asplan viak

Hjartdal kommune

OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR DEL AV SAULAND SENTRUM

STADSANALYSE

Analysen skal danne grunnlag for innhald i områdereguleringsplanen

Dato: 08.03.2020
Versjon: 02



Dokumentinformasjon

Oppdragsgjevar:	Hjartdal kommune
Tittel på rapport:	Stadsanalyse
Oppdragsnamn:	Sauland sentrum
Oppdragsnummer:	628263-01
Skriven av:	Ingvild Johnsen Jokstad
Oppdragsleiar:	Ingvild Johnsen Jokstad
Tilgang:	Åpen

02	08.03.21	Revisjon	IJJ	
01	19.08.20	Leveranse	IJJ	SM
VERSJON	**DATO**	**SKRILDRING**	**SKRIVEN AV**	**KS**

Føreord

Asplan Viak har vore engasjert av Hjartdal kommune for å utarbeide områdereguleringsplan for del av Sauland sentrum. I samhald med reguleringsplanarbeidet skal det utarbeidast ein stadsanalyse som viser bilete av dagens situasjon, utfordringar og moglegheiter.

Maria Fremmerlid har vore Hjartdal kommune sin kontaktperson for oppdraget.

Ingvild Johnsen Jokstad har vore oppdragsleiar for Asplan Viak. Katrine Erichsen har bistått med utarbeiding av illustrasjonar.

Kongsberg, 08.03.2021

Ingvild Johnsen Jokstad
Oppdragsleiar

Sissel Mjølsnes
Kvalitetssikrar

Innhald

1. INNLEIING 5
1.1. Bakgrunn 5
1.2. Føremålet med analysen 5
1.3. Tidlegare arbeider 5

2. YNSKJER OG BEHOV 6
2.1. Bustadtilbod 6
2.2. Gode møteplassar og bedra høve for mjuke trafikantar 6
2.3. Andre faktorar 6

3. DAGENS SITUASJON 7
3.1. Generell omtale 7
3.2. Busetnad og arkitektur 8
3.3. Historisk attersyn 11
3.3.1. Utvikling frå 1991 11
3.4. Dagens bustadtilbod 14
3.5. Ferdselsårer, åtkomst 17
3.6. Utflytende asfalterte flater eller grusede flater 20
3.7. Synleggjering og eksponering 23
3.8. Parker/leik og idrettsanlegg 25
3.9. Landskap og topografi 28
3.10. Sol – og skygge 28
3.11. Støy og flaum 31

4. SENTRALE FUNN – EI OPPSUMMERING 32

5. POTENSIALER 33
5.1. Alternativ 1 33
5.2. Alternativ 2 34
5.3. Alternativ 3 35
5.4. Anbefalt løysning 36
5.4.1. På kort sikt: 36
5.4.2. På lang sikt 38
5.4.3. Andre tema for fortetting 41

1. INNLEIING

1.1. Bakgrunn

Hjartdal kommune ynskjer å styrke sentrum ved å leggje til rette for fleir bustader og gode møteplassar.

Kommunen er prega av utflytting, dette gjeld særskild unge i aldersgruppa rundt 20 år og av eldre rundt 60 år. Dei unge flytter ut i samband med studiar, men kommunen har sterkt ynskje om å få dei attende til bygda etter avslutta studieopphald. Då er det viktig å kunne tilby bustader for unge i etableringsfasen. Dei eldre har gjerne budd på gardsbruk og/eller i distrikta med spreidd busetting og romsleg plass kva gjeld bustad og hage. Dei ynskjer gjerne å flytte til noko mindre og enklare i sentrum, men pr dags dato er det lite tilbod av sentrumsnære leilegheiter tilpassa denne aldersgruppa.

Sauland sentrum har fleire utfordringar som til dømes; store areal er utsett for flaum, området er prega av store parkeringsplassar og ein hovudveg som deler sentrum i to. Attraktive møteplassar er det få av.

1.2. Føremålet med analysen

Føremålet med analysen er å få kunnskap om fortettingspotensiale i Sauland sentrum og korleis sentrum generelt kan betrast og bindast saman på ein god måte. Analysen vil peike på styrker og svakheiter, moglegheiter og truslar i sentrum. Ein ynskjer videre at analysen vil skape blest og engasjement både hjå administrasjonen, hjå politikarar, blant næringsaktørar og andre interesserte. Man håper analysen og moglegheitsstudiet vil motivere grunneigarar av sentrale eigedommar til samarbeid og utvikling av sine eigedommar, men samstundes tenke langsiktig og heilskapleg uavhengig av eigedomsgrenser.

Analysen tar utgangspunkt i, og er tilpassa kunnskapen på staden, skalaen, historia og liggjestaden når ein har sett på framtidige løysningar. Den peiker på kvalitetar som kan styrkast og negative sider som kan betre seg.

Det er i hovudsak lagt til grunn at E134 ligg fast og at dagens krysssløysing skal haldast fram. Det er lite realistisk å endre på avkøyringar om det ikkje gir vesentlege forbetringar/gevinstar. Det er likevel sett på eit alternativ med ny avkøyring for å vise moglegheitene dette gir.

Analysen synleggjer moglegheitene, men avveging av ulike omsyn og reelle prioriteringar av arealbruk gjerast i kommande reguleringsplan.

1.3. Tidlegare arbeider

I regi av Vestfold og Telemark fylkeskommune blei det våren 2020 gjennomført ei avgrensa moglegheitsstudie der tre arkitektkontor blei bede om å gje innspel på bestemte problemstillingar. Denne stadsanalysen fristill seg frå dei tre moglegheitsstudiane som arkitektane gjorde.

2. YNSKJER OG BEHOV

2.1. Bustadtilbod

Hjartdal kommune hadde pr 1. januar 2020 1613 innbyggarar (SSB). Kommunen har eit ambisiøst mål om å auke til 1700 innbyggararar innan år 2027, dette tross for ein konstant nedgåande trend i folketal dei siste 50 åra. Det er ikkje jobba meir strategisk for korleis dette målet skal nås, men arbeidsmarknad, tenestetilbod og bustadhøve er alle faktorar som spel inn på kor attraktiv ein kommune er som bustad.

For å nå målet med til saman 1700 innbyggarar treng kommunen over 50 nye bustader. Det er meld om aukande behov for leilegheiter for eldre i Sauland dei neste åra. Samstundes ynskjer kommunen å leggje til rette for rimelege bustader for yngre, barnefamiliar, eineforsørgjarar og nye tilflyttarar.

For å lykkast med eit variert bustadtilbod er det viktig å ha kjennskap om preferansar for dei ulike befolkningsgruppene, og helde seg til dette i planlegginga. I eit avgrensa marknad som Sauland vil prisnivå vere ein viktig faktor for dei fleste kjøpargruppene og ha betyding for kva slags prosjekter som lar seg realisere.

Viktige bustadpreferansar: (Kjelde: NIBIR-rapport 2014-1 «Boligpreferanser i distriktene» og lokal kjennskap)

Unge og unge barnefamiliar
- Større einingar med 3-4 soverom
- Nabolag med andre barnefamiliar
- Nærheit til natur
- Levande forretningsliv
- Godt skole- og barnehagetilbod samt fritidstilbod

Unge eldre (60+)
- Små einingar med 2-3 soverom (etterspurt i Sauland)
- Nærheit til service- og kulturtilbod
- Lettstelt hus og hage
- Moderne bustad med dagens krav til standard og tilgjengelighet
- Kjente omgivelser
- Moglegheit for å bli sett - tryggleik

Felles for dei båe:
- Prisfokus
- Tilgang til natur
- Eit sosialt bustadmiljø
- Levande sentrum

2.2. Gode møteplassar og bedra høve for mjuke trafikantar

Ved fortetting og fornying av areal er det eit sterkt ynskje å leggje til rette for fleire aktive møteplassar. Møteplassar som innehar estetiske kvalitetar og løysningar som fungerer godt for «folk flest». Det vere seg både lokale bebuarar og tilreisande. Plassane skal også vere tryggje å vere på og sikre å kome til.

2.3. Andre faktorar

Sauland ligg tett på Hjartdøla. Elva er både ein trussel med omsyn til flaum men den har også ein kvalitet som landskapselement. Å framheve elva som ein kvalitet og utnytte denne best mogleg vil vere positivt for staden.

3. DAGENS SITUASJON

3.1. Generell omtale

Sauland ligg om lag 20 km frå Notodden i aust og 30 km frå Seljord i vest. I tillegg er det om lag 40 km til Gaustablikk som er ein stor turistdestinasjon. Sauland er difor eit viktig knutepunkt for hyttebebuarar, turistar og andre som skal til Gaustablikk og Rjukan via Tuddal

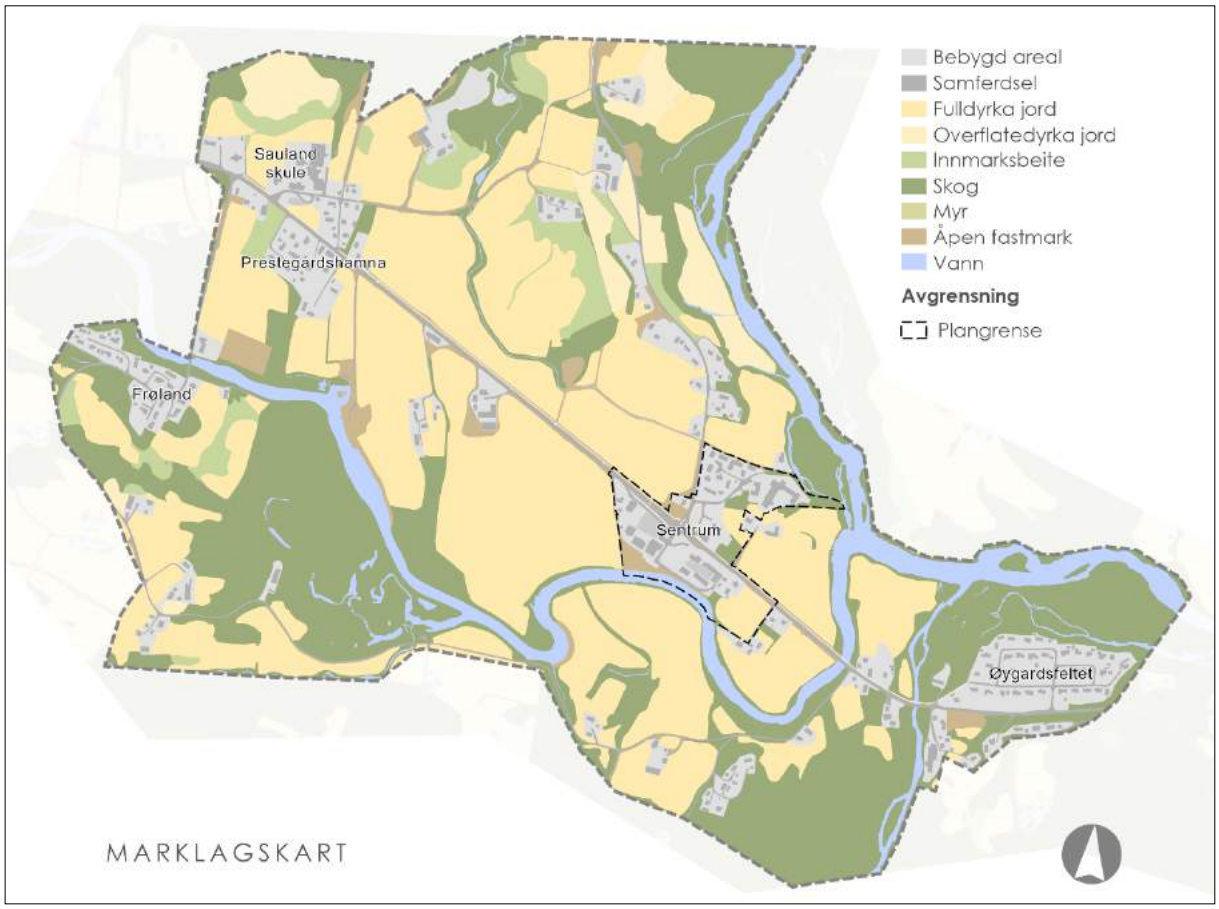
Sauland er ein liten tettstad med dels utflytande struktur. Det me her i analysen kallar for sentrum er definert rundt krysset E134 og Tuddalsvegen og omfattar blant annet Saulandstunet med daglegvarebutikken, bensinstasjonen, kommunehuset, sjukeheimen og Løvheim Gjestehus.

