Informasjon som har blitt gitt i intervjuene har bidratt til å forstå Sogndal bedre, men også gitt oss god kunnskap og ideer som vi har kunne tatt med videre i arbeidet med mulighetsstudiet og Sogndal frem mot 2050. Oppsummert har vi sett på innspill knyttet til:

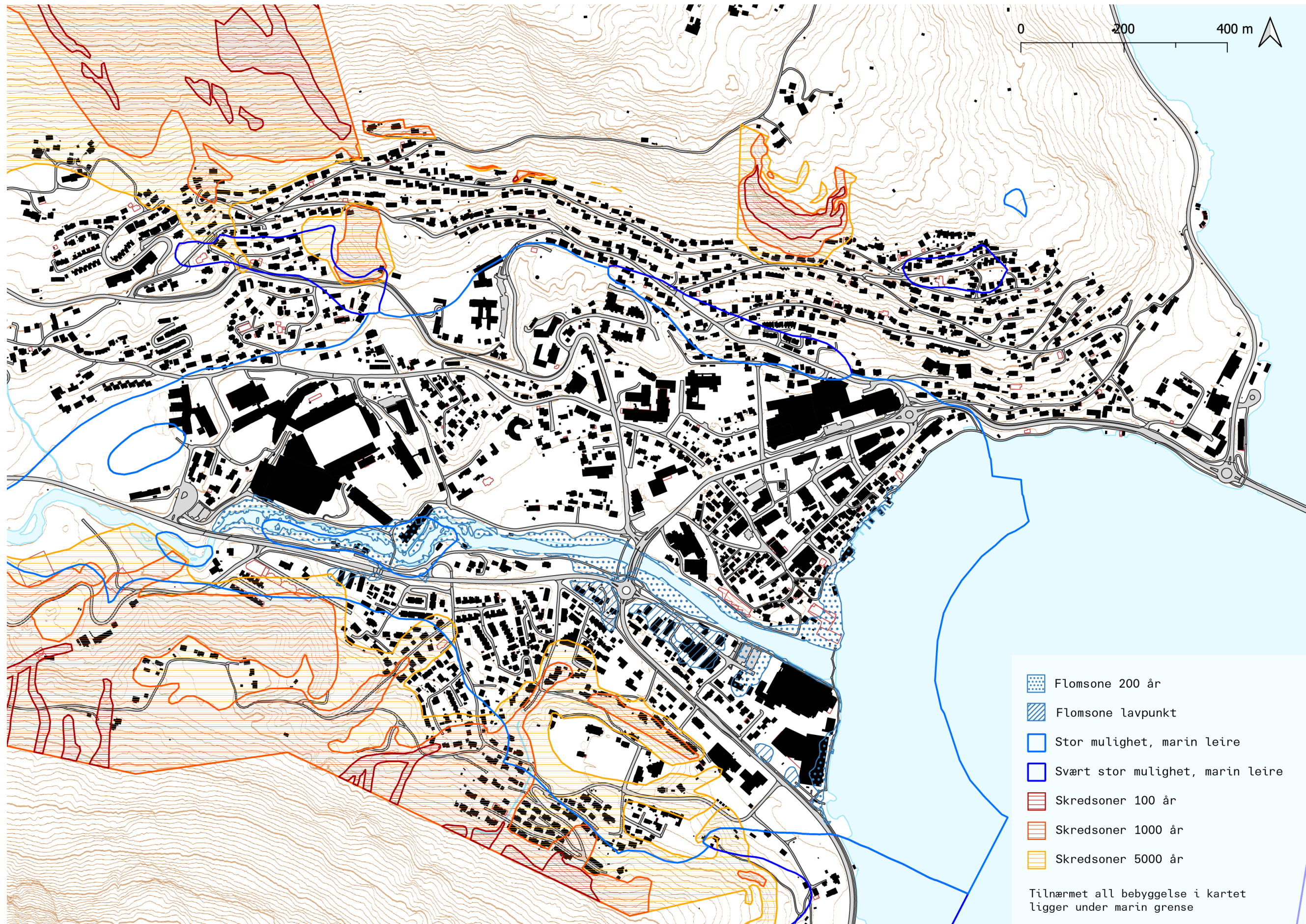
- Plassering og prioritering av bolig og næringsutvikling
- Etablere og utbedre formelle og uformelle møteplasser
- Ungdoms- aktivitetshus, lavterskel
- Miljølokk, styrking av akse mellom sentrum og Amfi.
- Bedre kommunikasjonslinjer



Stedsanalyser

For å forstå Sogndal og bygdas funksjoner er det laget en generell stedsanalyse og fareanalyse. Dette er for å kartlegge hvilke funksjoner og eventuelle farer som er lokalisert hvor, og hvilke avstander det er mellom dem. Ved å kartlegge eksisterende funksjoner og farer vil vi lettere se hvilke nye funksjoner det er behov for og hvor disse bør lokaliseres. Vi ser hvilke farer som vi må ta med i den videre utviklingen og hvordan vi kan planlegge rundt dem.





kapittel 2

muligheter



sogndal i dag

Alle steder har en egenidentitet og unike egenskaper. Dagens samfunn beveger seg raskere enn noen gang, og byer og tettsteder utvikles i høyt tempo. Det er i slike tider en må være påpasselig med å ikke miste sin identitet. Man må finne stedets rariteter og særegenheter, og bygge videre med disse bak øret.

stedsidentitet

Sogndal er en bygd utviklet gjennom landbruk/fruktdyrking og produksjon av frukt- og bærprodukter. Stedet ligger lunt plassert mellom høye fjell, som en skålform som henvender seg ut mot sjøen. Tradisjonelt har strandsonen blitt benyttet som næsteområde for gårdene lenger inn i dalen, med strandsitternes bosteder oppe på flaten. Å gå gjennom dagens Sogndal, er en vandring i ulike tidsepoker, med fine gløtt og glimt inn i bakhager med frodige frukttrær og stedsvis gløtt ut mot fjorden. Variasjon i skala, både for bebyggelse og byrom skaper opplevelser langs ganglinjene, og fremstår som en av de tydelige positive, særtrekkene for Fjora. Dette er karaktertrekk som både bør bevares og forsterkes i fremtidig utvikling av både sentrum og omgivelsene rundt.

Vi foreslår at følgende prinsipp må legges til grunn for videre utvikling, slik at man bevarer dagens identitet:

- Eplehager bevares i sentrum
- Nye byrom/gater/parker og bomiljø utformes med fokus på eplehagekarakter og frodighet
- Nye gate- og vegstrukturer tar hensyn til eksisterende bebyggelse og geometri og tilpasses de fine kvalitetene – variasjon i byromsveven etterstrebes.
- Fysisk og visuelle forbindelser mot turområdene/fjell og fjord forsterkes

mobilitet og sentrumsutvikling

Sogndal er i dag preget av mye bilbruk. Bilen er en viktig del av hverdagen for mange, spesielt de som bor langt utenfor sentrum, der hvor det ikke er gang og sykkelveier til Sogndal.

For de som bor i gangavstand og innenfor det vi kaller "10 minutters-byen", er det et stort potensiale for å få flere til å velge å sykle eller gå flere ganger i løpet av en uke, og flere som velger å gå og sykle på arbeids og skolereiser.

For at Sogndal skal være tilrettelagt for mer bruk av bærekraftig transport anbefales følgende tiltak:

1. Skilting av sykkeltraseer og snarveier.
2. Bruk hovedtrasé akser for å etablere et attraktivt nettverk for gange og sykkel med tverrgående snarveier, vei, gangveier eller grusede snarveier.
3. Sykkelparkering i sentrum, ved arbeidsplasser og skoler under tak. Hva med stikkontakter for lading av el-sykler?
4. Utvidelse av fortau og gangarealer i sentrum.
5. Sikre sammenhengende gang og sykkeltraseer med sikre krysningpunkt.
6. Planskilt krysning over Gravensteinsgata. Miljøkulvert
7. Oppgradering av gangveg under bru FV 55 sør for Sogndalselvi.
8. Beholde sentrumsskole som gir flere elever til å oppleve nærskole innen 5 og 10 minutters gange og som sikrer at sentrum kan være attraktivt for barnefamilier. Det må ikke være et primærbehov å ha bil for å få ungene på skolen.
9. Bro over elva mellom Granden og Fjora
10. Gang- og sykkelveg/ grøntdrag mot Foss
11. Langtidsparkering i utkanten av sentrum



5- og 10-minutters-byen

«5- og 10-minutters-byen» er gangavstand målt i tid.

5-minutters-byen ligger innenfor en radius på 400 meter luftlinje. Reell lengde på gatenivå vil være mellom 450 – 500 meter. 10-minutters-byen er innenfor en radius på 800 meter i luftlinje. Reell avstand på gatenivå vil være 900 – 1000 meter.

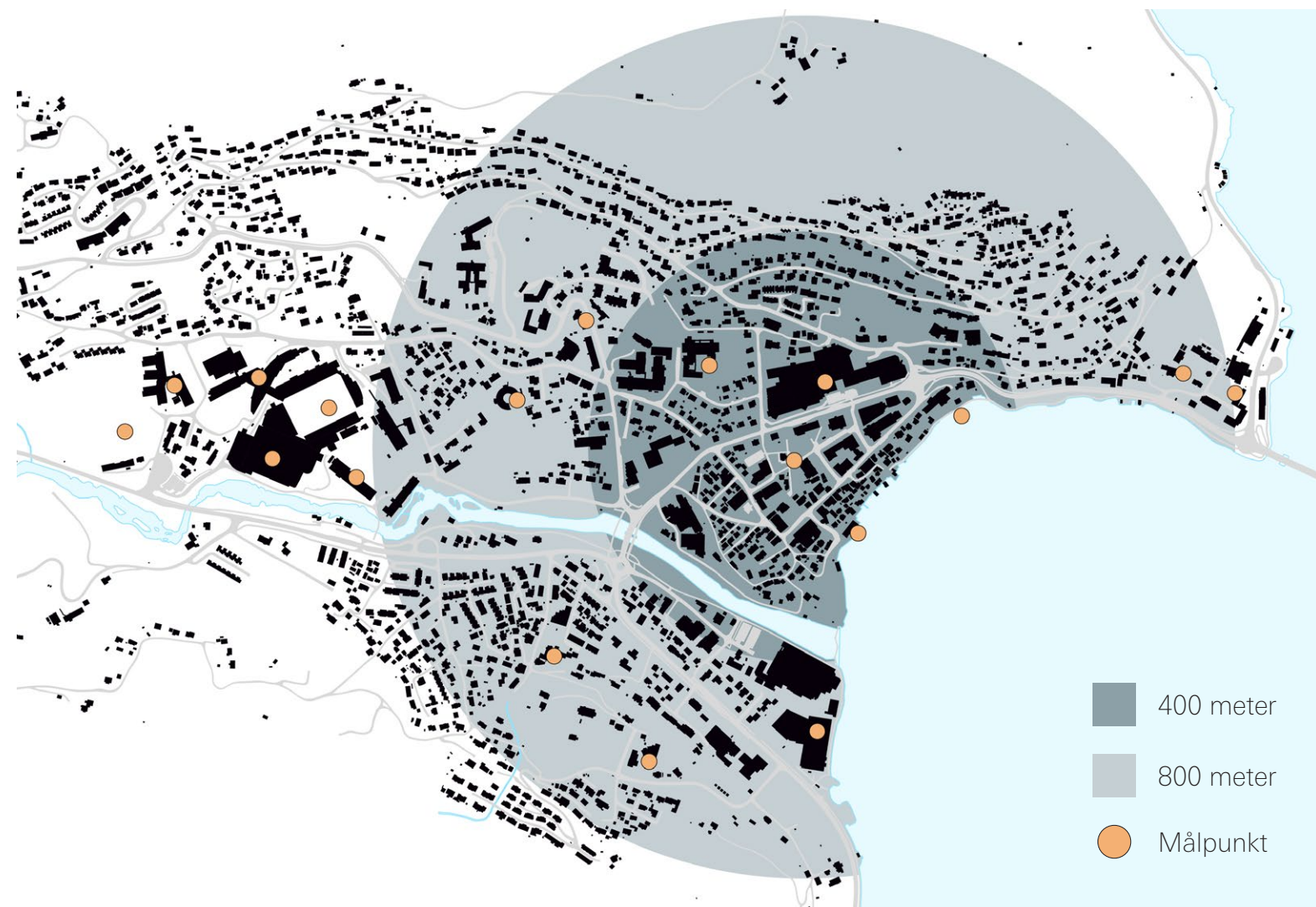
Alle erfaringer rundt mobilitetsplanlegging viser at det er disse avstandene som gjør det mer attraktivt for den gjennomsnittlige innbygger å sette fra seg bilen oftere, slik at man heller velger å gå eller sykle på daglige reiser.

Hvor langt kan en gjennomsnittlig innbygger i Sogndal komme på 5 eller 10 minutter fra byens sentrum? Det er altså disse avstandene som er mest attraktiv for bærekraftig mobilitet, som gange og sykkel. For syklister kan også 15-minutters-byen være attraktiv, så fremt de viktigste tilbudene ligger innenfor rekkevidder på 5-10 minutters sykling.

For at flere av Sogndals innbyggere skal sette fra seg personbilen oftere, er det viktig at det meste av servicetilbud, skole, arbeid og aktivitetstilbud ligger innenfor en radius på 5-10 minutters gange.

Dersom man utvikler sentrum med et godt tilhørende tilbud, samt fortetting av boliger innenfor denne radiusen, er det stort potensial til å få flere til å velge bærekraftig mobilitet som å gange eller sykkel.

Avstander utover 10-minutter-byen har vist seg å medføre betydelig mer bruk av personbil på daglige reiser.



attraktivt og vitalt bysentrum

For å skape et attraktivt og vitalt sentrum er det viktig å legge tilrette for gode byrom med koblinger for både gående og syklende. Byrommene har en viktig rolle i hvordan sentrum oppleves, og hvilke attraksjoner som er knyttet opp til rommene spiller opp hvor attraktivt og vitalt det er. Byrommet fungerer blant annet som møteplass, mellomrom og rekreasjonsområde.

Et godt sentrum er altså et sted man har lyst til å oppsøke, oppleve og møtes i for ulike aktiviteter. Variasjon i innhold og størrelser i byrommene, med tilrettelegging for tilfeldige, avtalte, formelle eller uformelle møter, er med på skape attraktivitet og liv. Det må være tilbud om aktiviteter som for eksempel kafeer, restauranter, barer, eller andre offentlige tiltak som ungdomshus eller seniorkafé. Like viktig er parkene og de blågrønne strukturene og uterommene.

For å kunne legge til rette for å skape liv og attraktivt sentrum, vil det være nyttig å dele bygda inn i ulike sentrumssoner. Sentrumssonene vil være med å definere hvilken aktivitet man vil ha hvor, slik at man aktivt kan være med å tilrette legge for en levende sentrumskjerne.

