

Sortland kommune

► **Mulighetsstudie for Sortland**

Handel og trafikk

Delrapport 3

Oppdragsnr.: 5184686 Dokumentnr.: C Versjon: C Dato: 2019-01-29



Oppdragsgiver: Sortland kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Helle Næss
Rådgiver: Norconsult AS, Jåttåflaten 27, NO-4020 Stavanger
Oppdragsleder: Fredrik Omdal
Fagansvarlig: Fredrik Omdal
Andre nøkkelpersoner: Morten Selnes

C	2019-01-29	Mindre revisjon	FrOmd	MoSel	FrOmd
B	2019-01-04	Revidert etter kommentarer fra Sortland kommune	FrOmd	JeJ	FrOmd
A	2018-11-28	Mulighetsstudie Sortland	FrOmd	JeJ	FrOmd
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Denne mulighetsstudien er del 3 i en leveranse som i tillegg omfatter en handelsanalyse (del 1), en trafikkanalyse (del 2) og en kort sammenfatning av disse. Mulighetsstudien for Sortland, som setter søkelys på handel og trafikk, er utarbeidet med bakgrunn i de to foregående delene av prosjektet og resultatene som ble funnet i disse. Handelsanalysen konkluderer med at det i perspektiv år 2030 vil være et reelt behov for økt handelsareal i størrelsesorden 25.000 – 30.000m². Det er i denne mulighetsstudien (Tiltak H1) vist til at det er mulig å realisere et areal i sentrum på ca. 16.000m² på relativt kort sikt.

I det første kapittelet av mulighetsstudien blir mulighetene vedrørende handel for Sortland belyst. Kapittelet starter med en SWOT – analyse for Sortland før ulike vekstscenarier blir beskrevet. Det er så utarbeidet og beskrevet i alt 8 tiltak for handel med bakgrunn i funnene fra Handelsanalysen og innledende delkapitler. Tiltakene vedrørende handel for Sortland er ikke samlet i tiltakspakker, men direkte anbefalt og kommentert i hver tiltaksbeskrivelse. Dette er valgt på grunnlag av at de fleste tiltakene kan ses på enkeltvis, og avhenger ikke av andre tiltak. Generelt kan det sies at avklaringer rundt fremtidig utvikling av handelsareal og lokalisering av disse samt andre prosjekter som havn/terminal/hotell ol. må gjøres for å imøtekomme og sikre fremtidig vekst. Samarbeid gjennom Nordlandsmodellen, samt tilrettelegging for hovednæringer knyttet til Sortland og etablering av et prosjekt BID-Sortland ses på som gode punkter for videre utvikling.

I det andre kapittelet av mulighetsstudien blir i alt 12 tiltak vedrørende de trafikale utfordringene knyttet til Sortland, og spesielt Fv.82 Vesterålgata, presentert, gjennomgått og samlet i tiltakspakker. Tiltakene er utformet med bakgrunn i resultatene fra Trafikkanalysen, og forsøker å imøtekomme og løse utfordringene funnet i denne analysen helt eller delvis, både med tanke på den lokale trafikken, og gjennomfartstrafikken. Flere av tiltakene går ut på å bedre de trafikale forholdene med geometriske endringer som saneringer eller utbedringer av kryss. Dette er en direkte måte å imøtekomme den største trafikkmengden på. Andre tiltak som parkeringsløsning, kollektiv og tilrettelegging for myke trafikanter går på holdningsendringer og overføring av trafikk til mer miljøvennlige transportmidler. Til slutt belyses større tiltak med hensikt i å flytte eller endre trafikkbildet på Fv.82 Vesterålgata.

