

## SENTRUMSUTVIKLING MER ENN MOLO OG STRANDPROMENADE

### Bakteppe

Sjøvegan tettsted har hatt, og har ennå i Fylkesplanen, status som regionalt senter på nivå 3. Grunnen til dette er stedets geografiske beliggenhet sentralt i indre del av Astafjorden. Dette innebærer at tettstedet er lokaliseringssted for tjenestefunksjoner som skal dekke et omland større enn egne kommunegrenser. Videregående skole, NAVkontor, BUP, Lamo-kollektivet er eksempler. I stede for å få drahjelp til å opprettholde og fylle flere slike regionale roller, har vi de seinere år blitt utfordra av overordna forvaltningsnivå, og av nasjonal politisk ledelse. Tapte lokale slag om helserehabiliteringssenter, lensmannskontor og nå asylmottak er eksempler. Utviklingstendensene er slik at det ikke er gitt at Sjøvegan får beholde sin regionale status også inn i framtida. Det vil kreve forståelse og drahjelp fra overordna politisk nivå for mer desentralisert samfunnsbygging.

### Sentrumsutviklinga til nå

Sjøvegan har lite areal tilgjengelig for utvidelser. I 1994 fikk kommunen sin arealplan. Den skulle følges opp med en *kommunedelplan* for Sjøvegan. Siden dette aldri ble gjort, har sentrum "utvikla" seg gjennom de enkeltreguleringer som er gjort etter hvert som private interessenter har meldt seg. Flere dispensasjoner er gitt fra gamle reguleringsplaner. Bordet fanger. Det som blir etablert av bygg og funksjoner kan vanskelig omgjøres i ettertid. Dermed er det begrensa hvilke muligheter som gis med tanke på helhetlig sentrumsutvikling i fortsettelsen.

### Ny utviklingsplan .

Salangen kommunes ledelse har nå tatt tak i både revisjon av arealplan og videreutvikling av sentrum. Kommunen har brukt ekstern faghjelp til å få laget en utviklingsplan/skisse. Altså har kritiske øyne utenfra sett og vurdert mulige tiltak. Dette fortjener ros. Også det at alle innbyggerne nå er invitert til å komme med konkrete innspill er bra.

Utviklingsplanen har særlig sett på: **strandpromenaden, strandparken (U2), handelssentrum og moloen**. Forslagene til tiltak som luftes for disse områdene virker fornuftige.

Men områdene (boligfeltene) rundt sentrum er utelatt i skissen. Alle boligfeltene rundt sentrum har lange, svingete og noen bratte tilførselsveier. Dette skaper unødig avstand til sentrum for gående. Med innregulering og opparbeiding av flere og bedre snarveier for gang- og sykkel vil dette gjøre sentrum lettere tilgjengelig og redusere behovet for bruk av bil til og fra.

### Leiligheter i sentrum

Å bo nært handelssentrum er blitt attraktivt for både ung og gammel. Men det betyr også sammenblanding av sentrumsfunksjoner som fordrer helhetstenkning og regulering. Dersom denne trend skal fortsette bør en bestemme hvor og hvordan. Så spør det om knappe areal i sentrum i det hele tatt skal brukes til slike formål. Kanskje bør det sentrale sentrum gi prioritet til privat handel, privat og offentlig service for både kommune og region.

### Nymoloen

Kommunen har valgt å bli eier av den nye moloen. Dette forplikter og fordrer styring. Ferdigstillelse og forskjønning må til. Men det må *ikke* bli et område på land med båtparkering/utsett eller annen landverts infrastruktur som vil føre til opplagring av hengere, lagerskur og annet utstyr. Tvert om. Dette området roper i dag etter opprydding. Utvendige lagringsplasser for foretninger må bort eller bygges inn. Bare slik kan det mest sentrale sentrum bli verdig å ta imot kunder og gjester. Antallet parkeringsplasser på Lundplanet må begrenses og reguleres.

### Strengere trafikkregulering – i det grønne skiftet

Vi slutter oss til det kritiske utsagnet i skissen om at i sentrum "*mangler det sammenhengende gang- og sykkel forbindelser, og biltrafikk og parkering dominerer sentrum*". Vi synes trafikkbildet er til dels

rotete, og at "kjøre til butikkdøra" er blitt en sedvane (uvane). Et triveligere sentrum må regulere bilparkering strengere, og lage forbindelser for gående, trillende og syklende, og flere rom for torghandlende, gatekafer etc. Alt parkeringsareal langs fylkesveien gjennom sentrum må bort og 40 km fartsgrense må vurderes med tydelige fotgjengeroverganger kun på oversiktlige steder. Kollektivtrafikken bør få bedre kår. Bussene til og fra sentrum har en kronglete trase. Det må bli lettere for passasjerer å gå på/av i handelssentrumet, og det må bli lettere for bussene å kjøre til og fra. Hvis prioritert kan dette innplasseres langs vei dersom parkeringsplasser tas bort. Kan vi også få til en lokal pendlerbuss med hyppige avganger mellom ytterbygdene og sentrum? Buss som kan benyttes til/fra arbeid, skole, butikker, helsetilbud, fritidsaktiviteter?