I tillegg snakkast det om sentrum ved Prestegårdshamna og Idrettsparken, men omtales altså ikkje som sentrum i analysen.

Sentrum delast i to av E134 som er eit hovudsamband mellom aust- og vestlandet med ÅDT ca 3000. Alle bustadane innanfor analyseområdet ligg nord for E134 mens alle nærings- og forretningsbygg ligg sør for vegen. Offentlege tenester og andre servicefunksjonar er spreidd på begge sider av vegen.

Sentrum er omslutta av dyrka mark på alle kantar. I tillegg renn både Hjartdøla og Skogsåa/Heddøla tett ved. Det gjer at den flate staden er utsett for flaum.

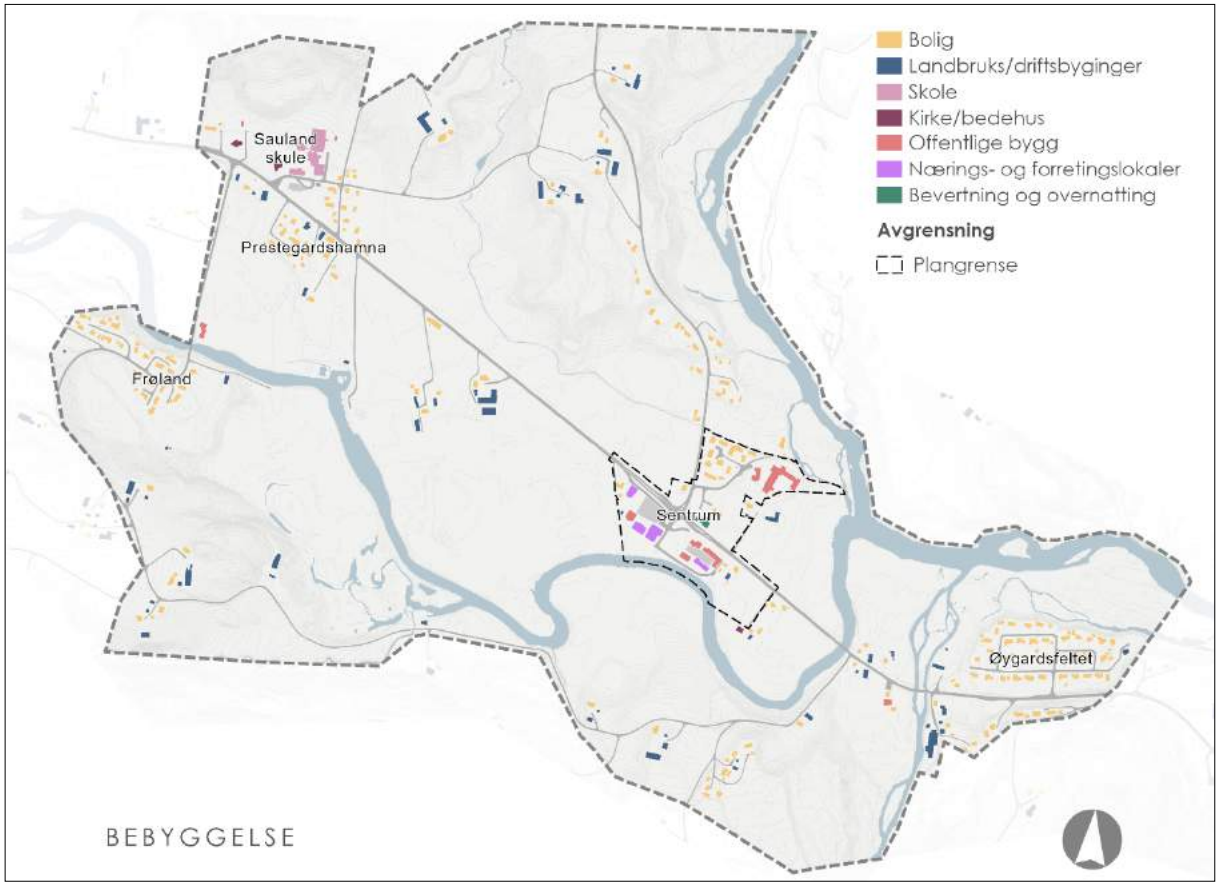
Hovudfokuset i analysearbeidet ligg innanfor det som skal inngå i ein juridisk bindande reguleringsplanen, altså sentrumsområdet. Omlandet er tatt med i utforming av kart for å vise samanhengar og koplingar i vegsystem mv.



Figur 1 Marslagskart over analyseområdet

3.2. Busetnad og arkitektur

I dette kapitelet vises døme på busetnadsmønster og arkitektur som kjenneteiknar området.



Figur 2 Busetnad i Saulandsområdet



Figur 3 Busetnad innanfor sentrumsområdet



Figur 4 Saulandstunet med Sparbutikk, Hjartdal Elektro, bibliotek, ungdomsklubb og fysioterapi. Alle bygga har same utforming.



Figur 5 Kommunetunet med kommunehus, bank og rekneskapskontor.



Figur 6 Bensinstasjonen er ein stor del av sentrumsbilete.



Figur 7 Legekontor og helsestasjon ligg i enden av Hågånvegen. Det byggjast nytt sjukeheim rett bak legesenteret.

3.3. Historisk attersyn

Denne stadsanalysen tek ikkje for seg den historiske utviklinga av Sauland sentrum, men omtalar kort enkelthendingar/byggverk som har hatt innverknad på staden.

Eit bygg som har vore sentralt i utviklinga omkring Sauland er Løvheim, omtalt som både hotell, pensjonat og gjestehus. Løvheim ligg sentralt plassert i krysset mellom E134 og Tuddalsvegen. Løvheim har lang historie med overnattingstilbod, og i dei sju siste åra har det også vore interiørbutikk i samband med pensjonatet. Sauland vart knutepunkt for trafikken over Tuddal til Rjukan og videre til vestlandet då den nye hovudvegen Kongsberg - Haukeli vart ferdig anlagt i 1879. I krysset vart det nye hotellet etablert i 1883. Historisk sett er Løvheim difor eit viktig bygg i Sauland.





Figur 8 og Figur 9. Bilete til venstre av Løvheim hotell frå 1931. Kjelde: Digitalt museum. Bilete til høgre er Løvheim i dag. Truleg ligg det gamle hotellet bak fasaden på det langstrakte bygget til vestre i bilete.

3.3.1. Utvikling frå 1991

Ein biletstudie frå 1991 og fram til i dag viser korleis Sauland sentrum utvikla seg frå å vere eit lite kommunesenter til også å bli eit forretingsområde. Alle bileta er frå 1881.no.



Figur 10 Historiske bilete frå 1976. Sentrum med kommunehus frå 1952, bank (etablert i 1898) , hotell (opna i 1883 men ombygd på 70-talet). Det som i dag/fram til nyleg har vore legekontor og sjukeheim visast også på bilete. Kva desse to byggja vart nytta som i 1976 er ikkje stadfesta, men truleg var det også då helsetenester i bygga. Kjelde: 1881.no



Figur 11 Historiske bilete frå 1991. Saulandstunet og bensinstasjonen (opna i 1988) er etablert med nytt planfritt kryss. Fleire bygg bak kommunehuset etablerast. Leilegheitsbygg ved Løvheim hotell er bygd.



Figur 12 Historiske bilete frå 2005. Sjukeheimen utvidast mot aust og fleire bustader veks fram ved Hågånvegen.



Figur 13 Historiske bilete frå 2010. Ombygging ved Løvheim. Blant anna vert det større parkeringsplass der.



Figur 14 Historiske bilete frå 2017. Ny parkering sør for Håganveien og endra åtkomst til Løvheim.

3.4. Dagens bustadtilbod

Som det går fram av Figur 19 er hovudtyngda av alle bustader innanfor analyseområdet einebustader. Ved Hågånvegen ligg det nokre tomannsbustader som drivast av burettslag og som er kommunale tildelingsbustader. I den seinare tid har det også blitt reist eit rekkjehus i området med 4 einingar. Desse vert selt kort tid etter at dei blei lagt ut for sal.



Figur 15 Kommunale tildelingsbustader ved Hågånvegen.