Tiltakene for trafikk er i sin helhet, med unntak av tiltak T11 Lysregulering, samlet i 4 tiltakspakker. Disse tiltakspakkene vil ha et betydelig sprang i størrelsen av investering nødvendig og i når realiserings-tidspunkt kan nås. Under er innholdet i tiltakspakkene kort oppsummert, og presentert i stigende rekkefølge med tanke på de to nevnte faktorene kostnad og tid:

- **Tiltakspakke 0: Trafikkreduserende tiltak**
Denne tiltakspakken inkluderer de tiltakene som vil redusere trafikken uten betydelige investeringer på utbedring av vegnettet.
- **Tiltakspakke 1: Utbedring av enkeltkryss hver for seg**
Denne tiltakspakken inkluderer de geometriske endringene for enkeltkryss, samt holdnings-endrende tiltak som kollektiv, parkering og fokus på myke trafikanter.
- **Tiltakspakke 2: Etablering av miljøkulvert**
Denne tiltakspakken inneholder alt som Tiltakspakke 1 innehar, men inkluderer i tillegg tiltaket om å etablere en miljøkulvert på deler av Fv.82 Vesterålgata.
- **Tiltakspakke 3: Lede gjennomgangstrafikken utenfor Sortland**
Denne tiltakspakken inneholder alt som Tiltakspakke 1 innehar, men inkluderer i tillegg tiltaket om å lede gjennomgangstrafikken utenfor Sortland, samt tiltaket med bompenger.

Anbefalinger knyttet til valg av tiltakspakke på kort og lang sikt gjøres i del 4 av dette prosjektet, Sammendraget.

► Innhold

1	Innledning	5
1.1	Om oppdraget	5
1.2	Om mulighetsstudien	5
2	Handel	6
2.1	SWOT - analyse	6
2.2	Investeringer i Nord-Norge 2018-2026.	7
2.3	Handelsbasert vekst i Sortland	8
2.3.1	<i>Business as usual</i>	8
2.3.2	<i>Vekst gjennom økt aktivitet</i>	8
2.4	Tiltak handel	9
2.4.1	<i>Tiltak H1: Utvikling av potensielt handelsareal i Sortland sentrum</i>	9
2.4.2	<i>Tiltak H2: Utvikling av potensielt handelsareal utenfor Sortland sentrum</i>	11
2.4.3	<i>Tiltak H3: Netthandel som mulighet for etablering av terminaler, logistikk mm.</i>	14
2.4.4	<i>Tiltak H4: Pilot Nordlandsmodellen, byutvikling.</i>	15
2.4.5	<i>Tiltak H5: Hotellprosjekter og destinasjonsutvikling</i>	17
2.4.6	<i>Tiltak H6: Servicenæringer overfor «Blå sektor» - spesielt i forhold til havbruksnæringen og havfiske</i>	17
2.4.7	<i>Tiltak H7: Muligheter for flytting av Sortland havn</i>	20
2.4.8	<i>Tiltak H8: Business Improvement District, BID</i>	22
3	Trafikk	24
3.1	Tiltak trafikk	25
3.1.1	<i>Tiltak T1: Saneringer</i>	25
3.1.2	<i>Tiltak T2: Utbedring av rundkjøring 01 ved Sortlandsbrua</i>	26
3.1.3	<i>Tiltak T3: Utbedring av kryss 04 ved Circle K</i>	27
3.1.4	<i>Tiltak T4: Utbedring av rundkjøring 06 ved Gårdsalléen</i>	28
3.1.5	<i>Tiltak T5: Forbinde Vesterveien og Bjørklundveien</i>	31
3.1.6	<i>Tiltak T6: Ny parkeringsløsning</i>	34
3.1.7	<i>Tiltak T7: Lokalt kollektivtilbud</i>	35
3.1.8	<i>Tiltak T8: Sikre gode og trygge kryssninger for myke trafikanter</i>	36
3.1.9	<i>Tiltak T9: Miljøkulvert</i>	36
3.1.10	<i>Tiltak T10: Omlagging av Fv.82</i>	37
3.1.11	<i>Tiltak T11: Lysregulering</i>	37
3.1.12	<i>Tiltak T12: Bompenger</i>	37
3.2	Tiltakspakker	38
3.2.1	<i>Tiltakspakke 0 Trafikkreduserende tiltak</i>	38
3.2.2	<i>Tiltakspakke 1 Utbedring av enkeltkryss</i>	39
3.2.3	<i>Tiltakspakke 2 Etablering av miljøkulvert</i>	40
3.2.4	<i>Tiltakspakke 3 Lede gjennomgangstrafikken utenfor Sortland</i>	41

1 Innledning

1.1 Om oppdraget

Dette oppdraget som Norconsult AS utfører for Sortland kommune, og omhandler «Trafikkanalyse med mulighetsstudie for Fv.82 Vesterålskata og handelsanalyse for Sortland», består av 4 deler:

- Del 1: Handelsanalyse
- Del 2: Trafikkanalyse
- Del 3: Mulighetsstudie
- Del 4: Sammendrag

Denne rapporten omhandler del 3 av oppdraget, mulighetsstudien, og baserer seg på resultatene som er funnet i de to foregående delene.