Vi har derfor definert ulike sentrumssoner for delområdene. Dette er for å definere hvilken rolle de ulike sonene har for bysentrumet og hvilken aktivitet vi ønsker å ha hvor.

sentrumssoner 2021

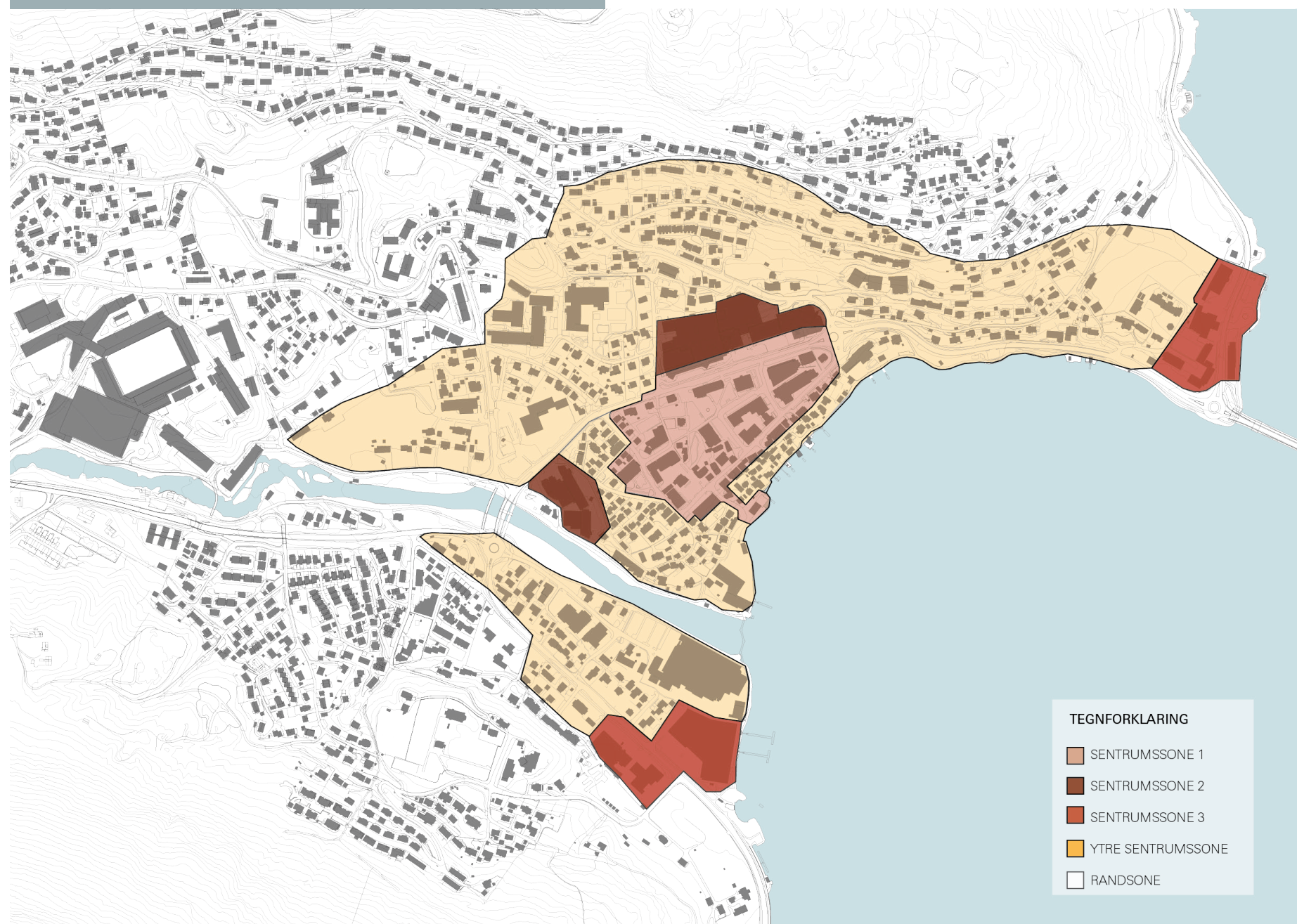


Kartlegging av dagens sentrumssoner viste at store deler av Fjæra Aust kan defineres som sentrumssone 2. Byrommet er på bilens premisser, med høy parkeringsdekning og fremkommelighet for bil, er forjengeren og andre myke trafikanter nedprioritert.

Sone 1 er området rundt rådhuset og byparken med Kafe Krydder og aktivitetsplassen i sentrum. Her har ikke bilen tilgang.

Kjøpesenteret og området rundt Quality Hotel Sogndal er definert som sentrumssone 3. Dette er to områder som tiltrekker seg masse mennesker, men som er tilrettelagt for bil. Også områder på Nestangen og Øyane/ Granden har fått sentrumssone 3, med bilbasert storskalahandel og liten/ingen tilrettelegging for myke trafikanter.

sentrumssoner 2050



I 2050 vil sentrumssone 1 utvides slik at den myke trafikanten står i fokus og er premissgivende for aktiviteter og liv i sentrum. Sone fungerer som den urbane sone, hvor fortetting står i fokus. Det er også her hovedtyngden i utviklingen av bygda vil skje. Sone er trekt helt inn til kjøpesenterets fasade, slik at arealet fremfor senteret vil fungere mer som et torg enn en parkeringsplass og kobles mer sammen med resten av sentrum. Selve kjøpesenteret er sentrumssone 2, da det fremdeles vil være en bilbasert attraksjon og en viktig faktor i sentrum. Deler av Nestangen, mot fjorden, har fått sone 3 og ytre sentrumssone, da området vil fungere som blant annet adkomstsone og næring/bolig utenfor sentrumskjernen. Øyane/ Granden er definert som ytre sentrumssone og sentrumssone 3.

Sentrumssone 1:

Sone hvor byrommet er på fotgjengerens og den myke trafikantens premisser. Mindre tilgjengelig til helt utilgjengelig for motoriserte kjøretøy. Fokus på fortetting-

Sentrumssone 2:

Sone i sentrumsområde hvor bilen er premissgivende og prioritert over myke trafikanter.

Sentrumssone 3:

Bilbasert sone. Adkomstsone.

Ytre sentrumssone:

Sone for sentrumsnære boliger og andre institusjoner innenfor "10-minutters byen".

Randsone:

Bebyggelse utenfor "10-minutters byen".

hva trigger liv og aktivitet?

For å oppnå et levende og attraktivt sentrum er det avgjørende å ta grep og aktivt legge tilrette for ulike aktiviteter.

En kommune som drar fellesskapet, samler næringsliv og initiativtakere og gründere er en viktig faktor.

I mindre byer er aktivisering og attraktivitetsforbedring av sentrumssonen avhengig av at kommunen er med på laget og drar prosessene og samarbeidet med næringsliv, kultur og kunstaktører i gang, med siktemål om samarbeidsforum for arrangement og hendelser i sentrum.

Aktiviteter, sykkelbaner, torg og torgdager, konserter og arrangement.

Små og store hendelser, opplevelser og aktiviteter trekker folk i alle aldre sporadisk innom sentrumsområdet. Desto flere slike opplevelser for folk i alle aldersspenn, gjør at folk drar oftere til sentrum for å handle, søke opplevelser og møte folk. I dag trekker kjøpesenteret mange folk, men i kombinasjon med bruk av bil blir det ofte kun med et besøk på senteret for å gjøre ærend og kanskje møte folk. Et mer aktivt og attraktivt sentrumsområde vil være med på å tiltrekke seg folk, som igjen er med på å skape liv og vitalitet.

Hendelser i Sogndal

For å få folk til å bruke sentrum og dets arealer er det viktig at det også skjer noe i bygda. En aktivitetsplan for sentrum vil være med på å tilrettelegge for flere arrangementer og aktiviteter.

Ungdomshus i sentrum med gamingsenter.

Ungdom er fremtidens Sogninger. Viktige vaner skal dannes i barne- og ungdomstiden. Sentrum skal være det mest naturlige oppholdssted og møtepunkt for formelle og uformelle møter med venner og sambygdingen stedet for opplevelser, aktiviteter og handel.

Kunst og kulturhus. Utstillinger verksteder kurs m.m. Kunst og kultur som engasjerer

Et åpent «kunst og kulturhus» i sentrum vi snakker ikke om et lokale med store sener og haller, men små lokaler for små kulturaktiviteter. Danseskole, malekurs, strikkekvelder og utstillinger. Bokkafé m.m. Driften kan basere seg på medlemskap for de mest aktive, leie av kafélokale, kurs og verksteder med deltakeravgift. Salg av utstilt kunst med provisjon til «huset» organiseres i stor grad med frivillighet. Gevinsten er engasjement og hendelser.



fysiske tiltak for mennesker

- **Mer og bedre tilrettelagte arealer for gående og syklende.**
- **Bredere og mer fortau**
- **Fra 90 % bilbasert aktivitet i dag til 50% menneskelig aktivitet i sentrumsgatene**
- **Bredere og flere fortau, små plasser med benker og beplantning**
Beplantning. Engasjer unge og eldre til dugnad. Får Sogndal til å blomstre. Samarbeid med kommunen om å sette planer i plantekasser rundt om i sentrum.

• **Oppstramming av utflytende veger og gater**

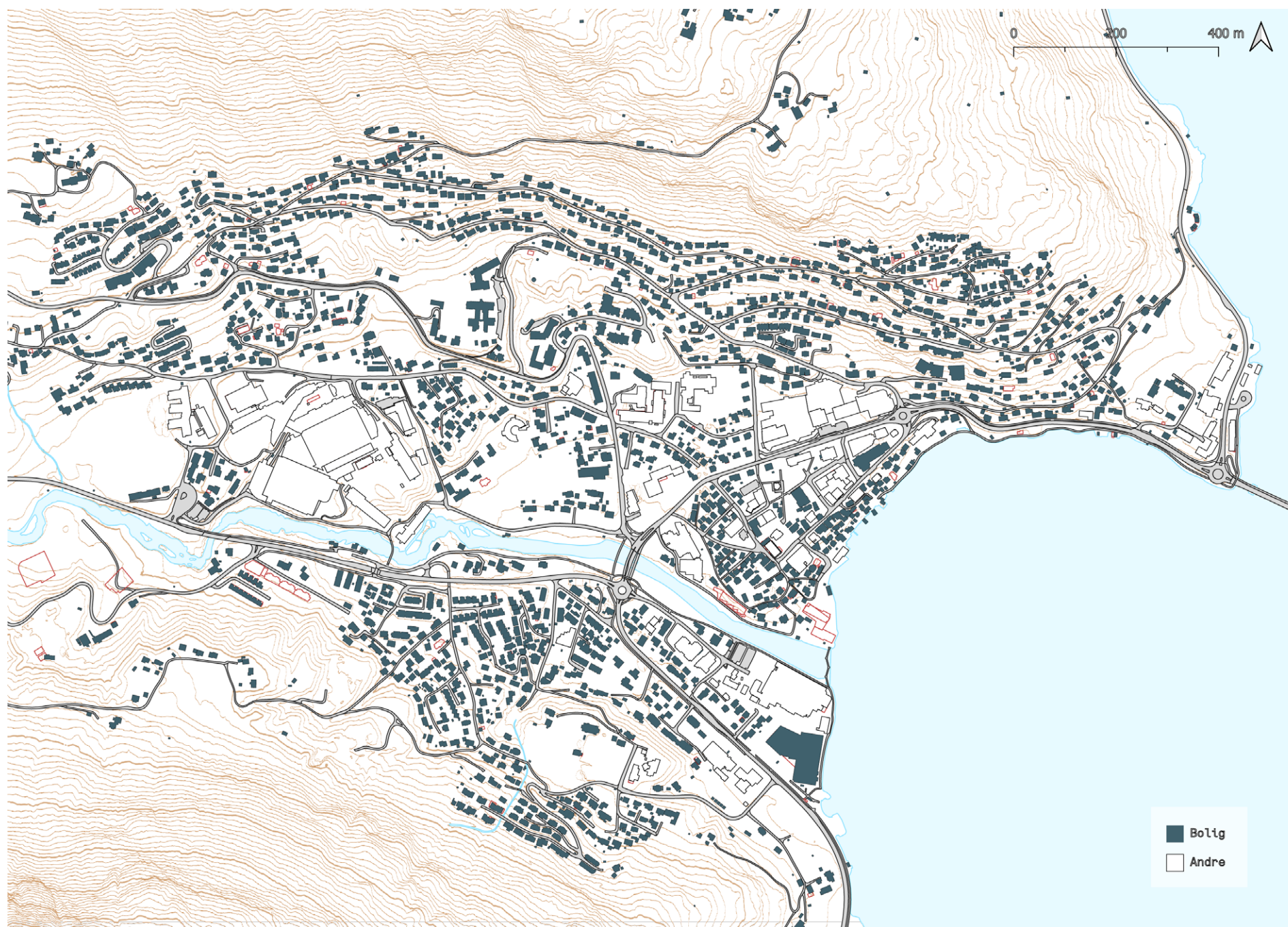
Envegskjøring i flere sentrumsgater som Fjærevegen og Parkveien for å frigjøre plass til bredere fortau. Endre fra vinkelrette parkeringer til parkeringslommer. Tilrettelegge for korttidsparkering og HC-parkering i lommer, flytte langtidsparkering ut av indre sentrumssone til indre og ytre adkomstsoner. Vareleveringslommer o.l.

Markering og avgrensning av park og torgplasser.

Skilting av attraktive traseer og snarveier fra og igjennom sentrum som Fjordstien, Hurtigbåtkaia, Fjellurløypa mm.

Eksempelvis med å legge opp til envegskjøring i Fjærevegen. Det andre kjørefeltet disponeres til bredere fortau, beplantning og parkeringslommer for korttidsparkering 0,5 eller 1- time.

Flytt flere parkeringsplasser ut i ytterkant av indre sentrumssone, spesielt langtidsparkeringer. Se del om mobilitet.



Oversikt over eksisterende boligstruktur. Bygg med tilhørighet til bolig er også merket som bolig

Årstall	Innbyggere (kommune)	Sogndalsfjøra
2020	11.963	4.300
2030	12.745	4.900
2040	X	5.500
2050	13.684	6.100

Tabell 1: Befolkningsfremskrivninger. Tall for kommune er hentet fra SSB

Sogndals unike utforming innenfor relativt korte avstander gir et godt grunnlag for en kompakt stedsutvikling der hensynet til menneskelig aktivitet, fremkommelighet og sosial interaksjon kan videreutvikles på en fremtidsrettet måte.

Sogndal er sammen med Leikanger det nærmeste man kommer pressområde i regionen ifølge rapporten «Bustadsmerkanden i Sogn». Tall fra SSB viser at av den totale befolkningen i Sogndal kommune bor 36% av innbyggerne i Sogndalsfjøra.

Med bakgrunn i befolkningsstatistikk fra SSB vil kommunen ha en relativt stor befolkningsvekst frem mot 2050, på om lag 14%. Tatt i betraktning de kommunale, nasjonale og globale målsetningene om en bærekraftig utvikling bør befolkningsveksten tas gjennom fortetting av etablerte boligområder. Med fortetting menes økt arealutnyttelse.



Utgangspunktet for framskrivningene tar utgangspunkt i SSBs regionale befolkningsframskrivinger: «Regionale befolkningsframskrivinger er beregninger av hvordan befolkningen i Norges kommuner utvikler seg framover, gitt ulike forutsetninger om fruktbarhet, dødelighet, flytting, innvandring og utvandring.».

Bevegelige tomter er tomter hvor det er potensiale for utbygging og fortetting, mens de faste tomtene anses som ikke foranderlige eller egnet for mer fortetting

Befolkningsframskrivinger er ikke tilgjengelig på grunnkrets nivå. Derfor har vi lagt til grunn målsetningen om bærekraftige byer og tettsteder, og lagt opp til en fortetting av Sogndalsfjæra som et tydelig sentrum med en fortetting av grendene rundt.

Dette har gitt grunnlaget for scenariene gitt på neste side. Ved å gjøre forsiktige påslag på en gitt prosent, ser man at boligbehovet endrer seg. For å sikre seg arealer til boligutvikling i fremtiden vil et påslag være fornuftig i et langt perspektiv.

Analyser gjennomført i alle de tre (fire) delområdene har tatt for seg blant annet sentralitet, kommunikasjonslinjer, blågrønne verdier og utbyggingspotensialet i det enkelte delområde. Sammen med kunnskap om forhold som gir gode bo- og levevilkår har vi plassert bolig og næring i ulike områder.

boligantall

Det er framskrivningen i befolkningsantallet som legger grunnlaget for det økende bolig behovet i Sogndal. Det er allerede et press i boligmarkedet, noe de høye boligprisene viser. En helhetlig utvikling med et klart definert sentrum, og gode «bydeler» i områdene rundt vil gi Sogndal et mer urbant uttrykk, samtidig som det finnes gode elementer av historisk lesbarhet i bygda. Tall vist i tabell 2 viser prognoser for boligbehovet i de ulike områdene, med tre ulike prognoser

typologi

For et bærekraftig Sogndalsfjæra vil det være nødvendig med fortetting på sentrums- og sentrumsnære arealer. En utvikling med fortsatt spredning av boligbebyggelsen vil underminere nasjonale målsetninger om bærekraftige byer og tettsteder, og anses derfor ikke som et aktuelt alternativ.

Boligbebyggelsen i alle delområdene foreslås gjennomført med en variert typologi. Blandingstypologien skaper variasjon i bebyggelsen, men også i befolkningen som bor innenfor de ulike delområdene. Fjæra skiller seg ut med en mer rendyrket typologi forbundet med urbane og tettbygde strøk, herunder aktive fasader og publikumsrettet næring på gateplan, enn de andre delområdene. Utformet på rett måte vil byggene i sentrum ha en fleksibilitet som gir muligheter for endring etter hvert som det kreves.

Fordeling av bolig og næring vises i tabell 4. Med utviklingen av næringslokaler på begge sider av fylkesvegen på Nestangen vil det i dette området være mest næringslokaler. Med næring menes for øvrig ikke-arealkrevende industri slik som kontorarbeidsplasser.