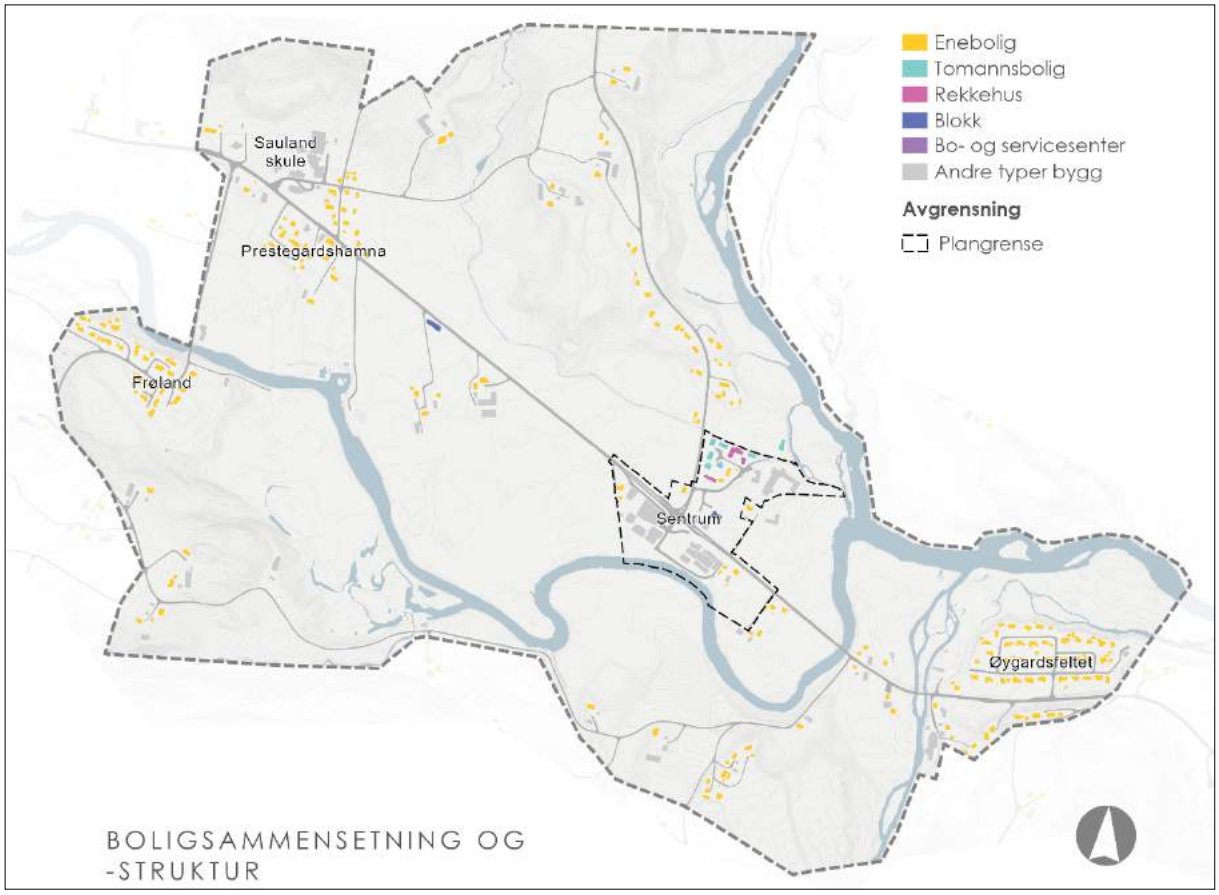
Figur 16 Leilighetsbygg bak Løvheim Gjestehus. Ligg på eigedom gnr. 72, bnr. 45 som eiges av Hjartdal Burettslag. Blokka består av 6 bustadeiningar.



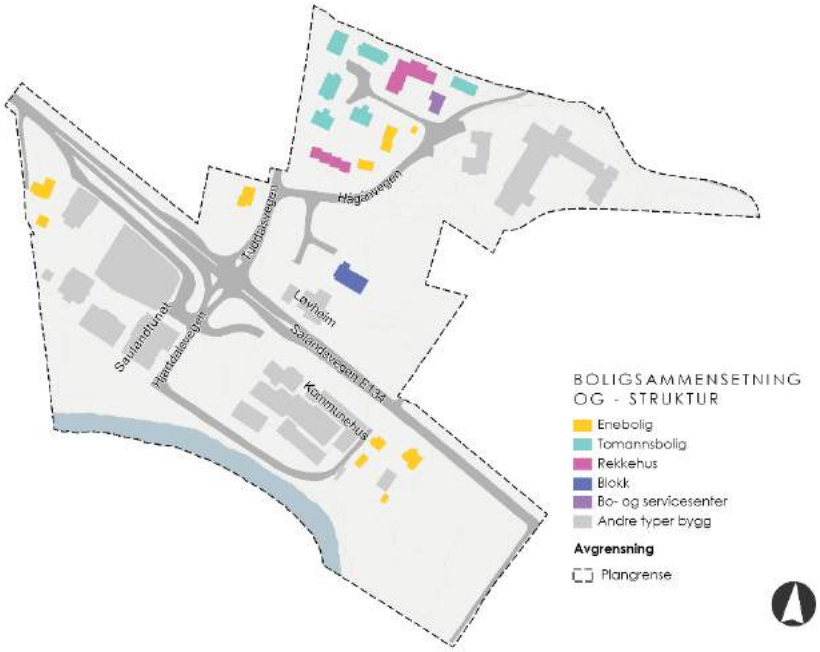
Figur 17 Rekkjehus ved Hågånvegen 2 – til saman 4 einingar som nyleg vart oppført i kommunes regi. Bustadene er nå selt og eiges av private.



Figur 18 Privat einebustad i Tuddalsvegen 8. Bustaden ligg nære E134.



Figur 19 Type bustader i Saulandsområdet



Figur 20 Type bustader innanfor sentrumsområdet.

3.5. Ferdselsårer, åtkomst

Forhold for bilistar:

Åtkomst til sentrumsområdet skjer frå eit 4 arma stort kryss. I tillegg har bensinstasjonen eigen åtkomst for austgåande trafikk.

Utfordringar for bilistar er fyrst og fremst uoversiktleg parkeringsområde som manglar oppmerking. Utan oppmerking parkerer folk på kryss og tvers og bilen tek meir plass enn det som er naudsynt. Fleire verksemd saknar meir parkering/ tydlegare parkering.



Figur 21 Krysset mellom E134 X Saulandsvegen og FV. 3430 X Tuddalsvegen. Krysset er også åtkomst til Saulandstunet og Kommunetunet.

Forhold for mjuke trafikantar:

Det er opparbeidd gang- og sykkelveg nord langs E134 og eit kort stykke langs Tuddalsvegen. Gangvegen langs E134 er ein viktig skuleveg som blant anna bind saman Øygarsfeltet med Sauland skule. Hågånvegen, som tek av frå Tuddalsvegen, er ein kommunal veg som forsyner fleire bustader og sjukeheimen i tillegg til å vere åtkomst for Løvheim Gjestehus. Det er ikkje opparbeidd separat gangveg langs Hågånvegen, men her er farta lav og trafikken oversiktleg. Alt i alt synast høve for dei mjuke trafikantane å vere godt ivareteke nord for E134.

Sør for E134 er tilhøva annleis. Her finns inga eige gangvegsystem for mjuke trafikantar, og område er prega av mykje trafikk og rotete køyremønster på dei store parkeringsareala framfor matbutikken og ved bensinstasjonen. Dette området kalla Saulandstunet. Bilen blir ofte nytta som framkomstmiddel mellom kommunehuset/banken, omtalt som «Kommunetunet», og Saulandstunet. Få tek beina fatt mellom desse områda tross for at avstanden er liten.

Nordre og syndre del av sentrum er knytt saman av to forgjengar-felt. Det eine i aust syns å ha ein rasjonell plassering med kopling til kommunehuset. Framfor kommunehuset er det parkeringsplassar, men omfang av trafikk er likevel avgrensa i dette området. Det andre gangfeltet i vest koplast mot bensinstasjonen og ender i eit utflytande trafikkareal. Dei fleste unge er flike til å bruke fotgjengarfelta, men det skjer ofte at folk som kjem nordfrå kryssar E134 rett fram i krysset utan å nytte felta, sjå Figur 24. Det er ikkje ynskeleg, men samstundes den kortaste vegen å gå om man skal til Saulandstunet.



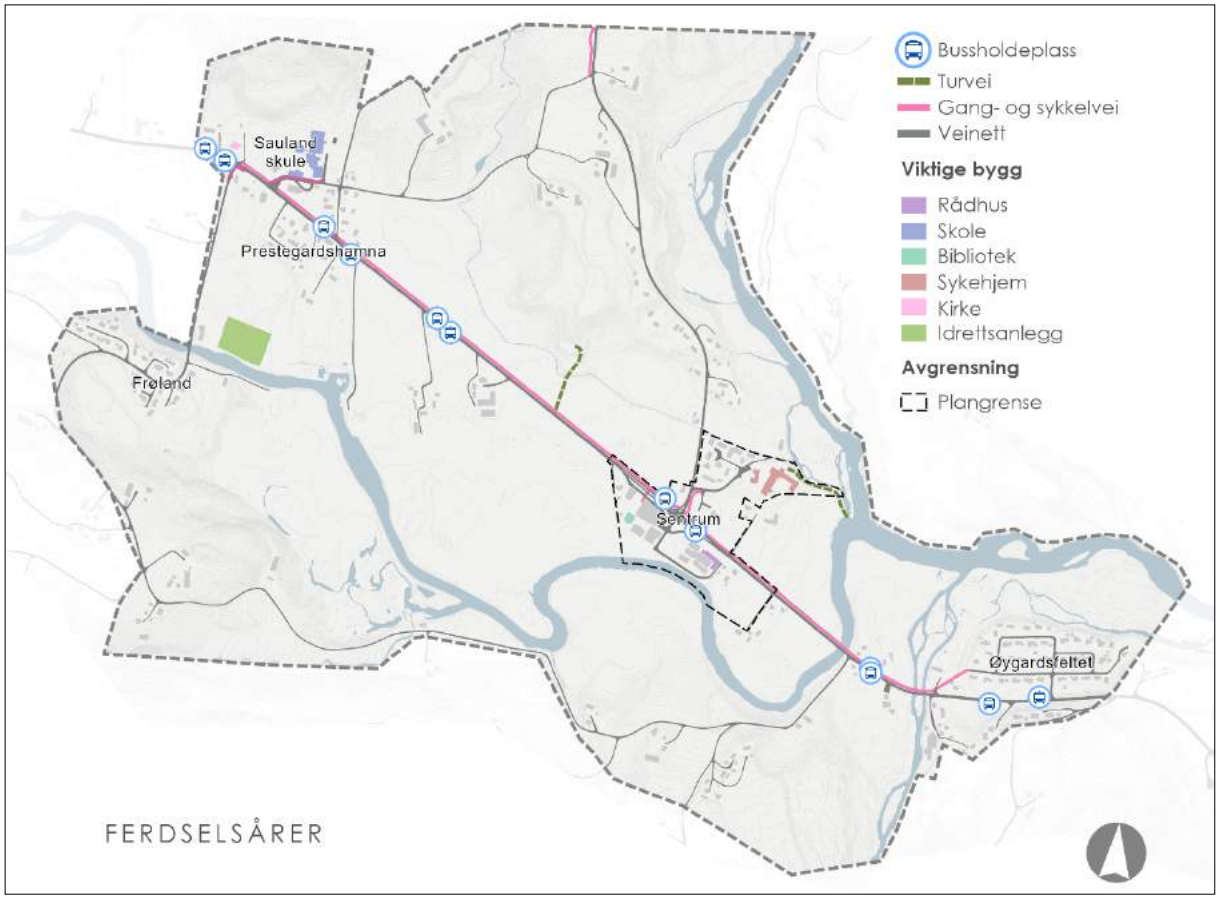
Figur 22 Fotgjengarkryssing mellom Løvheim nord for E134 og kommunehuset sør for E134.