1.2 Om mulighetsstudien

Mulighetsstudien er delt opp i to, i kapittel 2 presenteres muligheter vedrørende handel basert på del 1 av dette prosjektet, Handelsanalysen. Det legges først frem en SWOT – analyse for Sortland, før investeringer og handelsbasert vekst for Sortland diskuteres. Det legges så frem flere mulige tiltak for handel, og det gis anbefalinger fortløpende knyttet til hvert tiltak. Disse anbefalingene gjelder generelt, og det er ikke foretatt en samling av ulike tiltak knyttet til handel av denne grunn.

I kapittel 3 i denne mulighetsstudien presenteres så tiltak basert på målene for trafikk satt i byplanen og del 2 av dette prosjektet, Trafikkanalysen. Disse tiltakene samles så i forskjellige tiltakspakker basert på omfang både i forhold størrelse av investering og tid til implementering. Tiltakspakkene er utformet slik at alle anbefales utført da de løser problemene knyttet til Fv.82 i større og mindre grad. Tiltak som er funnet ugunstige eller overflødige er ikke tatt med i tiltakspakkene. Valg av tiltakspakke vil allikevel avhenge sterkt av både tidshorisont og investeringsmidler tilgjengelig.

Anbefalinger knyttet til valg av tiltakspakke på kort og lang sikt gjøres i del 4 av dette prosjektet, Sammendraget.

2 Handel

2.1 SWOT - analyse

Denne SWOT - analysen er blitt utviklet og kommentert i flere møter med Sortland kommune, åpne møter med næringsaktører og i styrings- og referansegruppen for dette prosjektet.

Sortland 2018. SWOT	
Basert på åpne møter, møter med bedrifter, møter med kommunen og styringsgruppen	
Nåtid; Styrke	Nåtid; Svakhet
Beliggenhet - kommunikasjonssenter i Vesterålen	Svak befolkningsvekst i BA-regionen
Sterk handelsnæring "topp 15 i landet"	Svak sysselsettingsvekst i privat sektor
Kultursenter for regionen	FV 82 (Vesterålsgt.) er utilstrekkelig dimensjonert
Meget sterk fiskeri/havbruksnæring i regionen	Fraflytting blant ungdom
Havn / skipsled / hurtigruta	Tilgang på byggeklare næringsarealer i sentrum
Skolesenter / kompetanse	
Etablerte regionale samarbeidsfora	
Løser nasjonale sikkerhetsoppgaver - Kystvaktbasen	
Stor frivillig sektor - engasjement	
Framtid; muligheter	Framtid; trusler
Regionforstørring - veibygging - Infrastruktur	Flytting av Kystvakta
Veipakke Vesterålen	Flere, større modulvogntog
Ny havnestruktur	Framtidig flyplass-struktur
Turisme / reiseliv - stort potensiale	Økt fraflytting fra småkommunene / småsteder
Næringsutvikling (fiskeri, havbruk, transport + +)	Økende konkurranse fra Narvik og Harstad
Kobling mellom kultur og turisme	Eldrebolegen
Sterkere regionalt samarbeid	Økende netthandel
Akkvisisjon av nasjonale oppgaver	Nasjonale / internasjonale konjunktorendringer
Utenlandsk tilflytting	
Terminalutvikling for netthandel	
Realisering av nye næringsarealer	
Utvikling av aksene Hadsel-Sortland-Øksnes	
Utvikling av servicenæring - blå sektor	
Olje/gass/energi	
Rakettskytefelt på Andøya	

Figur 1 - SWOT-analyse for Sortland.