En miks av blant annet boligtyper og bygningstypologi reduserer faren for homogene boligområder. En god miks vil fremme sosial bærekraft ved blant annet å legge til rette for tilfeldige møter på tvers av alder, kjønn og sosial bakgrunn. Utforming av gode boligområder vil vektlegges i alle delområdene. I tillegg vil det gjennom en miks av bolig typer kunne gi en god sosial kontroll og eierskap til nabolaget som skaper trygghet og muligheter for samhandling. Opplevelsen av trygghet i nabolag er en betydelig faktor for barns individuelle mobilitet.

	Prognose	Fjæra aust	Øyane / Granden	Nestangen	Foss
2050	SSB	463	802	267	267
2050	Offensiv	463	1222	407	407
2050	Proaktiv	463	1522	507	507

Tabell 2: Oversikt over økning i befolkning i 2050 ut fra forskjellige prognoser

	Prognose	Fjæra aust	Øyane / Granden	Nestangen	Foss
2050	SSB	219	151	100	251
2050	Offensiv	219	235	157	392
2050	Proaktiv	219	295	197	492

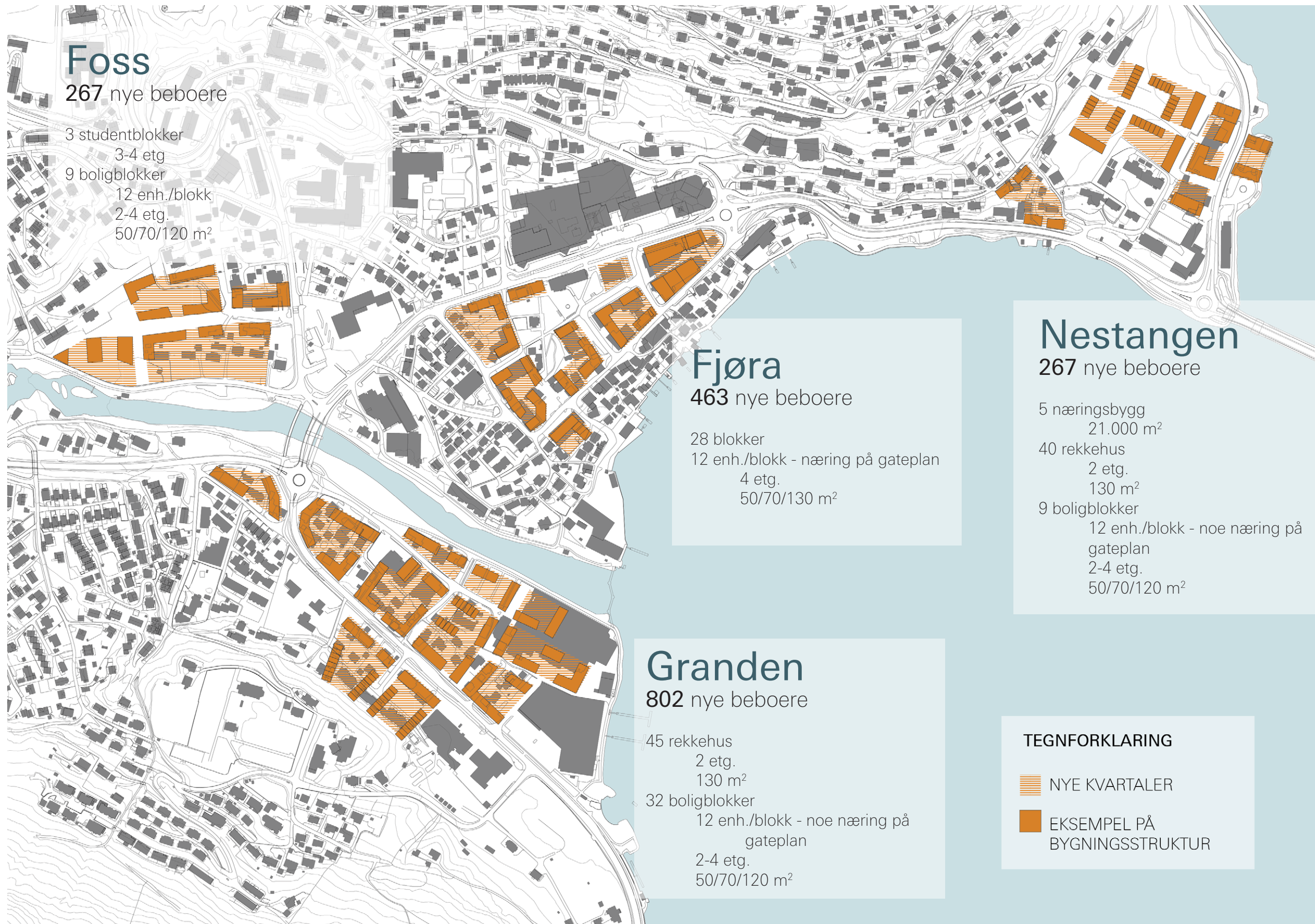
Tabell 3: Oversikt over antall nye boenheter i 2050 ut fra forskjellige prognoser

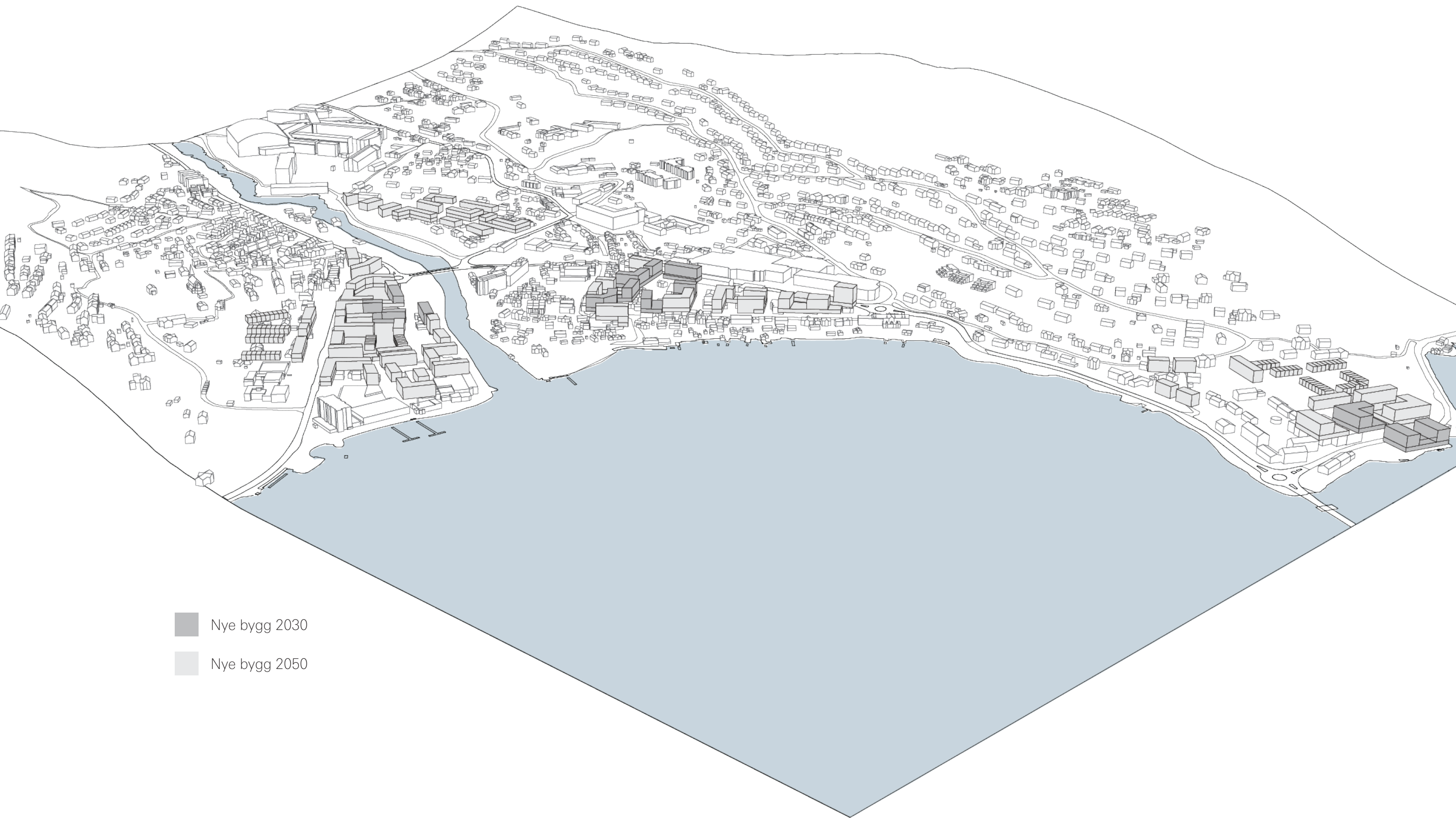
	Bolig	Næring
Fjæra	23 400,0 m ²	5 850,0 m ²
Granden	13 565,5 m ²	1507,3 m ²
Nestangen	9 043,7 m ²	21 004,9 m ²
Foss	22 609,1 m ²	2 512,1 m ²

Tabell 4: Fordeling mellom bolig og næring

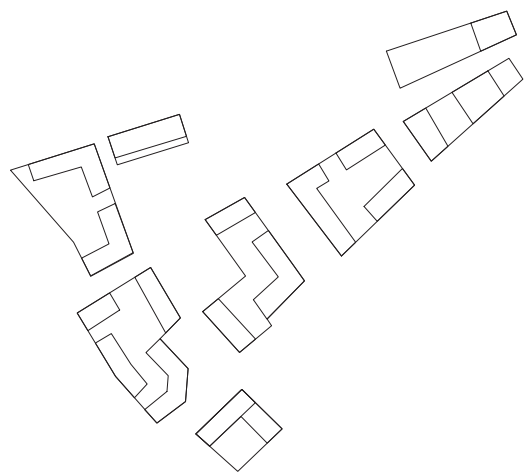
	Ledig areal	%BRA pr. boligtype			%BYA samlet
		Blokk	Rekkehus	Enebolig	
Fjæra	19 500 m ²	165 %	46 %	36 %	180 %
Granden	33 000 m ²	97 %	27 %	21 %	107 %
Nestangen	22 800 m ²	141 %	39 %	31 %	154 %
Foss	40 000 m ²	80 %	22 %	18 %	88 %

Tabell 5: Boligtypologi





- Nye bygg 2030
- Nye bygg 2050



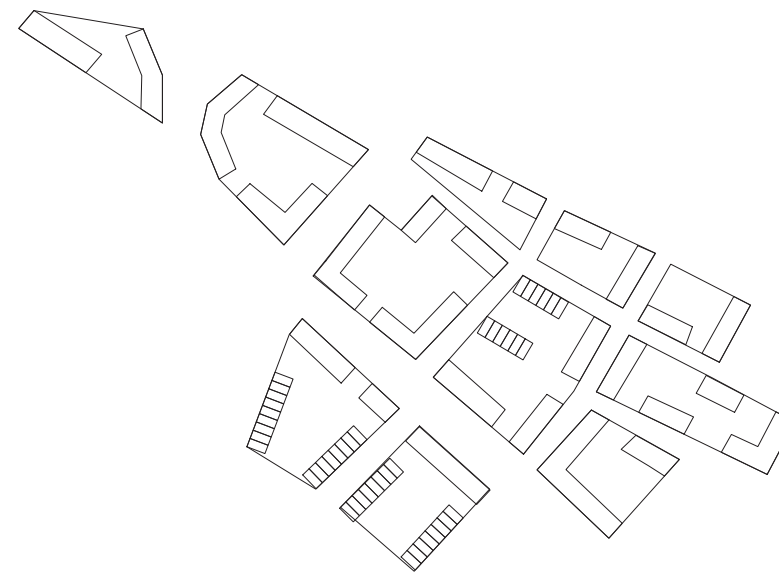
fjæra aust

Den største barrierer som deler sentrum fra både kjøpesenteret og resten av Sogndal er Gravensteinsgata. Tidligere tiders fokus på tilrettelegging for biltrafikk har medført at sentrum har blitt mindre attraktivt og at store deler av gatene og torgene er tilrettelagt for parkering.

Fjæra aust har en rekke kvaliteter, med stor grad av variasjon i typologi, alt fra mindre eneboliger med hage, sveitervillaer og større kontor og næringsbygg. De ulike byggene har en variert kvalitet. Kombinert med blant annet store arealer som i dag benyttes til parkeringsplasser vil sentrum av Sogndal kunne transformeres og fortettes.

En transformasjon vil som vist her legge vekt på og styrke forbindelsene internt og til og fra Fjæra. En god utforming av uterom, parker og plasser for lek og opphold vil gi Fjæra en styrke som attraksjon og rekreasjon. For å styrke og definere Fjæra som sentrum, vil det være behov for både bolig og næring. Ny- og eksisterende bebyggelse vil utvikles for å sikre kombinerte formål, som bidrar til å skape liv i gater og torg til ulike tider av døgnet.

Fjæra aust utpeker seg som et naturlig sted å starte fortetting og transformeringen av Sogndal. Med et styrket sentrum økes attraktiviteten og man vil kunne utvikle de andre grendene mer som bydeler. En viktig del av utviklingen av sentrum er styrking av uterom og gatestruktur med et klarere byromshierarki.



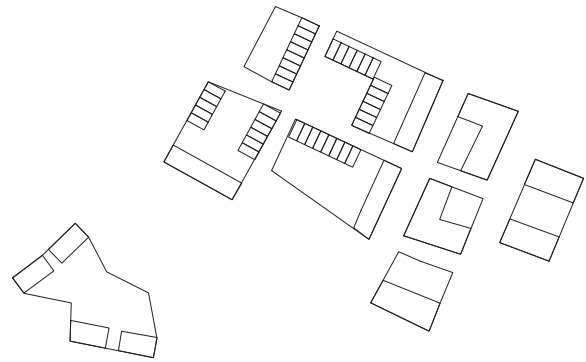
øyane/granden

Delområdet Øyane/Granden har et stort potensial for utvikling. Den umiddelbare nærheten til sentrum av Sogndal og Campus gir muligheter for en tettere utvikling i dette området.

Ved etableringen av nye næringsarealer ved Fjærlandsvegen og flytting av større næringer på Granden har tomteareal allerede blitt frigjort. På en veldig god beliggenhet langs elva og fjorden ligger Norturas anlegg. Anlegget er svært arealkrevende og fremstår som en barriere med sin store utstrekning. En relokalisering av anlegget vil frigjøre store områder som kan benyttes til både private og offentlige formål. Her ser man for seg en møteplass med park, lek og et naturlig og godt samlingspunkt. Vi er kjent med de forhold som knytter seg driften og faren for å miste lokale arbeidsplasser dersom flytting av anlegget skulle bli et tema, men som mulighetsstudie er det ønskelig å trekke frem fordeler ved å flytte aktiviteten.

Nærhet til både Fjæra, Fosshaugane, butikker mm gir området på Granden godt egnet som boligområde. Den nye gangbroen ved elvens utløp kobler området bedre sammen med sentrum, men oppleves fortsatt som en utkant. Enda en kobling over elven, og etablering av en miks av boligtyper, både leilighetsbygg og rekkehus foreslås. En kombinasjon av bolig og næring vil være viktig.

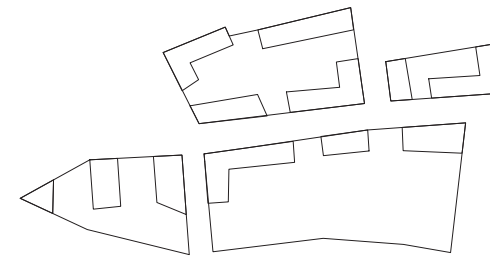
Arealkrevende industri og næringer som skaper trafikk bidrar til å forringe bokvaliteten. En langsiktig utvikling av området fremstår som viktig. Som et sluttresultat (2050) vil området være transformert og fortettet med sentrumsnære kvaliteter.



nestangen

En transformasjon vil kunne gi området en mer urban utforming, der attraktive næringslokaler og kontorarbeidsplasser etableres tettst på veien. På denne måten vil nye boliger oppover mot Navarsete skjermes for både støy og trafikk på en god måte.