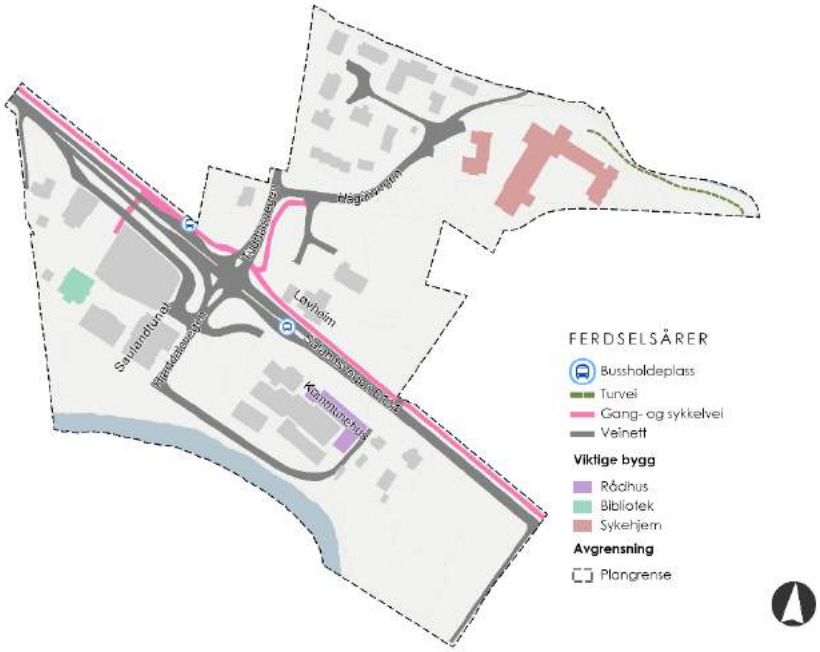
Figur 23 Fotgjengarkryssing ved bensinstasjonen. Fotgjengaren må også krysse åtkomstvegen til bensinstasjonen og ender såleis ut på ei stor parkeringsflate.



Figur 24 Det freistar å kryss beint over framfor å nytte fotgangarfeltet. Kjelde: Google Maps.



Figur 25 Ferdselsårer i Sauland



Figur 26 Ferdselsårer innanfor sentrumsområdet.

3.6. Utflytende asfalterte flater eller grusede flater

Eit kjenneteikn ved Sauland sentrum er store, dels ledig areal til parkering og veg. Det kjem tydeleg fram på sørsida av E134 og ved Saulandstunet særskilt.



Figur 27 Parkeringa framfor kommunehuset. Plassen er lite rasjonell – det er bere plass til ei rekkje med bilar mellom bygningane og hovudvegen.



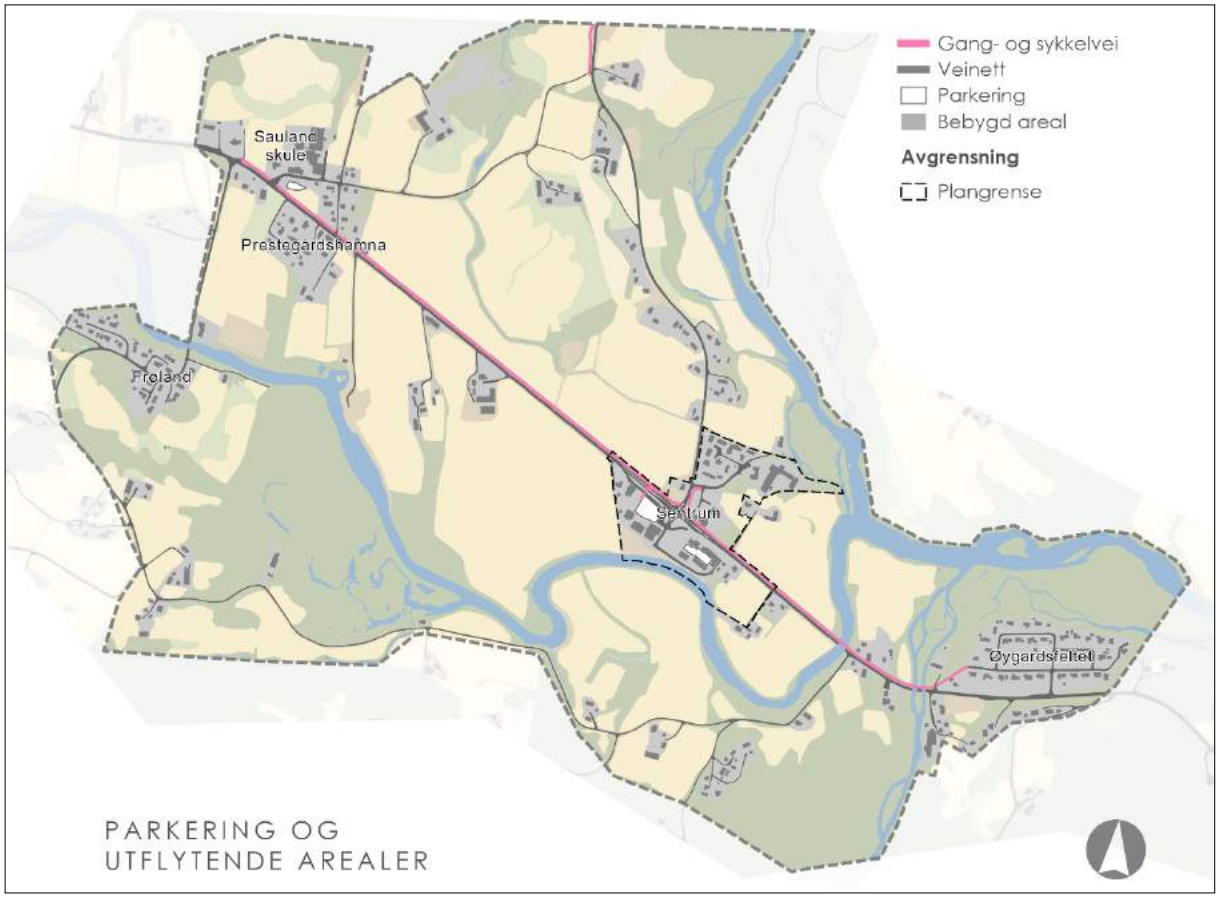
Figur 28 Det er ei stor parkering framfor Saulandstunet. Plassen flyt saman med bensinstasjonen. Biloppstillingsplassane er ikkje merka, noko som skapar ein uoversiktleg parkeringssituasjon.



Figur 29 Arealet mellom elva og Hjartdal Elverk brukast som parkering og åtkomst. Åtkomstvegen er veldig brei. Truleg er vegbreidda eit resultat av behov for framføring av større El-installasjonar. Elverket har i dag lager andre stadar i kommunen, og treng ikkje like mykje (køyre-) areal som før.



Figur 30 Ved Håganvegen er det opparbeidd ei mellombels anleggsparkering i samband med nyetablering av sjukeheimen. Arealet er i gjeldande kommuneplan avsett som kombinert føremål bustad og offentleg tenesteyting.



Figur 31 Parkering og utflytande areal.



Figur 32 Parkering og utflytande areal innanfor sentrumsområdet.

3.7. Synleggjering og eksponering

Sauland sentrum står fram som relativt anonymt. Det kan blant anna forklarast ut i frå plassering og høve til E134; Mellom Åmot bru og Sauland kyrkje går E134 i ein om lag 2 km lang rett strekning. Sauland sentrum ligg langs denne strekningen. Når ein som bilist ikkje opplev endringar i veggeometrien, er det vanskeleg å bli merksam på eit lite sentrum før man har passert, tross for at fartsgrensa er låg.

Andre forklaringar på anonymitet er skilting og gatelyssetjing. Det er standard-skilta «Sauland» et godt stykke før du kjem til det me her kallar sentrum. Frå aust står skiltet ved busshaldeplassen ved Øygardfeltet, om lag 1 km før sentrum. Frå vest står skiltet ved busshaldeplassen ved Prestegardshamna, også dette om lag 1 km frå sentrum. Mellom desse skilta er det lite anna informasjon om tilbod som finnast i sentrum. Og den informasjonen som er, er sparsam og lite leseleg.



Figur 33 «Velkommen til Sauland». Eit enkelt skilt helsar deg velkommen til Sauland. Her frå vest. Det er ingen endring i veggeometri, lysmaster eller anna ommøblering/materialbruk som fangar merksemda di og gjer deg nysgjerrig på staden, verken her eller nærare sentrum. Kjelde: Google maps.



Figur 34 Ein miks av informasjon framstår som rotete og uoversiktleg.



Figur 35 Eit skilt som seier: « Du kjem nå til et stor kryss som førar mot Tuddal/Rjukan, og til venstre er det ein parkeringsplass og bensinstasjon». Bygget bak heter Løvheim, men kva som er på innsida er godt skjult bak gardinene.



Figur 36 Løvheim med dekorativt skilt på veggen. Skiltet er dessverre lite leseleg for bilistar.



Figur 37 Saulandsvegen - E134 sett i retning vest, i underkant av 300 meter før avkøyringa til Tuddal. Det er lite varslar om at Sauland sentrum ligg der framme. Kjelde: Google maps.

3.8. Parker/leik og idrettsanlegg

Dei store anlegga for leik, idrett og parkområde ligg utanfor analyseområde. Til dømes ligg Sauland skule ved Pretstegårdshamna i vest, barnehagen ved Øvstebøfeltet i nord og Idrettsparken ved Hjartdøla lengre vest.

I sentrum er område bak Sparbutikken og inntil elva den største møteplassen for barn og unge. Her er det opparbeidd sand-volleyballbane og sett ut fleire turnapparat. Det ligg også ein stor grasplen ved innkøyringa til Sauland sentrum sør, men denne er ikkje nytta til noko særskilt aktivitet.