2.2 Investeringer i Nord-Norge 2018-2026.

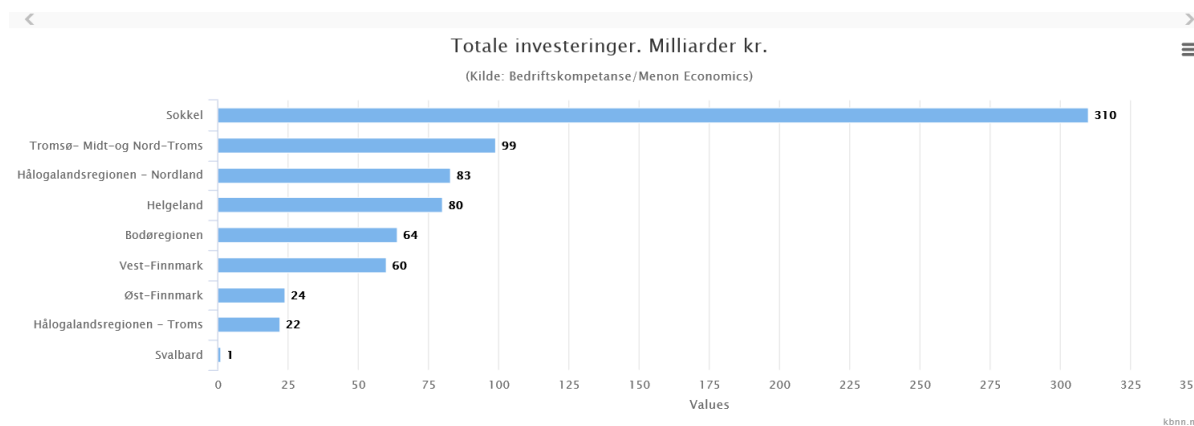
Konjunkturbarometer for Nord-Norge (2018) ble presentert den 12. november 2018, og gir en oversikt basert på 813 identifiserte investeringsobjekter som sammen med investeringene i boliger utgjør 742,6 milliarder kroner de neste 8 årene (2018 – 2026).

Dette er 7,6 milliarder kroner mer enn fjorårets estimat for samme periode. På sokkelen forventes det nå store investeringer fremover (310 milliarder kroner). På fastlandet vil boliginvesteringene være den største bidragsyteren i regionen (192 milliarder), etterfulgt av investeringer i offentlige bygg og infrastruktur.

Investeringer på sokkelen står for de største investeringene de kommende årene, og utgjør tilsammen 310 milliarder kroner. Disse investeringene er hovedsakelig knyttet til drift, modifikasjoner og utbygginger av satellittfelter samt planlagte investeringer på de nye feltene Johan Castberg, Alta/Gohta, Wisting og i Barentshavet sørøst. Det ligger også inne planlagte investeringer i tilknytning til en ny oljeterminal på Veidnes. Den årlige investeringsaktiviteten knyttet til drift og utbygging på disse prosjektene er estimert til 50 milliarder kroner per år fram til 2020, med en økning til 70 milliarder kroner per år etter 2020.

For denne mulighetsstudien er det interessant at det i perioden forventes et investeringsvolum i Hålogalandsregionen på 105 milliarder kroner (83 i Hålogaland-Nordland og 22 i Hålogaland-Troms).

Dette åpner muligheter spesielt i forhold til bygge- og anleggsbransjen og i forhold til handels- og servicevirksomhet knyttet til bygge- og anleggsbransjen, samt byggevarehandel.



Figur 2. Investeringer i Nord-Norge fordelt på regioner. Perioden 2018-2026. Kilde: Konjunkturbarometer for Nord-Norge (2018).

2.3 Handelsbasert vekst i Sortland

Handel er en meget viktig næring for Sortland. Vi legger til grunn at omsetningsveksten innen detaljvarehandel i Sortland er høy, men vi finner også at vekstraten i detaljvareomsetningen i sammenlignbare byer er høyere (tabell 15 i handelsanalysen):