For å bevare en historisk lesbarhet knyttet til Sogndals fremvekst på jordbruk og fruktdyrking vil det nordligste landbruksarealet beholdes. Dette gir også en god avstand til fylkesvegen, og gir en fin ankomst sone til Sogndal. Folkehøyskolen tenkes bevart og ny bebyggelse foreslås tett integrert med skolen. Tilkomst mot fjorden og næringsområdet skal styrkes gjennom en helhetlig og sammenhengende gatestruktur. Gatestrukturen binder området sammen internt, men også med Fjæra og resten av Sogndal sentrum.



foss

Dette prosjektet tar i utgangspunktet for seg de tre delområdene nevnt over. For å sørge for en helhetlig utvikling av Sogndal, er det naturlig å knytte Fosshaugane tett sammen med sentrum og de andre delområdene. En utvikling av arealet mellom disse knutepunktene, på Foss gård synes som en naturlig del av en helhetlig og fremtidsrettet kompakt utvikling av Sogndal.

Området danner en viktig akse mellom de Fosshaugane og Fjæra og vil kunne utvikles med en blandet typologi av boliger.

sogndal sentrum i dag

I sentrum ligger tidligere hovedgate, Fjørevegen og dagens hovedvei, Gravensteinsgata. For øvrig så fremstår Fjørevegen mer som en småbygate med potensiale til å bli en attraktiv hovedgate, mens Gravensteinsgata fremstår som vei, gjennomkjøringsvei for gjennomgangstrafikk. Dette begrunnes blant annet i at bygg og forretninger ligger tett på Fjørevegen, tverrsnittet er smalt og byggene henvender seg mot gaten. I Gravensteinsgata er byggene betydelig tilbaketrukket fra veien, det er lite preg av gate på grunn av avstanden til byggene og svært få bygg henvender seg til gaten.

Sentrum i seg selv fremstår som en stor parkeringsplass. Biler over alt, utflytende vegarealer og parkeringsarealer. Svært lite arealer til gående og syklende og lite arealer til å oppholde seg i sentrum hvis du ikke kjører bil. Sentrum oppleves som lite attraktivt for gående og syklende.

Sentrum har et stort potensial til å bli et trivelig småbysentrum

1. Byens kjøpesenter ligger i sentrum vis a vis det gamle sentrumsområdet, på andre siden av gjennomkjøringsvegen, Gravensteinsgata.
2. Sentrum har en klar kvartalsstruktur.
3. Sentrumsgatene varierte bygårder i 2-3 et. Som henvender seg til gatene i 1 plan.
4. Sentrumsgatene er smale som kan gi en god atmosfære med å begrense bilarealet.

Byens gamle sentrum og hovedgate langs med Fjørevegen fremstår som sliten og lite attraktiv slik den fremstår i dag. Men oser av potensial.



Fjørevegen. Foto: Google Maps



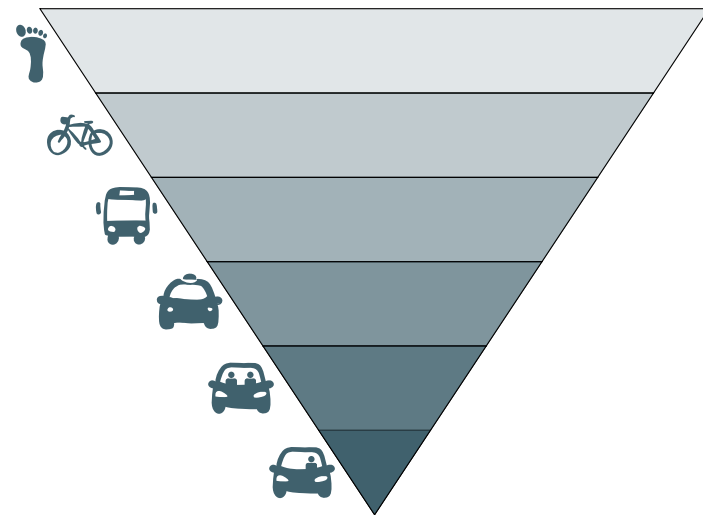
hva mener vi her, oser av potensial

Tenk deg: Et livlig småbysentrum. Folk kan vandre på fortausarealer, småpratene går mens barna løper mellom de voksne som går og absorberer småbylivet. I dag er det høsttakkefest, markedsbodene står tett foran rådhuset. Parkvegen er stengt for trafikk, så det myldrer av folk i gaten. De tomme lokalene langs Fjørevegen og almenningen er fylt opp av pop-up-kafeer, galleri og konsertlokaler. Ungdommer henger på hjørnet utenfor det nye ungdomshuset med gamingsenter; sponset av POWER og Amfi-senteret. Det er ikke lenge siden forrige festival med kvelds åpne butikker og konserter i parken. Sommerdager i Sogndal. Om ikke lenge er det juleorg i den nye julegata i Parkvegen og Fjørevegen, mellom Sogningen og hurtigbåtkaien.

Bestemor, bestefar og barnebarna skal ta bussen tilbake til Leikanger. Det samme gjelder en ungdomsgjeng fra Kaupanger. De blir stående i sentrum til det er 10 minutter til avgang, for bussen går rett i nærheten fra toppen av miljøløkka mellom kjøpesenteret og sentrum. Det er så nært at ventetiden kan brukes i sentrum. Gjennomgangstrafikken går gjennom miljøkulverten, mens lokaltrafikk, busser og gående kan flyte på løkka og sikre bedre trafiksikkerhet for gående og syklende, samtidig som sentrum blir sammenhengende fra kjøpesenter til hurtigbåtkaien.

dagens mobilitetsakser

Sogndal fremstår som en bilbasert småby. Mange veier på kryss og tvers for biltrafikk, men mangel på arealer for gående og syklende. Også dagens sentrum bærer preg av prioritering av bil foran gående og syklende.



Det er klart at bilen har en viktig funksjon i en småby som Sogndal. Mange som bor utenfor den urbane bygrensen, grensen for hva som er attraktiv gangavstand fra sentrum som ligger rundt 10 minutters gange. Begrensning i bussavganger gjør at mange er avhengig av personbilen. Bilen skal fremdeles ha sin plass, men kanskje ikke være den som er høyest prioritert i indre sentrumsområde.

Med god planlegging og tilrettelegging kan Sogndal utvikles til å bli et bærekraftig småby og regionsenter samtidig som sentrum etableres som en samlingsplass for gående og syklende som søker handel, opplevelser og formelle og uformelle møteplasser. Skal en oppnå dette er det viktig at bærekraftig transport er synlig, kollektiv holdeplass i sentrum, gå og oppholdsarealer for gående og syklende økes. Flere og bredere fortau, snarvegakser og parker, torg og plasser forbeholdt gående og syklende for opplevelse, aktivitet, rekreasjon og torghandel.

Hvordan er mobilitetsnettverket i Sogndal i dag?

Hovedtrasé 1, Nestangen – Granden: Hovedaksen for mobilitet går igjennom sentrum mellom Nestangen og Granden. Traseen er i dag en gang- og sykkelvei som følger Rv 5, men med planer for sykkelvei med fortau igjennom sentrum. I Sogndal er det etablert en turvei langs med sjøkanten mellom Nestangen og Granden, via nedre del av sentrum. Denne turveien er meget tiltalende for en spasertur. For de som ønsker sykle og komme fort fram vil den være for smal og svingete og kan gi konflikter med gående på grunn av bredden. For syklende mellom Nestangen og Granden via sentrum vil gang og sykkelvei langs med Rv 5 være enkleste alternativ.



mobilitet i sentrum

Hva vil være viktig å legge vekt på i fremtidig planlegging for bærekraftig mobilitet?

Hvilke kriterier er viktig for å få flere til å bruke sykkel til daglige reiser?

- Fremkommelighet. Sammenhengende akser som har færrest mulig konfliktpunkt.
- Sikkerhet. Sykkelveiene må oppleves som sikker. Skal sykkeltrasé gå i etablerte veger og gater må trafikkmengden være liten, helst under en årsdøgntrafikk på 500 kjøretøy i døgnet.
- Parkering. Brukerne må ha gode parkeringsmuligheter. For lengre parkering er parkering under tak et viktig tiltak og mulighet for å låse sykkel til noe fast.

Hvilke kriterier er viktig for å få flere til å gå på daglige reiser:

- Egne arealer fysisk adskilt fra bilvei for gående som oppleves sikker.
- Planskilte krysningspunkt ved trafikkerte veier.
- Trafikksikre krysningspunkt for gående. Godt belyste og merkede gangfelt o.l.
- Sammenhengende fortau/gang og sykkelveier med korteste mulig vei til målpunkt. Gangveger som medfører omveier for gående oppleves som lite attraktive.
- Etablert gangvegnett med hovedakser og nettverk med snarveier
- Skiltede snarveier.

Hvilke kriterier er viktig for kollektivreisende:

- På de lengre turene skal kollektiv være et godt alternativ til privatbil.
- Sentrumsnære kollektivholdeplasser
- God standard på bussene
- Holdeplasser med leskur, venteplasser under tak.
- Avganger minst hver timer, helst hver halvtimer i rush til nærliggende tettsteder.

Fremtidens mobilitetsnettverk med enkle tiltak:

I Sogndal har vi delt mobilitetsnettverket inn i en hovedakse, trasé 1, med 5 sekundærakser, 1A-E.

Hovedakse med minimum gang og sykkelvei
sekundærakser med minimum 2,5m fortau, helst gang og sykkelvei.

Nettverk mellom sekundærakser: Små veiforbindelser som bolig-gater, snarveier og gangveger.

Hovedakse

1: Hovedakse mellom Nestrangen og Granden igjennom Sogndal sentrum.

Sekundærakse A-E:

1A: Fjærlandsvegen

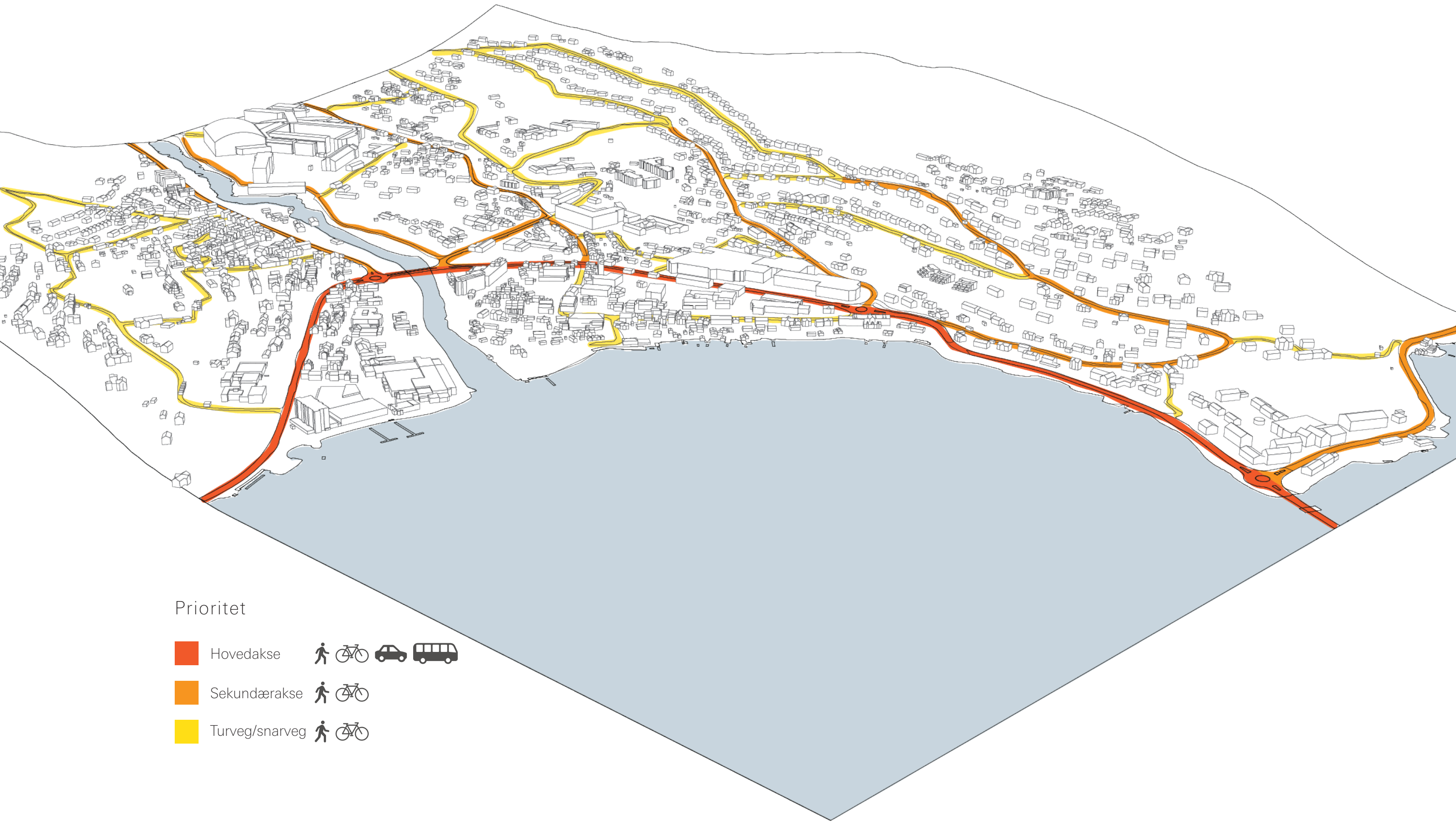
1B: Campus-aksen

1C: Fv 5614

1D: Leitevegen

1E: Navarseterveien mellom Rv 5 og Nestangen.