Mellom Sparbutikken, elektrobutikken og Sauland bibliotek er det eit torg. Me får opplyst at dette torget i liten grad nyttast som møteplass.

På motståande side av E134 ligg Løvheim Gjestehus. Her er det uteservering, men staden er lite nytta av lokalbefolkninga.

Ved sjukeheimen går det turveg fram til Åmotshølen. Stien kallas for «Gro's sti» og blei etablert som eit dugnadsprosjekt av pårørande og tilsette ved sjukeheimen. Målet var å gje bebuarane eit nært og enkelt turmål frå heimen.



Figur 38 Sauland sentrum ligg tett inntil elva. Elva er ein kvalitet som i større grad burde utnyttast.



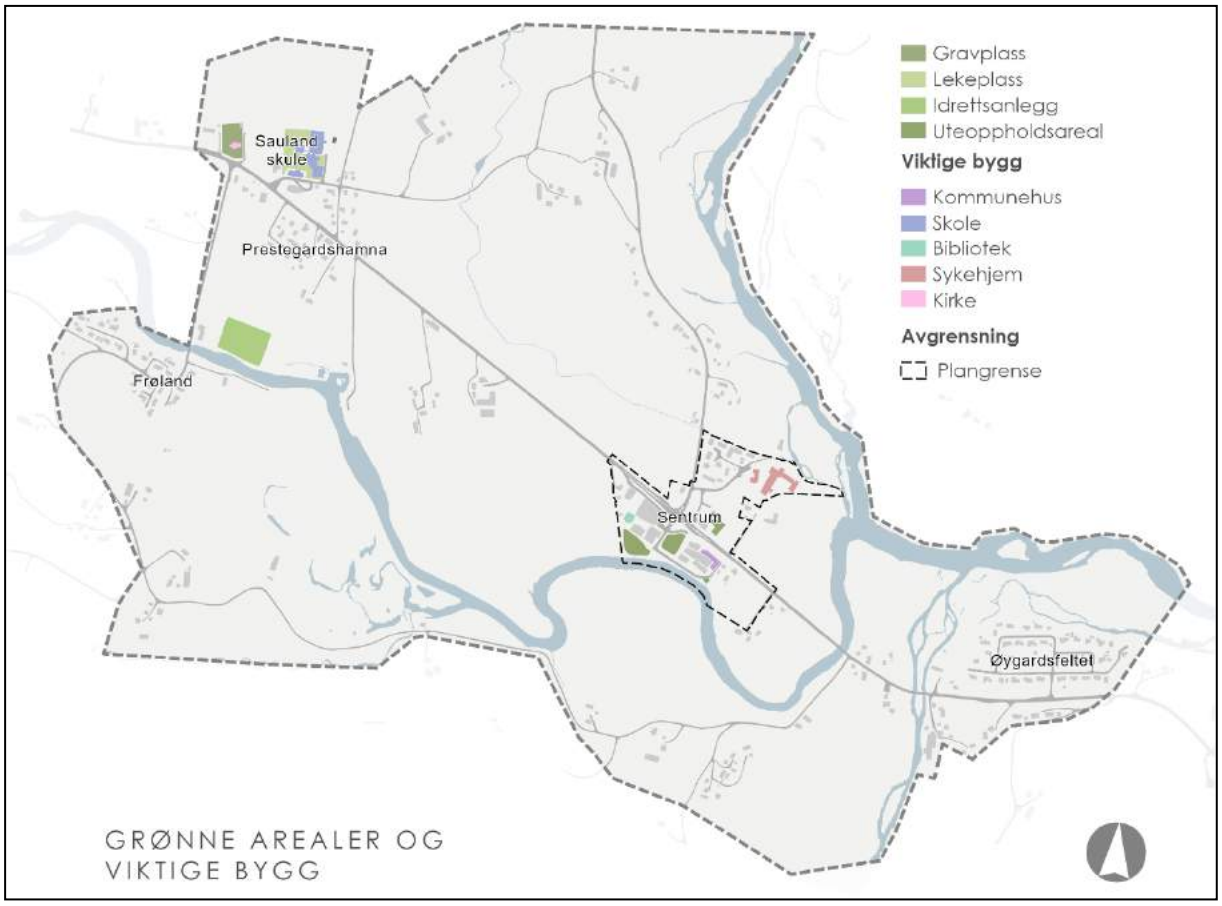
Figur 39 Sauland Bygdelag har opparbeidd denne plassen bak Saulandstunet. Området består av turnapparat og ein sandvolleyballbane. Det er også ein grillplass her.



Figur 40 Mellom Saulandstunet og Kommunetunet ligg ein stor plen. Plenen vert ikkje nytta til organisert aktivitet.



Figur 41 Løvheim Gjestehus har ein velhalde uteplass i «bakhagen». Framsida av bygget annonser i liten grad at ein finn slike kvalitetar her.



Figur 42 Plassering av grøne areal innanfor analyseområdet.



Figur 43 Nokre grøne areal er det innanfor sentrumsområdet.

3.9. Landskap og topografi

Analyseområdet ligg i ein dalbotnen, er svært flatt og er omkransa av jorder på alle sider, berre brote opp av elva Hjartdøla som renn forbi i den synste delen og Skogsåa som renn bak sjukeheimen.



Figur 44 Utsnitt frå terrengmodell som viser det flate landskapet omslutta av høge fjell. Utsnittet er teke i retning aust.



Figur 45 Utsnitt frå terrengmodell som viser det flate landskapet omslutta av høge fjell. Utsnittet er teke i retning vest.

3.10. Sol – og skygge

Det er tatt ut en del sol- og skuggekart for å illustrere soltilhøva på ulike tider av året og til forskjellig tid på døgnet.