Prioritet

 Hovedakse    

 Sekundærakse  

 Turveg/snarveg  

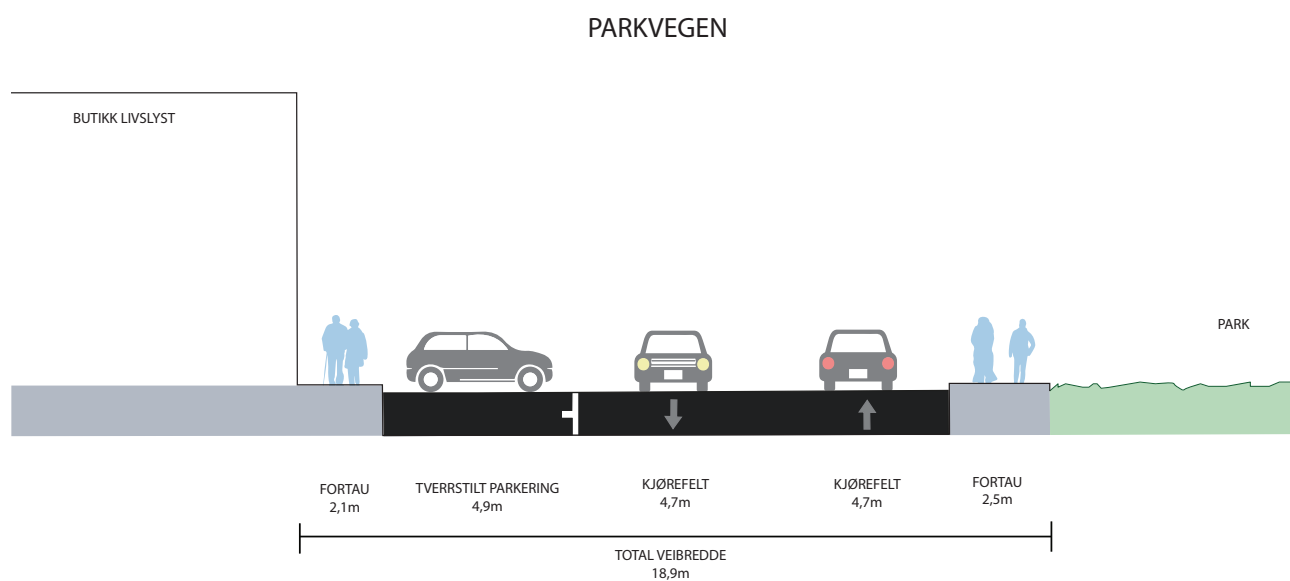
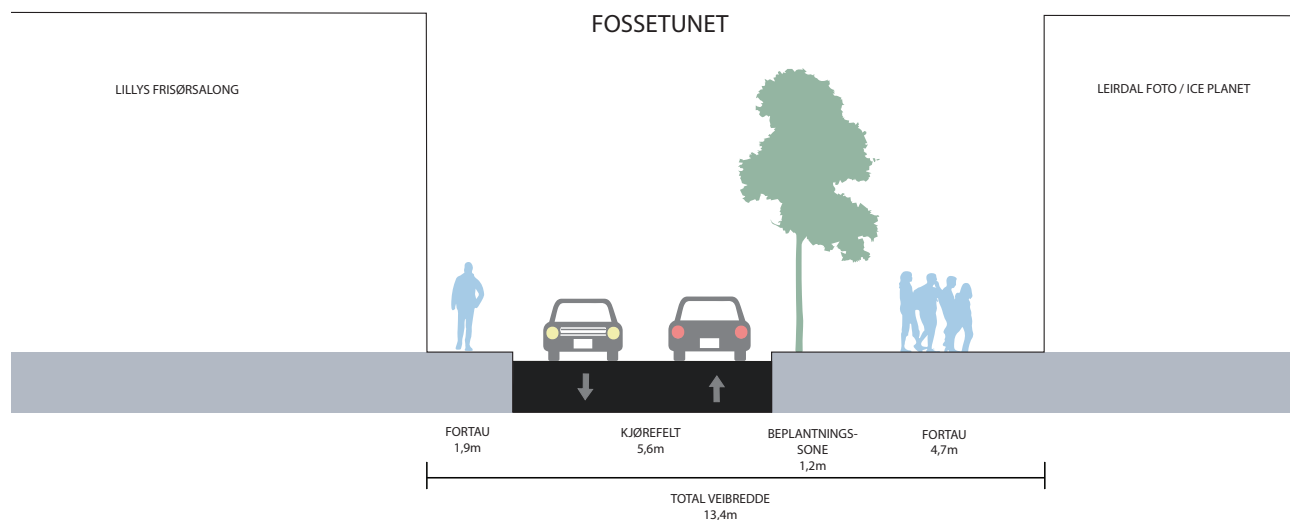
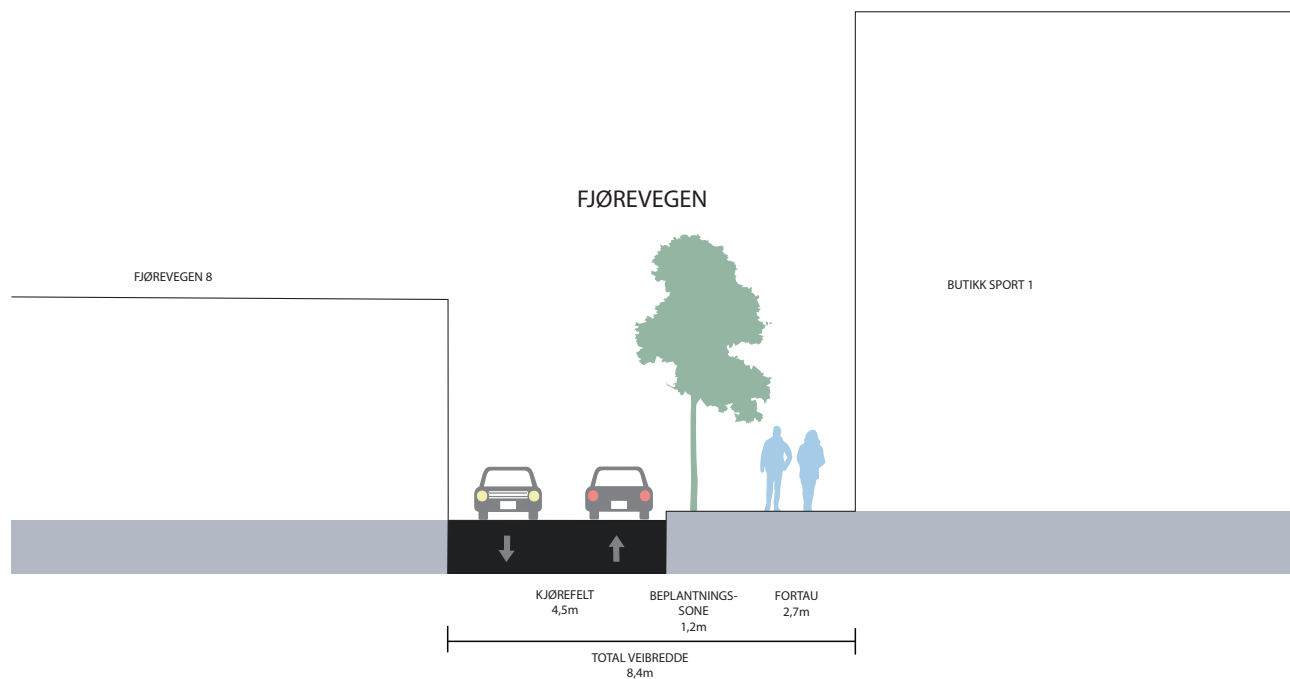
Trafikksikre krysninger. Det viktigste grepet parallelt med å sikre de enkelte krysningpunktene mellom gang- og sykkeltraséer og biltrafikk vil være å etablere en trafikksikker krysning for gående og syklende over Gravensteinsgata.

Et miljølokk vil løse denne utfordringen og gi mulighet for at både eldre, barn og ungdom kan krysse Gravensteinsgata med betydelig mindre risiko. Generell konflikt mellom lokal mobilitet, gående og syklende og biltrafikk er gjennomgangstrafikken i bysentre. Kan denne legges i en miljøkulvert foran Amfiseret, kan sikkerheten og opplevelsen av å bruke sentrum for gående og syklende heves betraktelig.

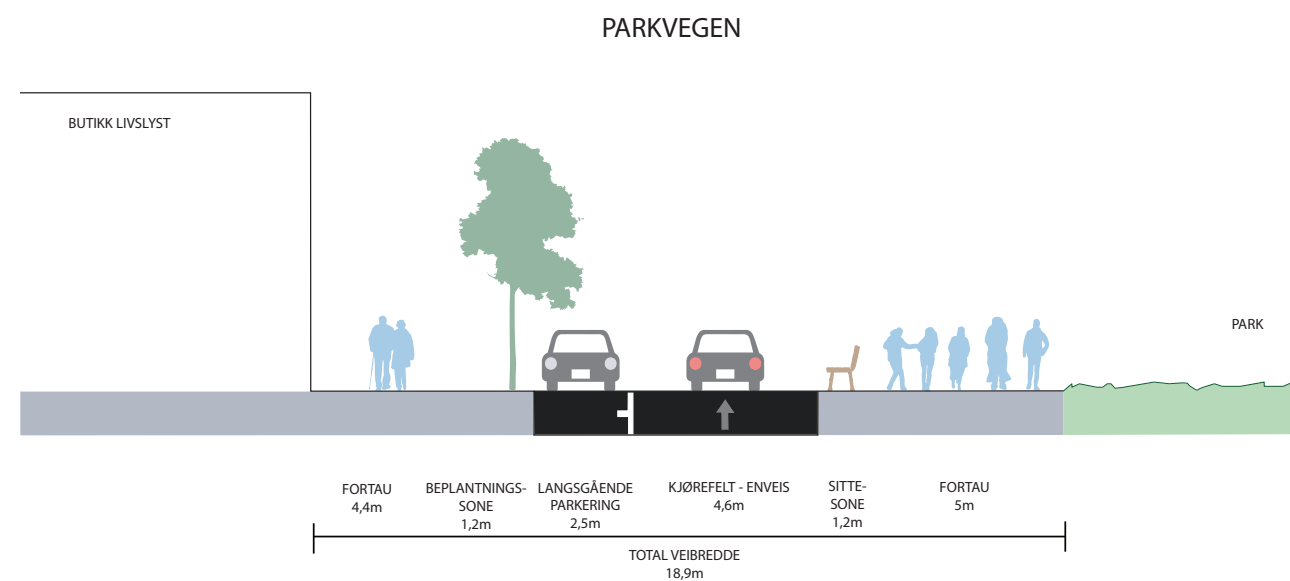
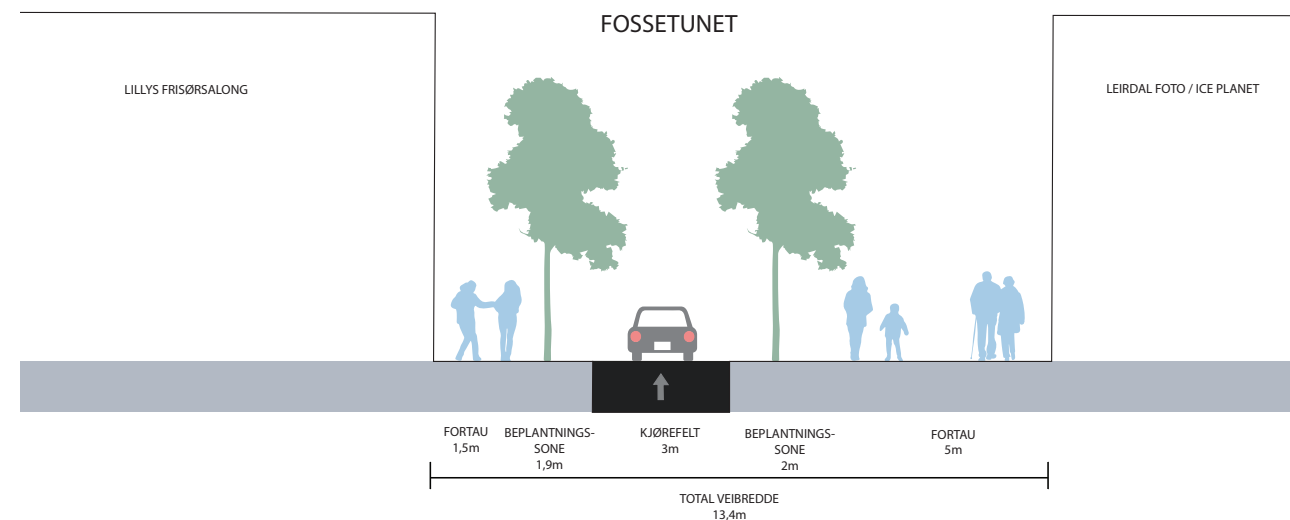
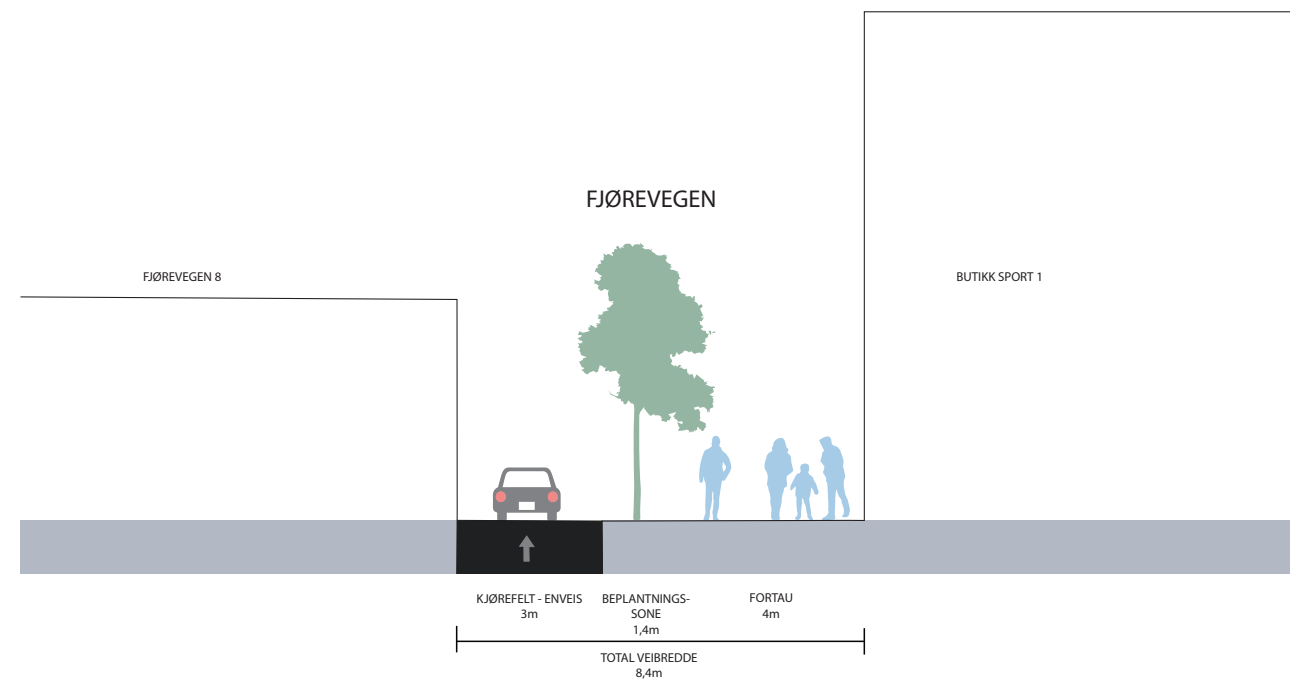
Med en sentrumsnær skole, fremtidige barnehager i og nær sentrum, ungdomshus i sentrum kombinert med et aktivt tilbud sentrum med arrangement og aktiviteter og hendelser vil et slikt planskilt krysningpunkt være en av de viktigste nøklene for å revitalisere og tilgjengeliggjøre indre sentrumsområde.



i dag

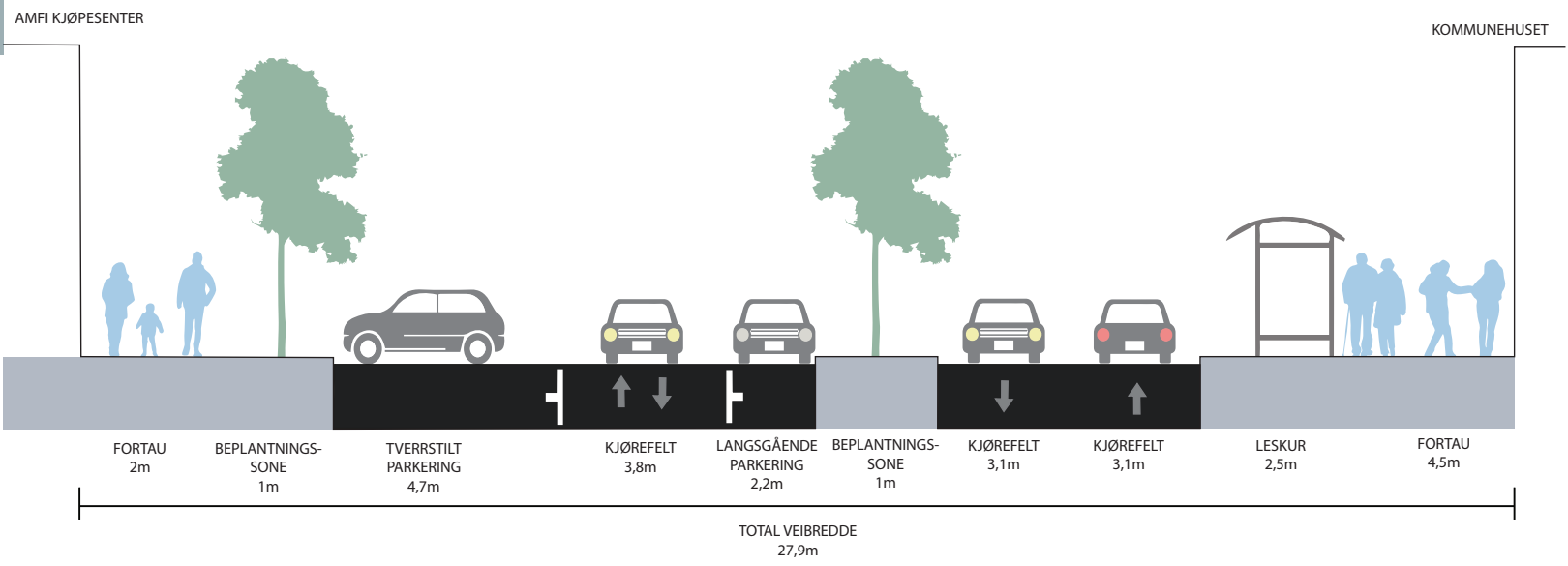


2050



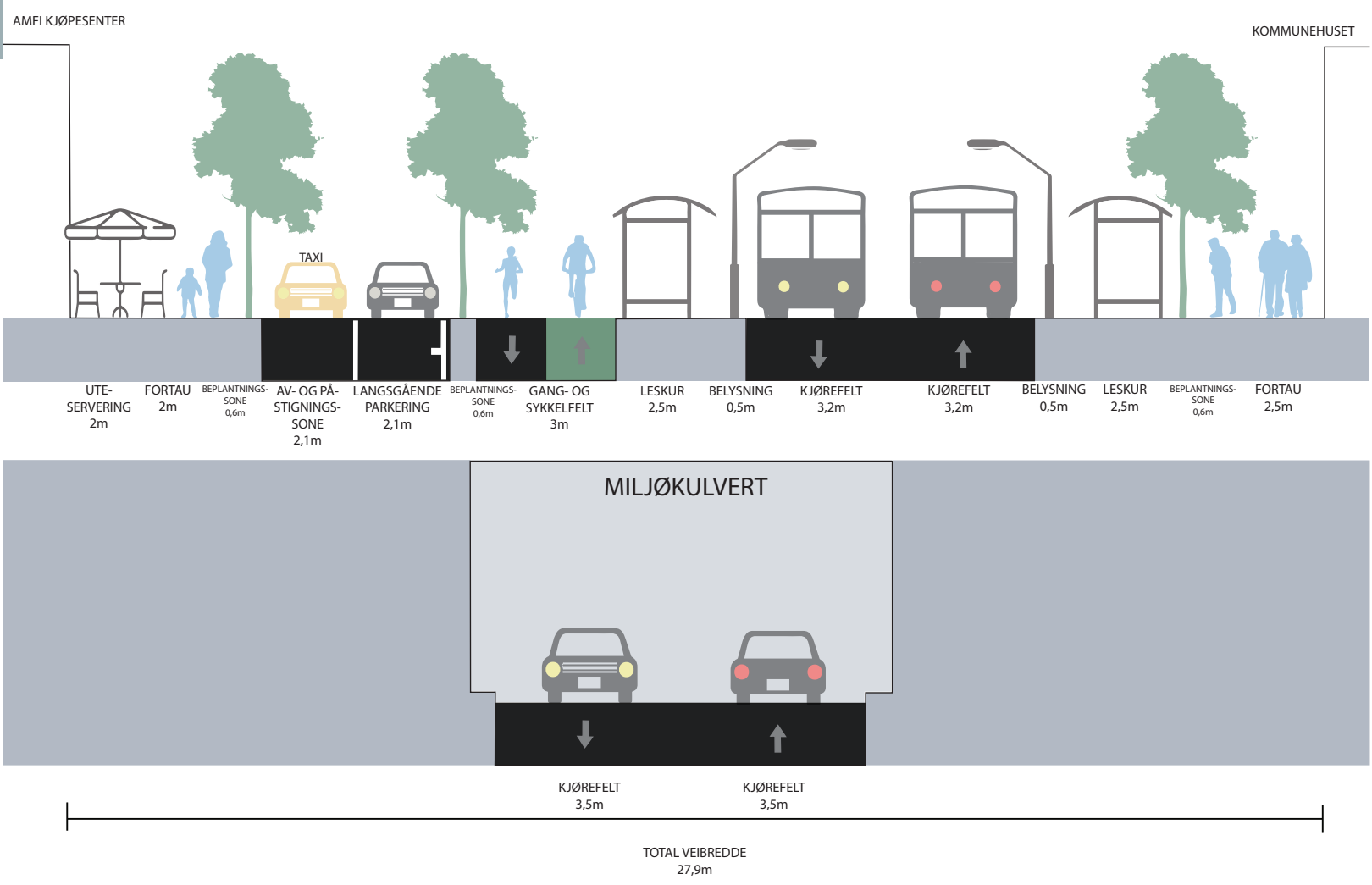
i dag

GRAVENSTEINSGATA



2050

GRAVENSTEINSGATA



lavradius - gående



global integrasjon

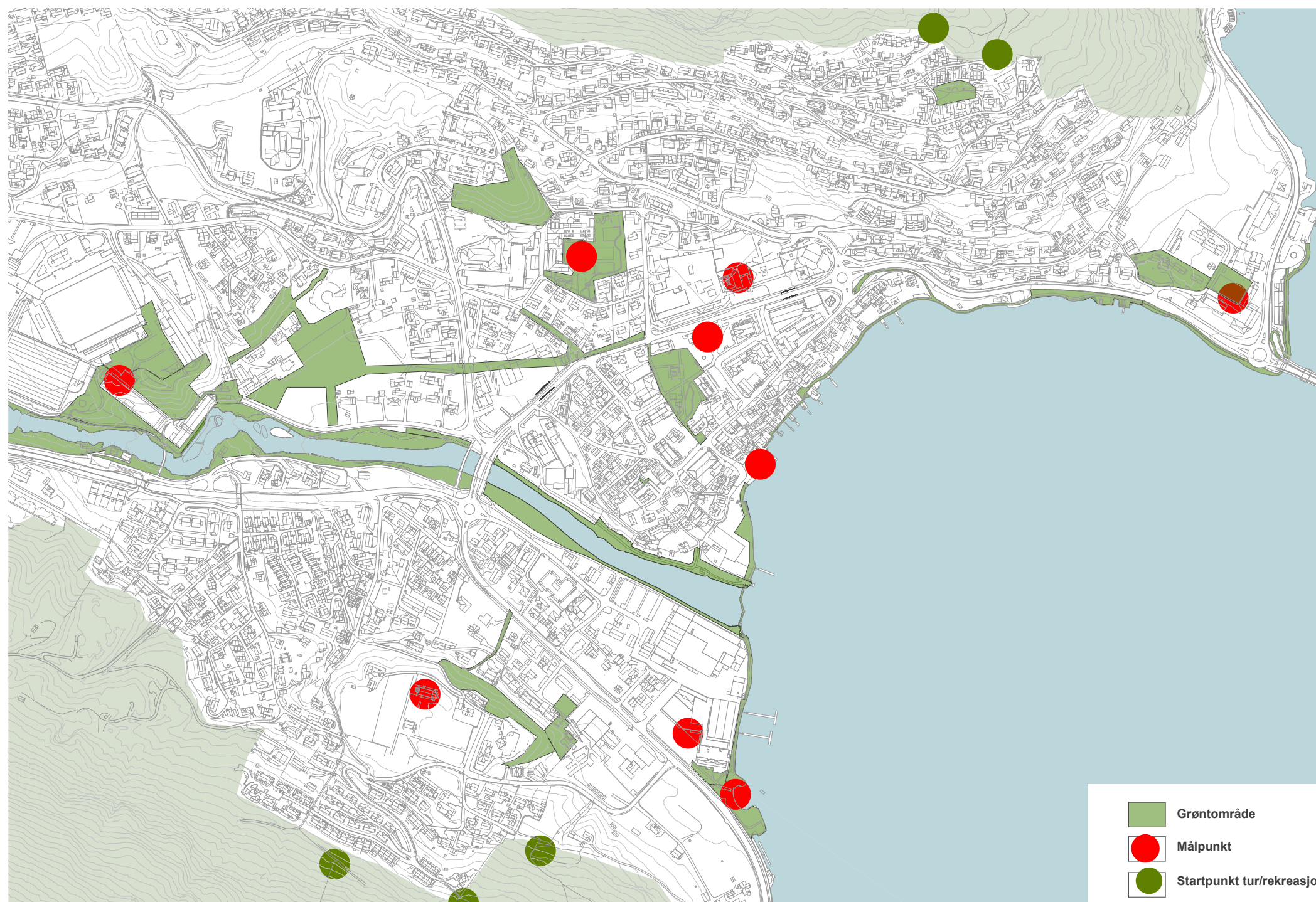


Space syntax er et analyseverktøy som gir muligheter for å se på blant annet integrasjon av gatenettverket i tillegg til at man kan se på hvordan gatene er bygget opp og tilrettelagt for ulike bruk av ulike trafikkgrupper som mye trafikanter og biltrafikk. Verktøyet gir også innsikt i hvordan mindre endringer kan påvirke det totale bildet av hvordan gater og veier er koblet sammen. Ved å bruke analyseverktøyet får man også et godt visuelt bilde på de overordnede gatestrukturene og hvordan dagens- og fremtidig situasjon vil påvirke denne strukturen. I Norge er det kanskje professor Akkelies van Nes ved HVL som har mest kunnskap om temaet, og er en ressurs på verktøyet.

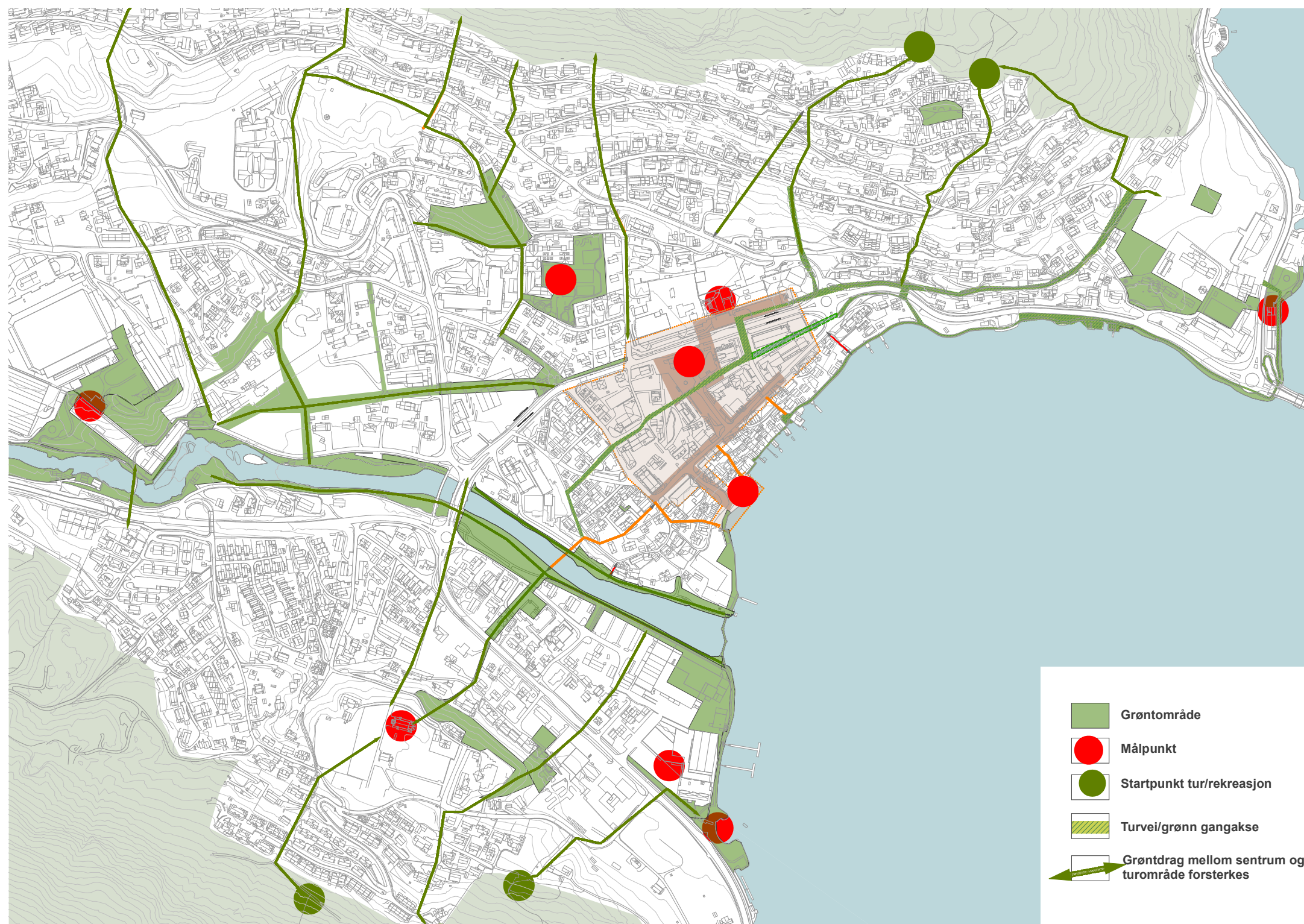
Integrasjon

Bildene til høyre viser den globale, eller totale integrasjonen av gatenettverket i Sogndal, i dag. Gravensteinsgata skiller seg helt klart ut som den mest sentrale og koblede gaten i Sogndal. Med kunnskap om dagens bruk, er ikke dette unaturlig da den er en godt trafikkert hovedgate gjennom Sogndal, og at mange de fleste av de øvrige gatene enkelt kobles mot denne.

I analysen har vi sett på hvordan etablering av nye gangakser bidrar til å styrke sentrum. For 2050 vises det en bedre integrering av Granden og Foss, i tillegg til at gatesegmentene i sentrum får en økt verdi.



Kartet viser areal satt av til grønt i de ulike kommunedelplanene. Dagens grøntstruktur fremstår fragmentert og lite sammenhengende.