Tabell 1 Vårjamdøgn / 21. mars

Kl 0900

Kl 1200

Kl 1500

Kl 1700

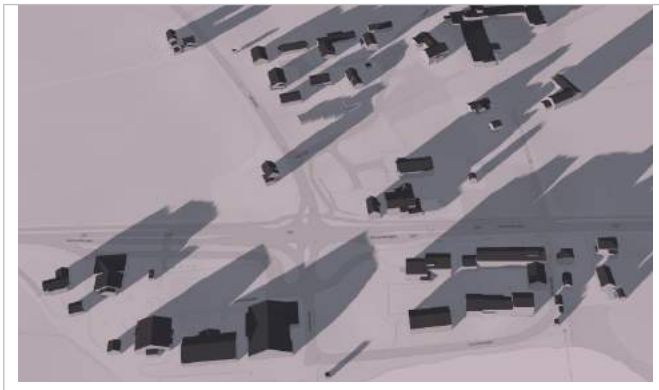
Tabell 2 21. Sommarsolverv / 21. juni

Kl 0900

Kl 1200

Kl 1500

Kl 1700



Tabell 3 Haustjamdøgn / 22. september

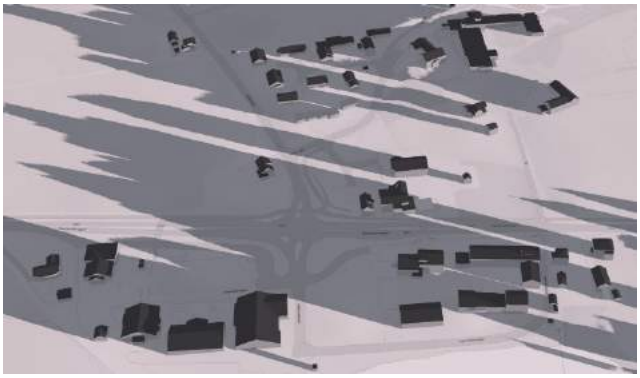


Tabell 4 Vintersolverv / 21.desember

Kl 0900



Kl 0900



Kl 1200



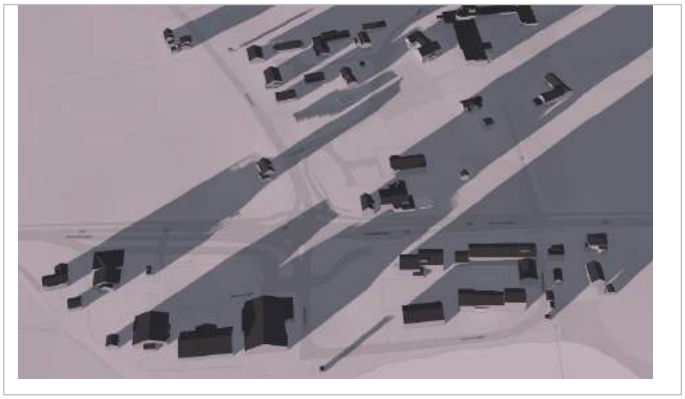
Kl 1200



Kl 1500



Kl 1700



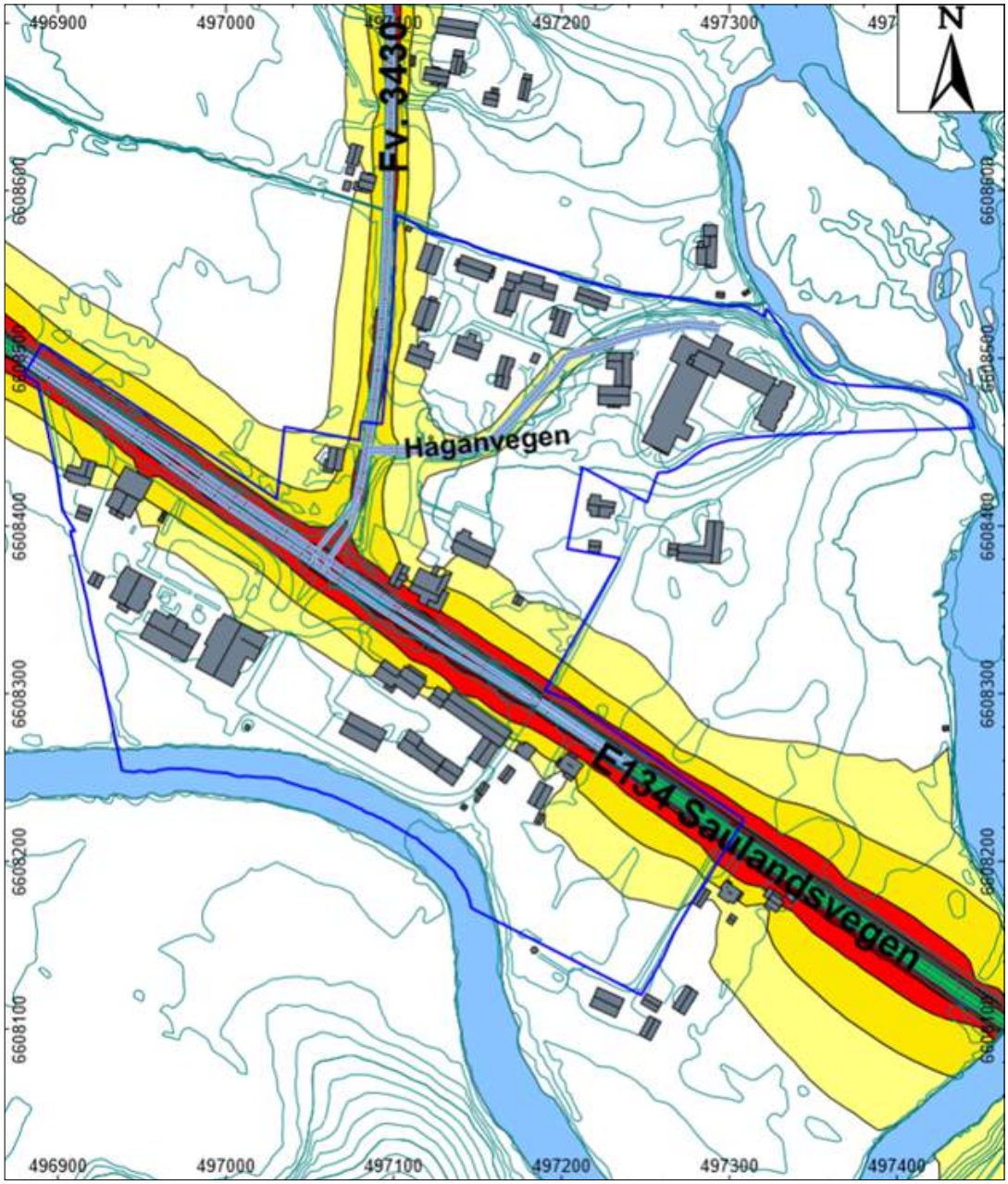
3.11. Støy og flaum

Analyseområde er usett for både trafikkstøy og flaum. Det er gjort ei kartlegging av støysituasjonen for år 2040 som viser dei ulike sonene for støy.

Raud sone, nærmast støykjelda, angir eit område som ikkje er eigna til støy følsame bruksformål og kor ein skal unngå etablering av ny støyfølsam busetnad.

Gul sone er ei vurderingssone kor støyfølsam busetnad kan føres opp, om avbøtande tiltak gir tilfredsstillande støyforhold.

For andre områder (kvit sone i T-1442), vil det normalt ikkje vere behov for å ta spesielt omsyn til støy i byggjesaker og det normalt ikkje er krav om særlege tiltak for å tilfredsstille lydkrav i teknisk forskrift.



Figur 46 Støysoner beregnet 1,5 meter over terreng som viser situasjon for år 2040.

4. SENTRALE FUNN – EI OPPSUMMERING

Når ein skal oppsummere analysen for Sauland sentrum, er det 8 sentrale funn som er viktige å rette merksemda mot:

- Dårleg mobilitet og liten samanheng i gangsystem/fråvær av gangsystem
- Lite synleg/lite synlege kvalitetar
- Manglande identitet
- Utfordringar med flaum, trafikkstøy og byggjegrenser
- Areal med potensial for utbetring og fortetting
- Samling av mange funksjonar
- Lang historie som tettstad
- Fleire kvalitetar som ein kan støtte oppunder

1. Dårleg mobilitet. Avstanden mellom dei ulike verksemda i sentrum er små, men det er likevel vanskeleg å kome seg fram til fots då mykje areal er teke til parkering og køyreareal.

2. Lite synleg. Sauland sentrum er vanskeleg å få øye på. Det er mangelfull skilting og informasjon til forbifarande. Verksemd som ligg tett inntil vegen har passive fasadar som i liten grad innbyd til besøk. Ein må vere lokalkjent for å kjenne til at det renn ei elv tett forbi, og at det her finns grøntareal med sitteplassar, turnapparat og sandvolleyballbane nære elva som har høg kvalitet.

3. Manglande identitet. Når ein skal peike på kva som kjenneteiknar Sauland er det vanskeleg å finne gode døme som skil seg frå andre tilsvarande stader. Skal ein trekkje fram noko som er gjennomgåande, er det vidfamnande bruk av stabbestein og bjørk som «parktre». Bygg innanfor Saulandstunet har einskapleg utforming. For resten har bygningar liten eigenart og det er lite samanheng i materialbruk og innreiing. Asfalterte flater er prega av dårleg vedlikehald og fleire sprekkjer.

4. Utfordringar med flaum, trafikkstøy og byggegrenser. Området er flatt og ligg nære vatn og E134. Statens vegvesen har i utgangspunktet eit krav om byggjegrense 30 meter frå senter av Europavegen. Når man skal ta omsyn til alle desse høva, er det lite areal att som er uproblematisk å byggje ut i Sauland sentrum.

5. Areal med potensial for utbetring og fortetting. Mykje areal er i dag nytta til parkering og/eller ikkje i bruk. Fleire bygg er av eldre dato og vurderast rivd/ombygd eller flytta til andre stader. Ved å omdisponere areal kan nye, betre løysingar utformast. Betre struktur og opparbeiding kan bidra til å markere sentrum og gjere det meir attraktivt. Nokre tiltak vil vere ressurs- og tidkrevjande, mens andre tiltak krev små investeringar og kan setjast i verk med det same av den enkelte grunneigar.

Ved fortetting og transformasjon av områder, vil det ofte bli ein diskusjon kor vidt eksisterande byggingar skal/bør bli ståande eller kor vidt dei bør rivast/flyttast for å gje rom for andre tiltak. Dette er ofte eit kostnad/nytte spørsmål og som krev nærare studia.

6. Mange funksjonar og tenester. Tross for at Sauland sentrum er lite, finn ein mange ulike funksjonar og eit rikt tenestetilbod i sentrum. Det er også kort veg til skule, barnehage, idrettsanlegg og friluftsområde. Som bustadområde er dette verdifulle kvalitetar og for næringslivet er det positivt med fleire aktørar.

7. Lang historie. Bank og hotell ble begge etablert i Sauland sentrum på slutten av 1800-tallet. Det er få synlege spor etter disse bygga i dag, men dei er der og kan byggjast videre på ved utvikling av området.

8. Grøne kvalitetar. Nærheit til elva og fleire (opparbeid) grøntområde i sentrum er kvalitetar som ein bør framheve.

5. POTENSIALER

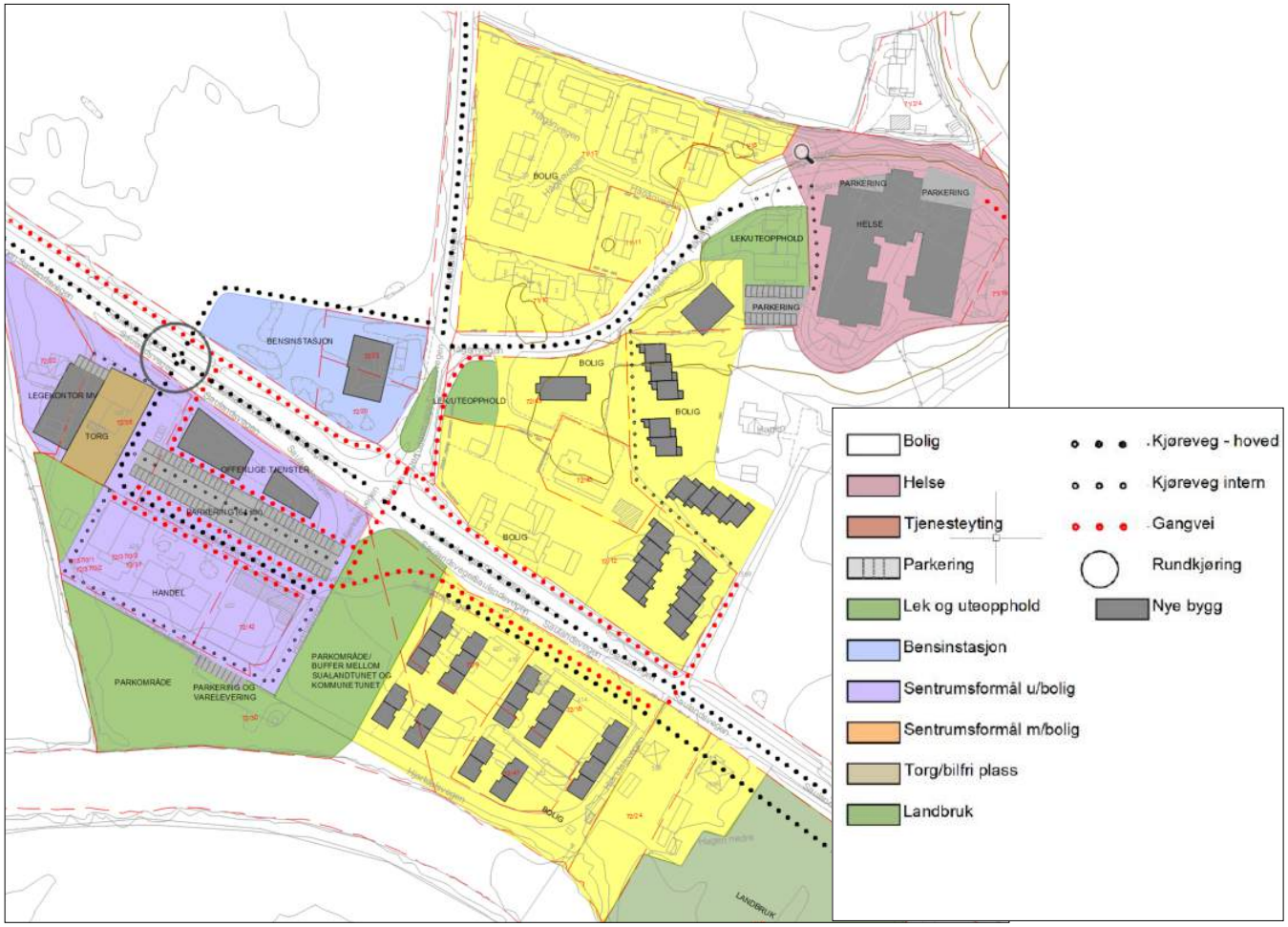
I dette kapitelet visast skissekonsept for korleis Sauland sentrum kan utvikle seg i ulike retningar. Til saman er det vist og omtalt 4 alternativ. Alle nye bygg er illustrert for å angje volum, men andre løysingar vil vere aktuelle. Grenseskila på dei ulike føremåla (fargane) er også grovmaska. Alternativt 1-3 er omtalt i stikkords form, mens alternativ 4 er omtalt og vist med dømer. Alternativ 4 er framheldt alternativ for utvikling.

5.1. Alternativ 1

Stikkord:

- Flytting av kryss og etablering av ny rundkøyring
- Prioritert, sentral gangakse i grøn korridor mellom Tuddalsvegen og elva
- Hovudvekt på bustadar nord for E134
- Ny lokalisering av bensinstasjonen nord for E134 – betre åtkomstforhold for bensinstasjonen og vesentleg meir plass sør for E134 til anna verksemd
- Ny lokalisering av legekontor ved Saulandstunet
- Saulandstunet reindyrka som handelsområde og område for (offentleg) tenesteyting
- Kommunetunet reindyrka som bustadområde med åtkomst frå aust over Hagenjordet
- Ikkje køyreåtkomst mellom Saulandtunet og Kommunetunet

Alternativ 1 vert ikkje anbefalt då det krev omlegging av kryss og reduserer areal for sentrumsutvikling til fordel for mykje bustader.



Figur 47 Alternativ 1

5.2. Alternativ 2

Stikkord:

- Dagens kryssløysing oppretthaldast
- Alle helsetenester samla nord for E134
- Løvheim framhaldt som område for tenesteyting
- Ny lokalisering av bensinstasjon mellom Saulandstunet og Kommunetunet – betre åtkomstforhold for bensinstasjonen og meir plass ved Saulandstunet til anna verksemd.
- Saulandstunet primært handelsområde men med moglegheit for bustader (sentrumsføremål)
- Ny åtkomst til bustadeigedom 72/22 bak Saulandstunet
- Kommunetunet reindyrka som bustadområde med åtkomst frå vest
- Hagenjordet utvikla som bustadområde med åtkomst frå aust



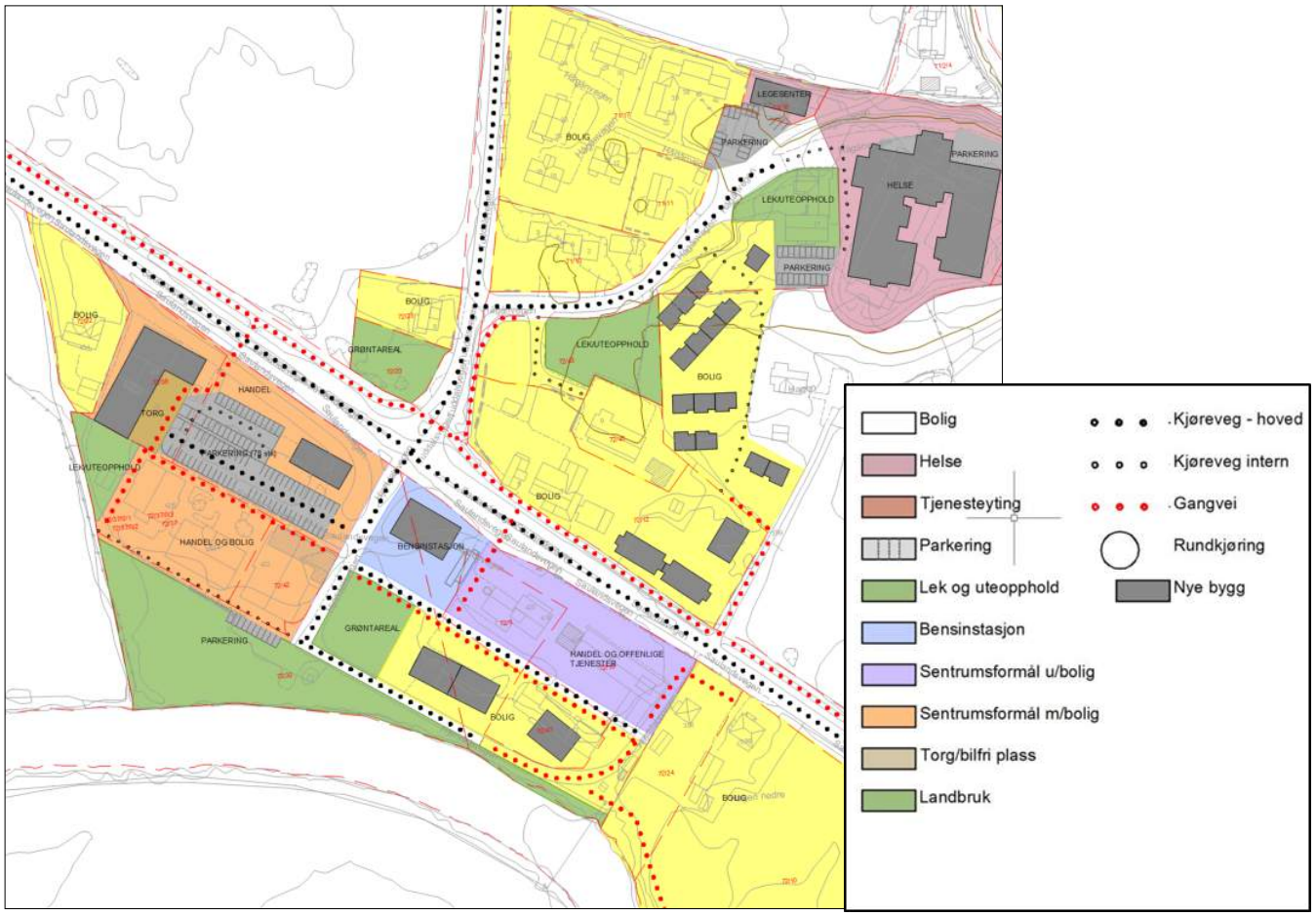
Figur 48 Alternativ 2

5.3. Alternativ 3

Stikkord:

- Dagens kryssløysing oppretthaldast
- Alle helsetenester samla nord for E134
- Løvheim utvikla som bustadområde
- Ny lokalisering av bensinstasjonen mellom Saulandstunet og Kommunetunet – betre åtkomstforhold for bensinstasjonen og meir plass ved Saulandstunet til anna verksemd.
- Saulandstunet primært handelsområde men med moglegheit for bustader (sentrumsføremål)
- Åtkomst til bustadeigedom 72/22 som i dag
- Kommunetunet vart ein miks med handels-, bustads- og tenestefunksjoner (sentrumsføremål kor bustader prioriterast nær vatnet.
  Hagenjordet utvikla som bustadområde med åtkomst frå aust

Alternativ 3 vert ikkje anbefalt då det reduserer areal for sentrumsutvikling nord for E134 til fordel for bustader.



Figur 49 Alternativ 3

5.4. Anbefalt løysning

5.4.1. På kort sikt:

Utan ein stadfesta reguleringsplan er det dei små tiltaka som er aktuelle å gjennomføre. Men her kan den enkelte grunneigar gjere mindre, men ikkje ubetydelege grep. Kommunen kan også ta ei aktiv rolle som organisator og koordinator mellom dei ulike grunneigarane, og sjølv gå framfor som eit godt døme.

Forslag på tiltak er:

- Jamleg vedlikehald av bygningsmassar mv. Vedlikehalde bygg og anlegg løftar den estetiske opplevinga av staden.
- Merke oppstillingsplassar for bil. Markerte plassar vil gjere det lettare å utnytte plassen på ein god måte.
- Sørgje for god synleggjering ved hjelp av skilting og anna informasjon (gjerne i felles arbeid med kvarandre)
- Lage ein felles estetisk rettleiar (krevjande) og følgje denne
- Samarbeide, framsnakke og ynskje kvarandre alt godt.



Figur 50 Dette er eit bilete frå Løvheim hausten 2018. Her er det ei aktiv fasade med lys i vindauga og skilt som ynskjer velkommen inn mens det visast til parkering i bakgarden. Med små grep kan dette livet gjenskapast. Kanskje kan man også utbetre inngangspartiet, sette ut blomstrar og likande som vekkjar interesse hjå folk. Staden ville vert meir attraktiv og synleg om ein annonserte dei kvalitetane som er å finne i bakgarden. Kjelde: Google maps.



Figur 51 Utanfor bensinstasjonen står det bord og benkar som kan brukast av besøkande. Plassen er enkel, praktisk men også litt kjedeleg. Her kunne det vore opplyst og vist till fleire sitteplassar og aktivitetsområde bak Spar.



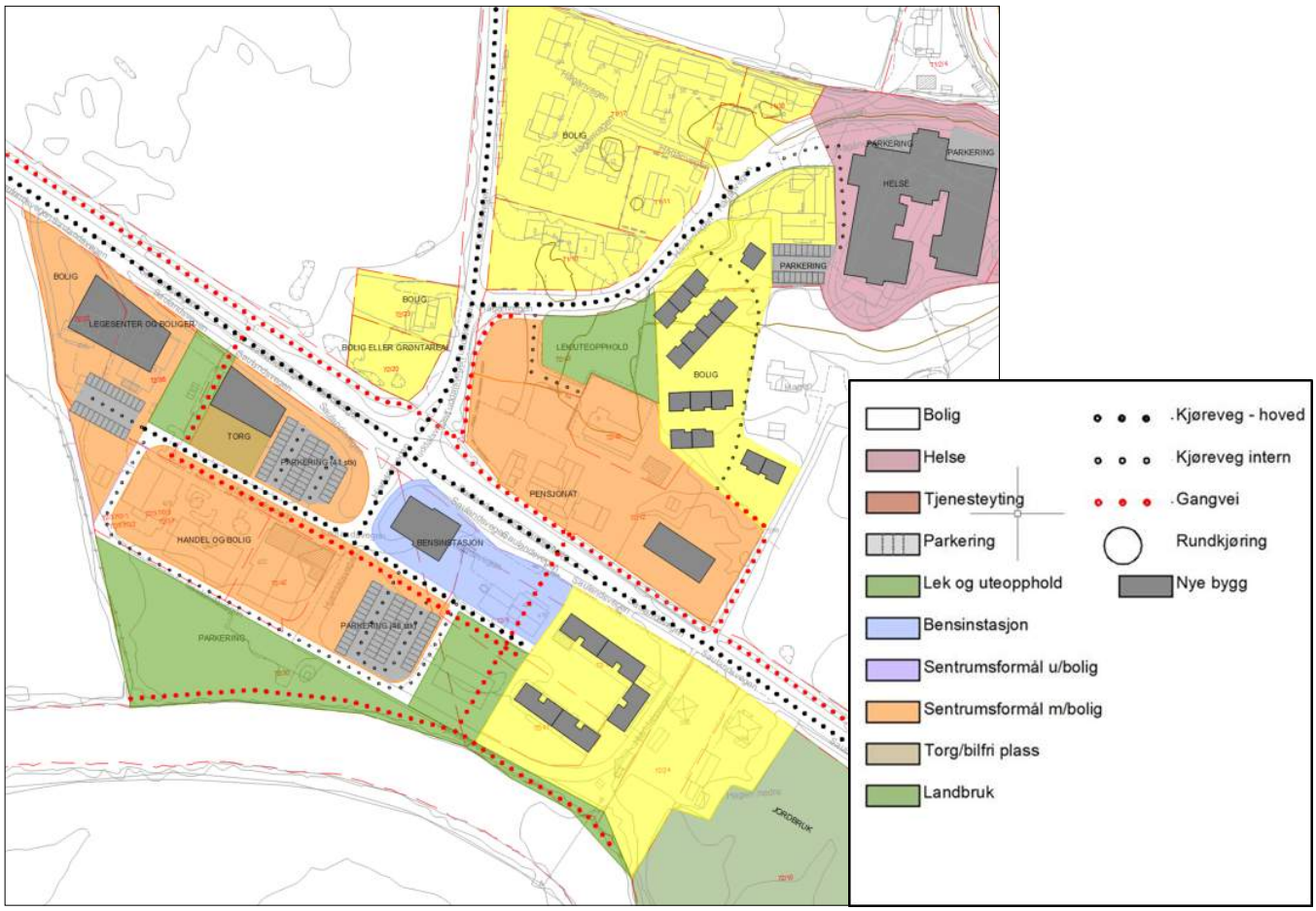
Figur 52 Dette området har ei utfordring med mange aktivitetar og føremål som skal takast omsyn til. Det er baksida til Saulandstunet kor varelevering skjer, kor renovasjon er plassert og kor tilsette parkerer. Samstundes er dette eit attraktivt uteområde mot Hjartdøla som er lite synleg. Det er truleg vanskeleg å omorganisere butikken, men kanskje mogeleg å kamuflere renovasjon på ein betre måte og skilje dei ulike føremåla får kvarandre. Bruk av vegetasjon kan vere eit aktuelt skjermingstiltak.