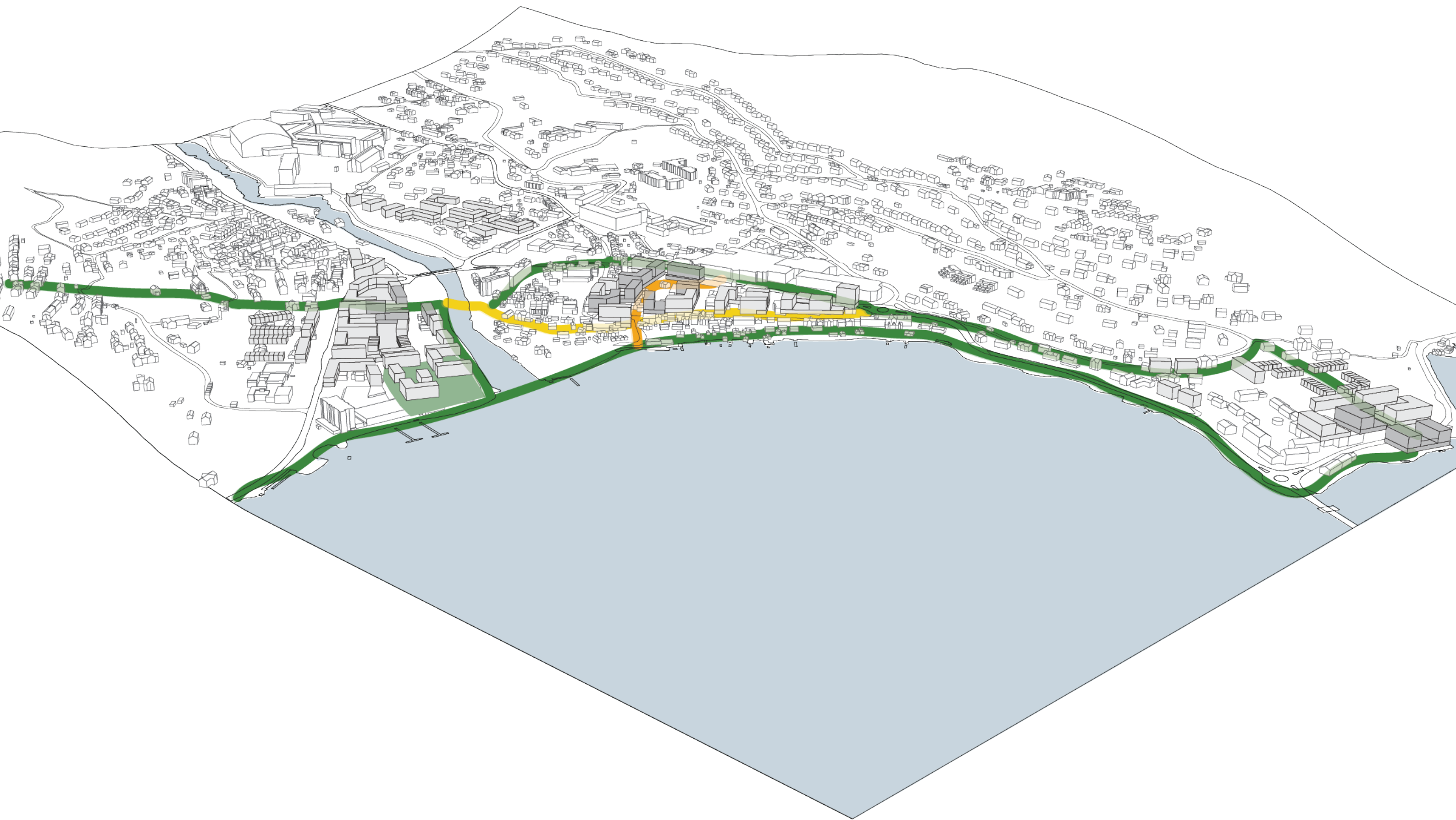


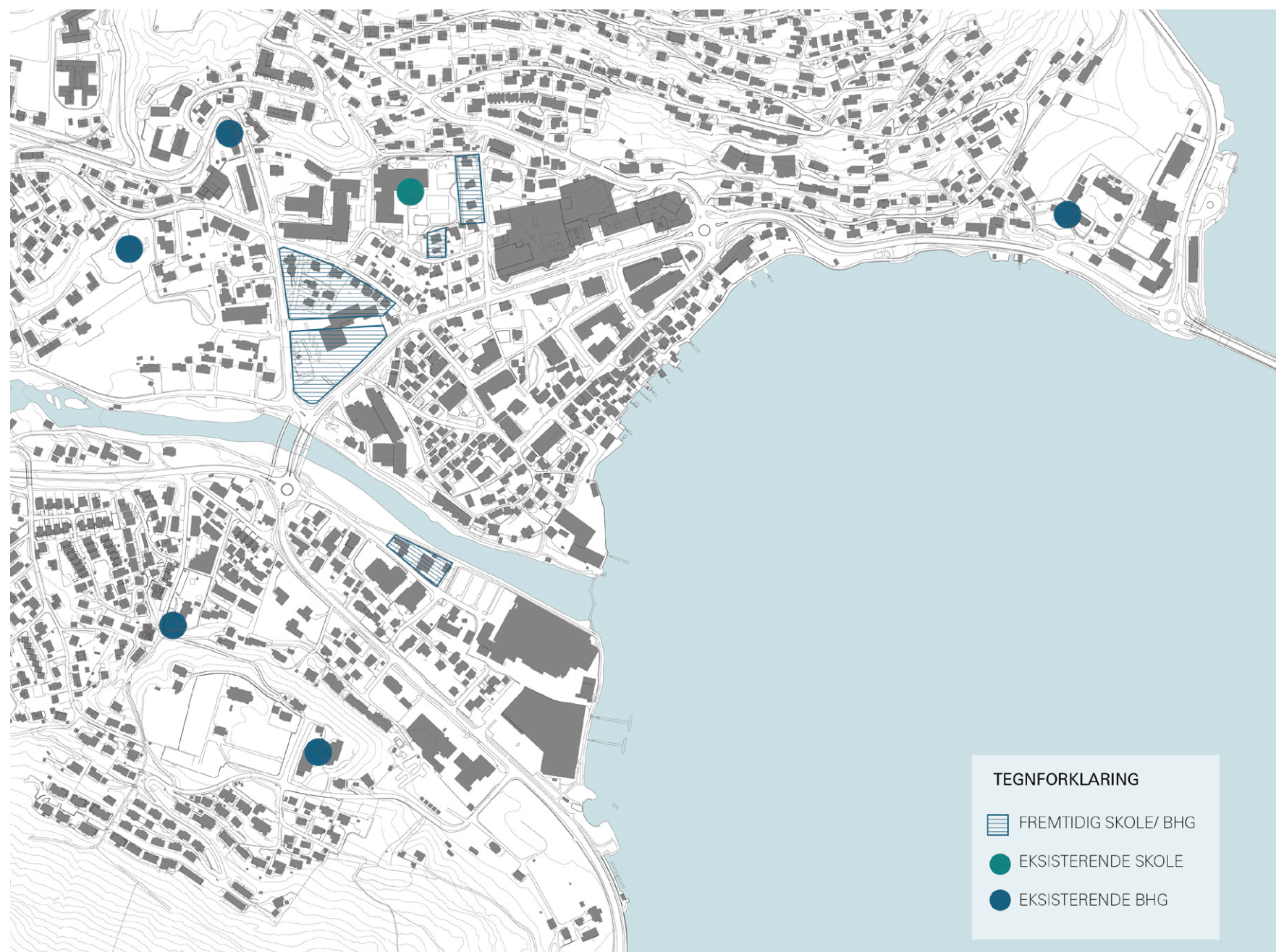
Hensikten med en god grønnstrukturplan er å skape sammenhengende linjer i landskapet som både skal fungere som gangforbindelser/snarveier for både folk og dyr. I tillegg skal disse årene fungere som overvannsårer, hvor overvann fra utbygde områder kan føres til, infiltreres og fordrøyes. Grøntdragene vil i tillegg være korridorer for flora og fauna, og også skape visuelle grønne buffere mellom utbyggingsområdene. Forslaget til ny grønnstruktur er basert på følgende prinsipper:

- Skape nye koblinger mellom sentrum og rekreasjonsområder
- Skape gode forbindelser mellom de ulike delområdene i sogndal
- Forsterke akse mellom sentrum og campus



Skjema viser forslag til forsterket gangakse mellom hurtigbåtkai og ny bussterminal i Gravensteinsgata. Gatene og byrommene utformes slik at orienterbarheten og forståelsen av hvor kjernen i sentrum ligger, forsterkes. Kjernen i sentrum ligger midt i denne akse, med Fjørevegen som den sentrale handeleggata. Forsterkede koblinger mellom handeleggata og kjøpesenteret vil skape en positiv samhandling og forhåpentligvis gi økt aktivitet og handel for begge parter.





Trudvang skole ligger i dag svært sentrumsnært, og er en viktig bidragsyter for det sosiale bylivet. Det foreligger planer om at skolen skal flyttes opp til Kvåle med resten av utdanningsklyngen ved Fosshaugane, da det er behov for større arealer for dagens Trudvang skole.

Skoler er ikke bare et sted for elever, men er også et oppholdssted for barn og unge på ettermiddag/kveld også. Det skaper aktivitet og liv i nærmiljøet, samtidig som det minimerer transportbehovet for beboere i sentrum. I tillegg blir det mer attraktivt å bosette seg sentralt.

Sogndal kommune eier noen av boligtomtene i øst og nord for Trudvang. Et alternativ er å utnytte disse til å utvide skoletomten på sikt. Dagens bygningsmasse kan rehabiliteres og potensielt utvides ved behov. Ut ifra et bærekraftsperspektiv er dette det anbefalte alternativet.

Et annet alternativ er busskvartalet. Mulighetsstudien deler dette kvartalet i to med en grønn akse, som kan være et fint innslag for en skole eller barnehage. Hovedvegen skaper en del støy, og må i så fall utredes.



kapittel 3
helheten

prinsipp for planlegging

I forbindelse med Sogndal kommunes arbeid med ny kommuneplanens arealdel, har det blitt laget 19 overordnede prinsipper for videre utvikling av kommunen. Mulighetsstudien skal legge grunnlag for ny KPA, og skal følge de samme prinsippene.

overordna planlegging

1. Styre samfunnsutviklinga gjennom oppdaterte og framtidsette planar. Late arealplanen gjelde framfor gamle og utdaterte detaljplanar, og oppheve slike planar i samband med nye planprosessar
2. Som hovudregel disponere arealbruk i tettstadene gjennom heilskaplege områdeplanar
3. Utarbeide detaljplanar ut frå heilskaplege områdeplanar for utfartsområda

utbyggingsstruktur

4. Legge til rette for vekst og fortetting med kvalitet i tettstadene og vedlikehaldsvekst i grendene
5. Bygge arealeffektivt innanfrå og ut for å oppnå 5-minuttssamfunnet. Opne for forsiktig fortetting i eksisterande småhusområde som skal bevarast

bustader

6. Legge opp til blanda bumiljø med variasjon i bustadtypar og -storleikar og gode dele- og fellesskapsløysingar. Fremje kvalitet for bustader og bumiljø, òg for hyblar. Sette grenser for minimum og maksimum storleik for bustader
7. Ha som prinsipp at bustader brukt som hytter ikkje skal omdisponerast til fritidsbustadføremål

utfartsområde

8. Sikre god stadutvikling og følgje prinsipp for gode bumiljø òg i utfartsområda
9. Konsentrere bygging av hytter til utfartsområde
10. Som hovudregel regulere hytter som bustader og utleigeeiningar, og unngå bruk av fritidsbustadføremålet

biltrafikk

11. Som hovudregel legge gjennomfartstrafikk utanom sentrum og redusere biltrafikk og parkeringsareal i sentrumskjerna
12. Legge opp til parkering under bakken og som innfartsparkering samlokalisert med kollektivpunkt

gange og sykkel

13. Sikre areal til saumlause og universelt utforma gang- og sykkelveggar og snarveggar i sentrumsområda og mellom bustadområde, skular, barnehagar og fritidsaktivitetar
14. Sikre infrastruktur for syklande

stadutforming

15. Sette av areal til torg og aktivitetspark i sentrumskjerna i kvar tettstad
16. Legge til rette for arenaer og areal for eigenorganisert fysisk aktivitet, kunst, kultur, fritidsaktivitetar og arrangement
17. Legge opp til at tettstadene får ei god estetisk utforming gjennom tilpassing til landskapet, kunst, design, arkitektur, kulturmiljø og varierte blågrøne strukturar
18. Sørge for at offentlege grøntareal i stor grad vert planta med nyttevekstar
19. Legge til rette for sambruk av offentlege bygg og uteområde

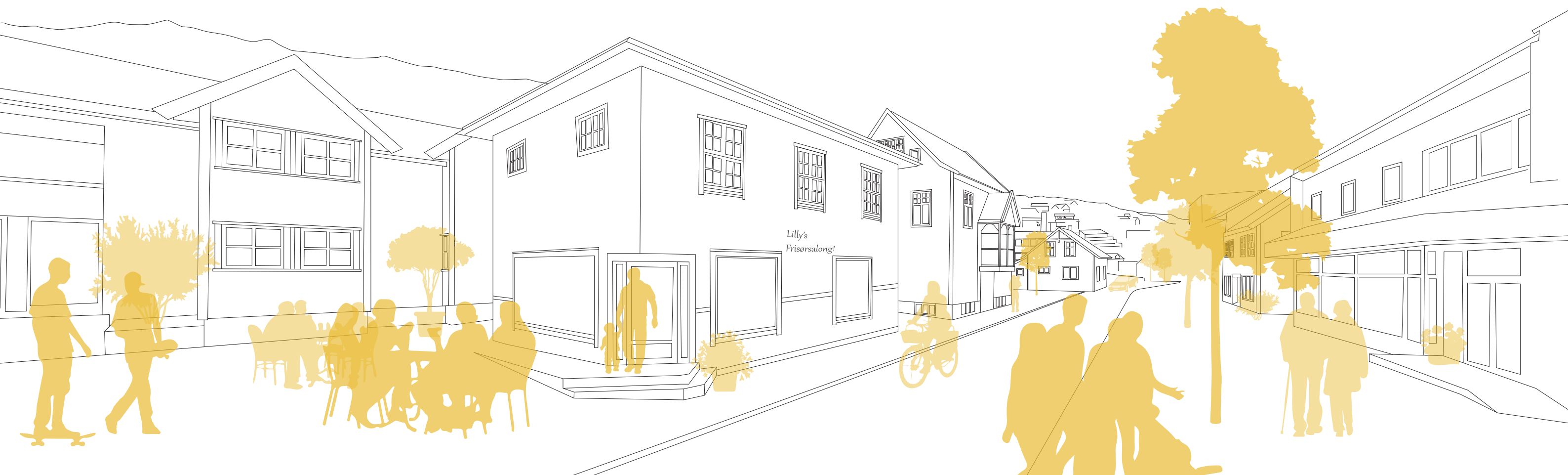


Plan viser forslag til ny gatestruktur og byromsstruktur for sentrum Fjora i 2050. Sentrum er utviklet med tanke på prioritering av de myke trafikanter, og handlegaten er sentrert midt i Fjorevegen og opp mot Festplassen /Rådhuset. Gravensteinsgata er lagt i kulvert, og det etableres flere gangforbindelser mot senteret og busstoppene. Slik utvides sentrum til å også omfatte kjøpesenteret. Fjorevegen blir bygata med enveiskjørt trafikk og korttids-parkering. For å skape en trygg ganglinje, foreslås det å forsterke Parkvegen som en grønn og sikker gang- og sykkelforbindelse gjennom sentrum. Aksen går gjennom parken, som i dag allerede er av stor betydning for sentrum. På sikt har parken potensiale til å få en enda mer tydelig påkobling mot ganglinjene og attraktiv programmering.

Gangaksen fra hurtigbåtkai til kjøpesenteret, gjennom parken forsterkes og tydeliggjøres. Bakken opp Bryggjegota må forbedres mht universell utforming, det må sørges for utvidelse av gata når kvartalet utvikles slik at man har bredde nok til en rampe.

Styrking av akser og etablering av nye ganglinjer vil øke koblingen internt i sentrum, men også til de andre delområdene som Foss, og særlig Granden. Analyser gjort i Space Syntax viser en klar forbedring av integrasjonen i gatenettet i tillegg til tettere kobling mot sentrum, særlig for gående og myke trafikanter. Sentrumsaksen gjennom sentrum, fra hurtigbåtkaien og videre til senteret med den nye bussterminalen får økte verdier.

Gjennomkjøringstrafikk foreslås lagt under bakken i en miljøkulvert slik at dagens barrierevirkning fjernes. Gravensteinsgata skal i 2050 fremstå som en attraktiv bygata med trygge fotgjengerkryssinger og lokal trafikk med lav fart. Det foreslås at dagens bussterminal nedlegges, og at denne erstattes med tilrettelagt kollektivgate/busstopp langs gaten konsentrert foran kjøpesenteret. Denne kobles da på øvrig sentrum og hurtigbåtkai gjennom forsterkning av byaksene vist i skjema «Sentrumsakser». Nattparkering/ langtidsparkering for buss foreslås flyttet utenfor sentrum.



2030



Utviklingstrekk

- Etablering av en sentrumsplan for Fjora Øst med Nestangen og Granden.
- Sentrumsplan med fokus på viktige akser, mobilitet og handel, parker, torg, fortau, kollektivholdeplasser, sykkelparkering, kjøremønster for biltrafikk med parkeringsplasser og soner.
- Sikring av sentrumsnære holdeplasser (Sentrumsplan m.m.)
- Etablering av envegkjøring av deler av Fjørevegen og Parkvegen
- Planer for parkeringskjeller øst for krysset Gravensteinsgata og Almenningen
- Tydeliggjøring av hovedaksen fra Amfi til hurtigbåtkaien via Parkvegen
- Fortetningsplan, kan inngå i sentrumsplan: Fortetting av kvartal med næring og bolig over 1 plan
- Etablering av Strategi og handlingsplan for aktivisering av sentrum:
- Samarbeidsprosjekt kommunen, næringsliv og pådrivere.
- Etablering av torgsone i Parkvegen. faste og regulerbare plasser rundt Parkvegen
- Ungdomshus i sentrum
- Forbedring av tilkomst til hurtigbåtkaien
- Skilting av viktige mobilitetsakser og svarveier (Campus akse, Til hurtigbåtkaien o.l.)
- Sikring av sentrumsskole, barneskole og barnehage

2040



Utviklingstrekk

- Evaluer og revider sentrumsplan for Sogndal sentrum med Nestangen og Granden.
- Fortsette fortetting av kvartaler
- Grønnifiser sentrumsplassene: Permanente og sesongvise beplantningstiltak
- Vurder utvidet envegskjøringmønster i Fjørevegen til Almenningen
- Evaluer og revider plan for Aktivisering av Sogndal sentrum.
- Skilting av viktige mobilitetsakser og svarveier

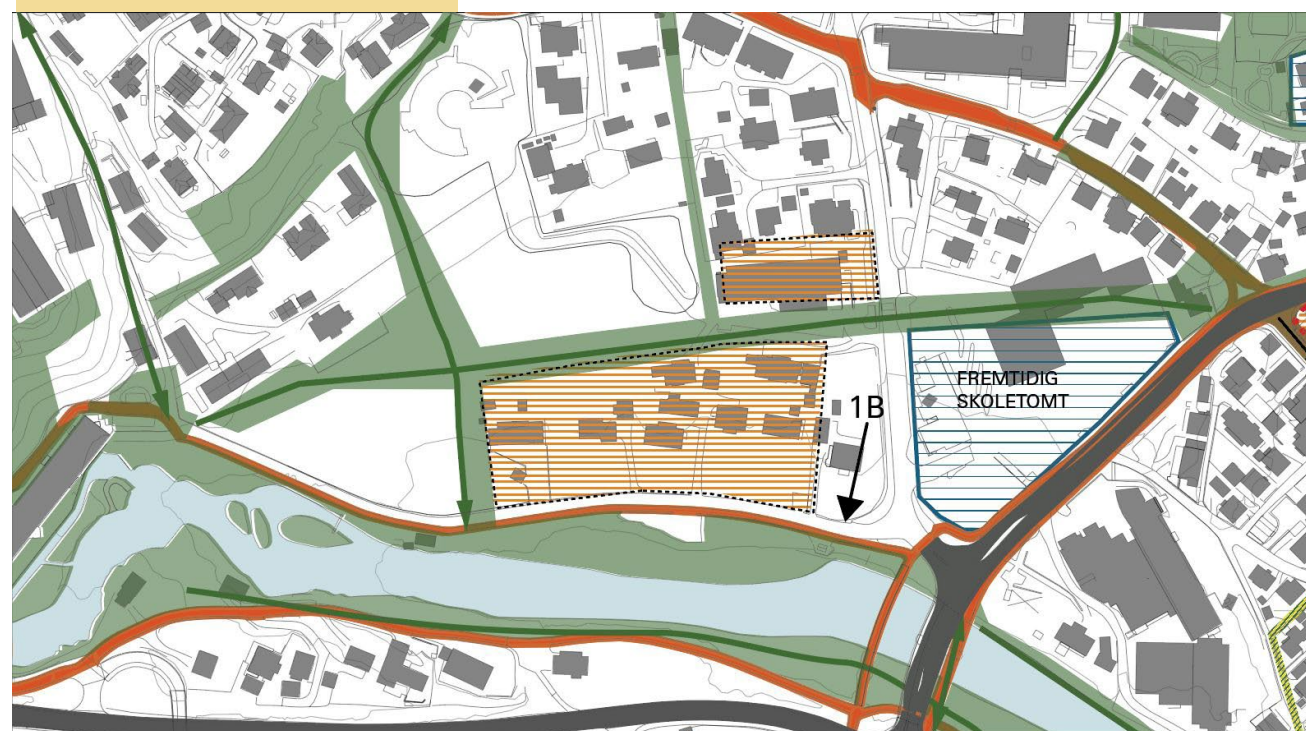
2050



Utviklingstrekk

- Evaluer og revider sentrumsplan
- Evaluer og revider fortetningsplan bolig og næring
- Evaluer og revider Strategi og handlingsplan for Aktivisering av Sogndal sentrum

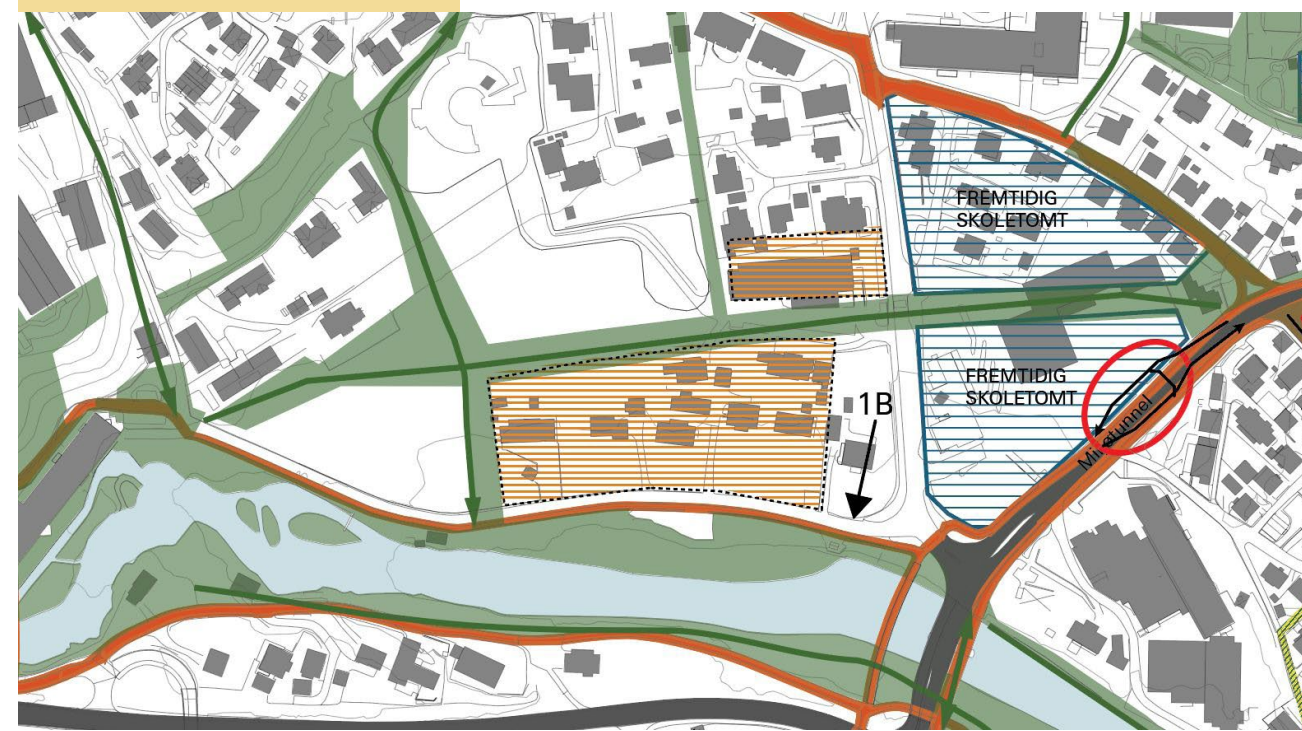
2030



Utviklingstrekk

- Fortetting for bolig, innovasjonsmiljø
- Styrking av mobilitetsaksen, Nedre Campus-akse
- Flytting av kollektivstasjon til nye holdeplasser i sentrum
- Vurder alternative plasseringer for kollektivoppstilling/reguleringsplasser og verksted utenfor urban sone (utenfor 5 -10 minutters byen)
- Plan for en Øvre Campus-akse i grøntdrag mellom sentrum og Campus

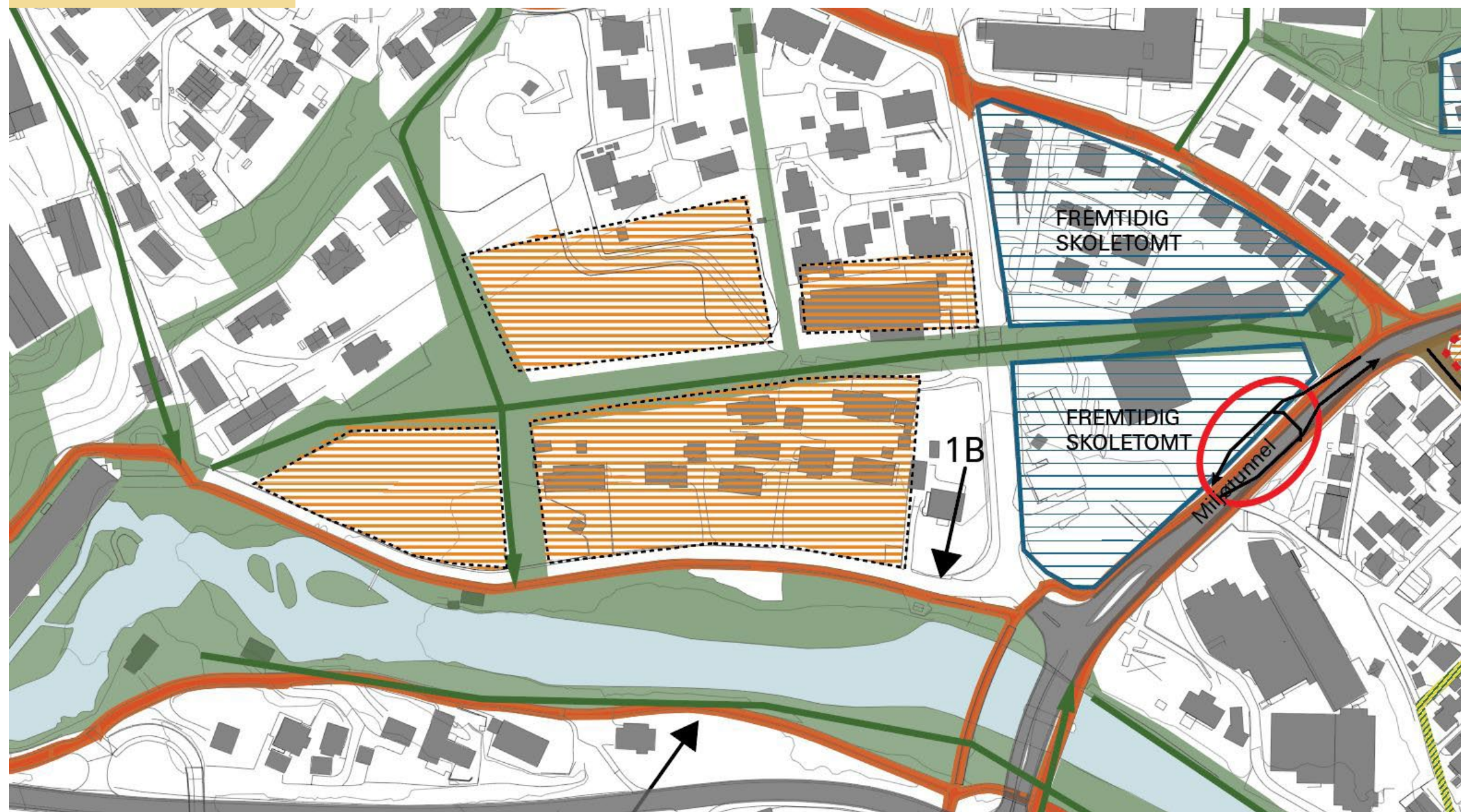
2040



Utviklingstrekk

- Fortetting for bolig og innovasjonsmiljø
- Gjennomføring av øvre Campus-akse
- Fortetting av kollektivtomt, dagens kollektivstasjon
- Flytting av kollektivverksted med venteplasser/reguleringsplasser med verksteder.

2050



Utviklingstrekk

- Fortetting for bolig
- Evaluer Campus-aksen. Hva har vi fått til, hva er fremtidig behov.
- Fortetting av kollektivtomt for verksted.

2030



Utviklingstrekk

- Ny grønne koblinger er etablert mot sentrum og turveier i nord
- Tydeligere definerte gaterom
- Potensiell ny gangbro for å integrere området tettere med sentrum
- Utbygging innenfor noen kvartalene nær ny gangbro

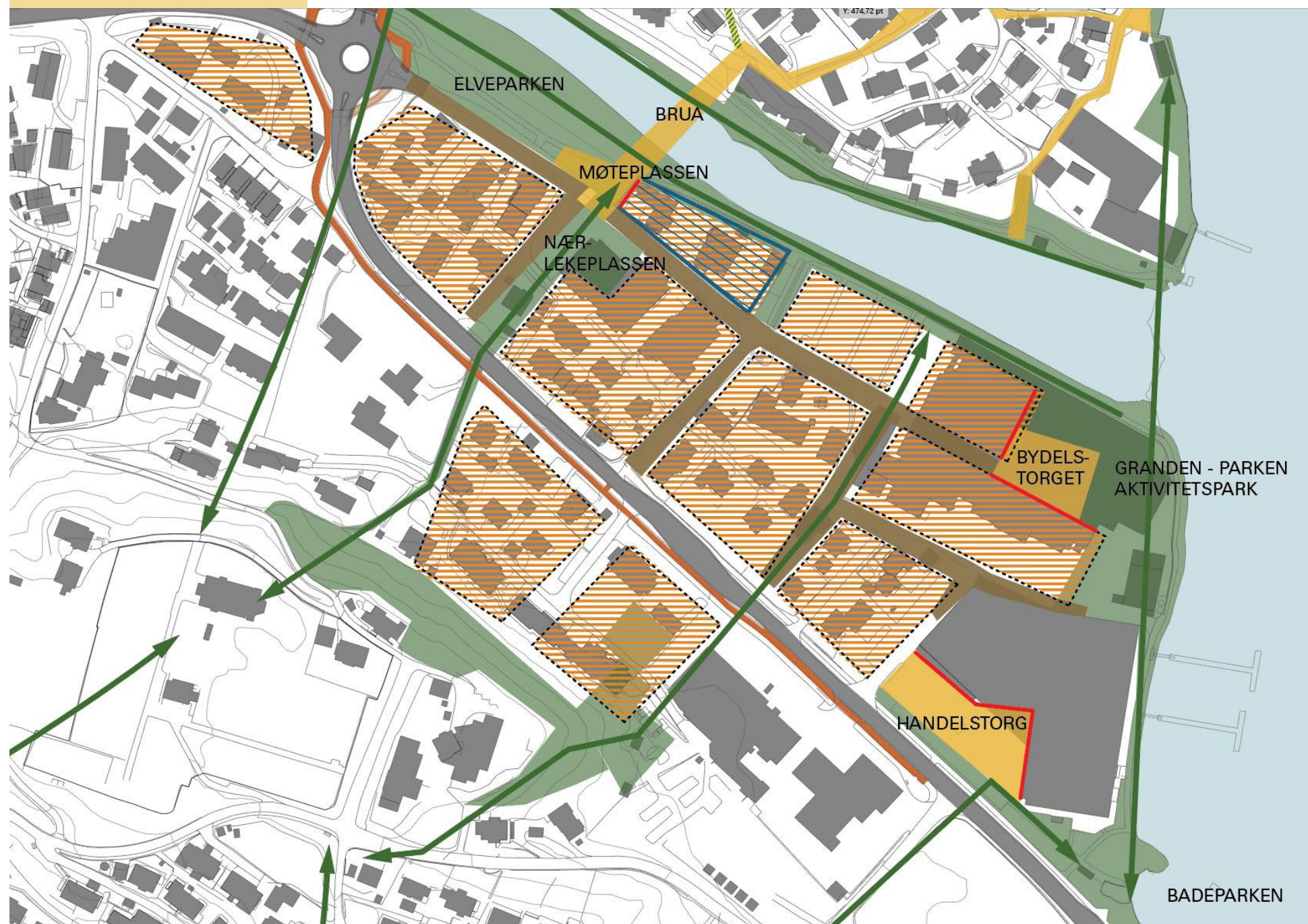
2040



Utviklingstrekk

- Videre utbedring av gaterom i kvartalsform
- Videre fortetting
- Dagens overflateparkering ved handlesenteret er omgjort til torg/aktivitetsplass. Parkering er flyttet under et av de andre kvartalene.

2050



Granden ligger tett på sentrum, og kan på sikt bli tilnærmet del av sentrum. For å få til dette foreslås det å styrke gangforbindelsen i enda større grad enn i dag med en ny G/S-bro som kobler rett på Fjørevegen. Granden har et stort utviklingspotensiale på sikt, med Nortura-tomta som den store jokeren. I forslag til plan 2050 for Granden er det foreslått at elveutløpet får en større plass, og at det etableres en park på søndre elvebanken som programmeres med aktivitet som gjør dette til en attraksjon, også for sentrum og andre bydeler.

Det er foreslått at adkomstvei for Granden kommer fra rundkjøring i vest, og at dagens innkjøringer fra hovedvei stenges for biltilkomst, med unntak av innkjøring til kjøpesenter. Grøntdrag og gangakser fra Stedje videreføres gjennom Granden og ned til elveparken.

2030



Utviklingstrekk

- Utbyggingen starter nede langs sjøen og bygger seg oppover mot Navarsete
- Etablere park ved Rocket Farm og nytt kvartal ved sjøen
- Bevarer det grønne arealet til mer utbygging blir nødvendig
- Gode akser mellom vann og land (og fjordstien)
- Videreføring av Navasetevegen i retning nord. Etablere tursti

2040



Utviklingstrekk

- Videre fortetting opp i terrenget, på vestsiden av Fv 55
- P-anlegg kan legges under bakken og fungere som innfartsparkering for å unngå høy trafikk i sentrum
- Tydeliggjøre gatenettverket
- Bedre kobling mellom Nestangen og Navarsete

2050



Nestangen kobles på sentrum gjennom trafiksikkerhetstiltak i Navarsetevegen. Denne veistubben er en opplevelse i seg selv og en vandring i historiske lag. Her kommer Sogndals identitet klart til syne, og disse kvalitetene er svært viktig å bevare når trafiksikkerheten skal oppgraderes. Det er foreslått en utvikling av Nestangen med adkomst fra Rv55 v/dagens bensinstasjon. Området rundt Rocket farm tilrettelegges for tilsvarende virksomheter, og det foreslås også en teknopark nede med fjorden, som kan være utendørs «show-room» for virksomhetene.



TRC