5.4.2. På lang sikt

På lang sikt vil målet vere å leggje til rette for betre mobilitet, gode vekstvilkår for lokalt næringsliv og eit stadstilpassa bustadtilbod med gode møteplassar både for bebuarar og andre. Med bakgrunn i analysearbeidet vil ein føreslå følgjande arealgrep:

Stikkord:

- Dagens kryssløysing oppretthaldast
- Hovudvekt på bustadar nord for E134 med bevaring av Løvheim som i dag
- Ny lokalisering av bensinstasjonen mellom Saulandstunet og Kommunetunet – betre åtkomstforhold for bensinstasjonen og meir plass ved Saulandstunet til anna verksemd.
- Saulandstunet primært handelsområde men med moglegheit for bustader og offentlege tenester (sentrumsføremål). Nye ekspansjonsmoglegheiter for Spar mot aust
- Kommunetunet reindyrka som bustadområde på lang sikt
- Store, grøne, tilgjengelege grøntareal langs elva

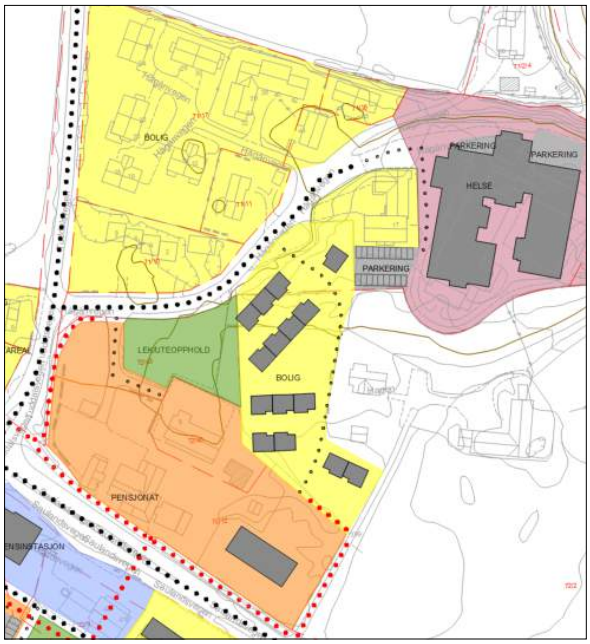


Figur 53 Alternativ 4 – anbefalt løysing.

Dagens kryssløysing oppretthaldast. Å flytte dagens kryss sjås på som eit svært areal- og kostnadskrevjande tiltak. Skal ein flytte eit allereie etablert kryss må ein dokumenter eit faktisk behov, reelle kostnadar og konsekvensen av eit slikt tiltak. Framtida til dagens E134 er svært usikker og ein veit lite om korleis denne vegen vil bli framover. Å endre åtkomst før ein veit status på hovudvegen vert ikkje anbefalt.

Hovudvekt på (eine) bustadar nord for E134. Det er allereie etablert ei rekke bustader i dette området. Ved å reindyrke bustader på eit område minskar konfliktar med annan verksam og ev. utfordringar med blanda trafikk, mykje trafikk og støy. Dagens bustader ligg utan direkte åtkomst frå E134. Bustader har ikkje eksponeringsbehov som til dømes handelsnæringar og nokre servicetilbod og kan derfor liggje utan denne direkte kopling mot hovudvegsystemet. Området nord for E134 har store ledige utbyggingsareal som nå eigast av kommunen. Det gjer rom for å kunne etablere ein miks av ulike bustader med ulikt arealbehov. Området er godt eigna for barnefamiliar som ynskjer sentrumsnære bustader, trafikksikker skuleveg (må ikkje krysse E134) og samstundes kort veg til både sentrum og friluftsområde i nord. Området er lite utsett for flaum og enkelt å etablere utan store sikringstiltak.

Løvheim ligg også nord for E134. Her er det i dag eit gjestehus med overnattingstilbod og ein interiørbutikk. Ved Løvheim har det vore drive hotell- og pensjonat i over hundre år. Historisk sett er Løvheim difor eit viktig bygg i Sauland, sjølv om det opphavelege bygget er bygd om og det er vanskeleg å sjå spor av det gamle. Eigarane opplys at det er vanskeleg å trekkje til seg turistar som ikkje har booka på førehand og at få lokale handlar i butikken deira. I ein reguleringsplan er det vanskeleg å endre på desse tilhøva. Man kan heller jobbe med å attskape liv i rommet mot gata og framhev dei historiske spora som er knytt til staden. Å synleggjere dei gode uteareala er også ein god start på ei positiv endring. Som ein arealstrategi vil me tilråde å regulere til sentrumsføremål. Slik kan dagens verksemd helde fram i tråd med reguleringsføremålet men med mogelegheit for å supplere med tenester som større oppunder sentrum.



I alternativ 4 er området rundt sjukeheimen opprettheldt som helseføremål. Legekontoret er flytta til Saulandstunet saman med andre offentlege tenestetilbod og legetomta omdisponert til bustad. Mange nye bustader er utvikla vest for gardstunet på Hagen og det er etablert ein stor felles leikeplass ved dagens parkering. Avkøyring til Hagen frå E134 er sanert og gjort om til gangveg som bind områder tettare saman. Ny bustadveg er etablert frå Håganvegen. Løvheim er opprettheldt som overnattingsstad med servering og nye sentrumsfunksjonar har funne sin plass.

Hovudvekt på sentrumsformål (handel og offentleg tenester) sør for E134 . Område sør for dagens E134 har gode åtkomst og bør utviklast videre som sentrumsområde med miks av funksjonar som saman styrkar kvarandre. Kor den enkelte verksemd skal liggje er mindre betydeleg så lenge ein klarar å skape gode samanhengar i vegsystemet og arealbruken.

<u>Nye gangaksar og definerte køyreareal sør for E134</u>**.**

Dagens kryss gjev premisser for lokalisering av køyreveg. Det er foreslått eit nytt hovudvegsystem som bindar samen Saulandstunet med Kommunetunet og ei parallell gågate langs køyrevegen. Fotgjengarfelta over E134 oppretthaldast og koplast på gågata.

Tydeleg skilje mellom Saulandstunet og Kommunetunet.

Det foreslåast at Saulandstunet vidareutviklast som sentrumsområde med ein miks av funksjonar som tener sentrum og med rom for gode møteplassar.



I alternativ 4 har me vist eit sentralt plassert torg og ein hovudparkering (som i dag) med nye bygg omkring. All varelevering til (dagens) daglegvare og elektrobutikk skjer bak bygningane og organiserast som ei rundkøyring rundt bygga. Daglegvarebutikken veks austover slik at dagens parkering framfor bygga vart opprettheldt og for at opparbeidd grøntareal ned mot elva kan tas vare på og utviklast videre som ein grøn kvalitet.

Bensinstasjonen

Bensinstasjonar har stoppeffekt på turistar, pendlarar og andre vegfarande. Men ein suksessrik bensinstasjon er avhengig av både tilstrekkeleg parkering, gode åtkomstforfold og det å vere synleg.

I alternativ 4 har ein endra lokaliseringa til dagens bensinstasjon. Bensinstasjonen får då ein sentral, eksponert plassering i hjarte av sentrum. Tomta bør vere så stor at større køyretøy kan parkere og snu innanfor arealet Forhåpentlegvis vil denne lokaliseringa bidra til auka aktivitet rundt dei andre tenestene/tilboda i sentrum.

Ny parkering

Parkeringsplass vist sør for bensinstasjonen ligg sentralt og kan avlaste bensinstasjonen, tene Saulandstunet og nyttes for tilreisande som vil bruke friarealet ved elva.

Friareal

Det er i dag eit fint opparbeidd grøntareal ved elva som er utsett for flaum og lite egna for utbygging. Område bør difor ivertakast som grøntareal og gjerne utvidast/koplast mot omlandet med nye strandstiar.

I forslaget er det lagt til ei grøn lunge som vil fungere som eit skilje mellom Saulandstunet det nye Kommunetunet, men også som ein nordsør-gåande gangsmett fri for biltrafikk.

Kommunetunet

Kor vidt ein skal reindyrke Kommunetunet som bustadområde eller ikkje, avheng av bustadbehov og kor viljen til å flytte på viktige samfunnstenester som bank og kommunehus er til stades.

I forslaget som er skissert kan bank og kommunehus oppretthaldast, men det er lagt til grunn at desse tenestene flyttar til Saulandstunet og at man her i staden legg til rette for sentrumsnære bustader.

5.4.3. Andre tema for fortetting

Byggehøgder, takform og materialbruk

Innanfor analyseområdet dominerer trehus, men det finns også bygningar med fasade av tegl. Alle bygg har saltak og ingen bygningar er høgare enn 2 etasjar. Å auke byggjehøgder og endre takform vil vere ein kontrast til dagens byggestil og kan opplevast som framande om det ikkje gjerast av omsyn til naboskapet.