Mill kr.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Diff	Diff %
1902 Tromsø	4 994	5 146	5 363	5 620	5 958	6 169	6 457	6 781	7 089	7 391	2 397	48,0
1865 Vågan	653	669	665	688	718	717	764	817	872	927	274	42,0
1860 Vestvågøy	756	767	808	837	869	879	938	945	1 010	1 049	293	38,8
1804 Bodø	3 554	3 582	3 697	3 911	4 129	4 253	4 446	4 669	4 815	4 824	1 270	35,7
1841 Fauske	686	741	767	765	750	770	836	872	939	925	239	34,8
Landet	329 949	339 705	349 861	360 800	374 078	382 896	399 753	414 195	429 519	439 425	109 476	33,2
19 Troms	10 941	11 174	11 515	11 944	12 420	12 154	12 627	13 122	13 758	14 235	3 294	30,1
1833 Rana	1 820	1 884	1 948	1 996	2 077	2 163	2 241	2 235	2 301	2 355	535	29,4
18 Nordland	15 441	15 874	16 122	16 671	17 243	17 503	18 141	18 761	19 602	19 785	4 344	28,1
1820 Alstahaug	663	727	760	772	799	789	797	807	840	847	184	27,8
1824 Vefsn	971	1 008	1 019	1 032	1 062	1 067	1 104	1 097	1 149	1 151	180	18,5
1813 Brønnøy	577	579	517	543	614	638	655	659	683	675	98	17,0
1805 Narvik	1 388	1 414	1 413	1 432	1 456	1 461	1 524	1 556	1 604	1 592	204	14,7
1870 Sortland	1 150	1 167	1 157	1 168	1 169	1 116	1 154	1 252	1 285	1 303	153	13,3
1901 Harstad	2 427	2 416	2 474	2 621	2 705	2 174	2 273	2 295	2 380	2 470	43	1,8

Figur 3 - Vekstrate i detaljvareomsetningen for Sortland og sammenlignbare byer.

Ut fra tabellen kan vi se at vekstraten for Sortland i perioden 2008 til 2017 har vært 13,3%. Veksten målt i kroner har i samme periode vært 153 mill kr. I Harstad har vekstraten i perioden 2008 – 2017 vært lavere – 1,8%, mens den i Vågan (Svolvær) og Vestvågøy (Leknes) har vært henholdsvis 42% og 38,8%. Veksten målt i kroner i disse to Lofotenbyene var i perioden henholdsvis 274 mill kr og 293 mill kr – nesten det dobbelte av veksten i Sortland målt i kroner. Vi ser for oss en videre utvikling for handelsnæringen på Sortland i to scenarier;

1. Business as usual
2. Regionforstørring gjennom økt aktivitet

2.3.1 Business as usual

Vekstrate – framskrevet for Sortland. Vekst som i Sortland, Narvik og Harstad fram til 2030. Dette alternativet er dokumentert i Handelsanalysens kap 2. I perspektiv år 2030 vil dette gi et økt behov for handelsareal på ca 17.500 m².

2.3.2 Vekst gjennom økt aktivitet

Vekstrate som i Lofotbyene (Vågan og Vestvågøy) og som i landsgjennomsnittet. I perspektiv år 2030 vil dette gi et økt behov for handelsareal på ca 49.500 m². Mulighetene for økt vekst og som er opplistet her, er dels innhentet gjennom eksisterende planer og dels gjennom møter på Sortland i løpet av planperioden for Handelsanalysen og Trafikkanalysen høsten 2018. Vi vil se nærmere på følgende vekstmuligheter:

- ❖ Tiltak H1: Utvikling av potensielt handelsareal i Sortland sentrum
- ❖ Tiltak H2: Utvikling av potensielt handelsareal utenfor Sortland sentrum
- ❖ Tiltak H3: Netthandel som mulighet for etablering av terminaler, logistikk mv.
- ❖ Tiltak H4: Pilot Nordlandsmodellen. Byutvikling
- ❖ Tiltak H5: Hotellprosjekter og destinasjonsutvikling
- ❖ Tiltak H6: Servicenæringer overfor «Blå sektor» - spesielt i forhold til Havbruksnæringen og Havfiske
- ❖ Tiltak H7: Muligheter for flytting av Sortland havn
- ❖ Tiltak H8: Business Improvement District BID – på Norsk

Tiltakene beskrives nærmere i kapittel 2.4

2.4 Tiltak handel

2.4.1 Tiltak H1: Utvikling av potensielt handelsareal i Sortland sentrum

I forbindelse med dette prosjektet har Norconsult fått utarbeidet en oversikt over potensielle handelsareal i Sortland sentrum. Status for denne oversikten er pr i dag at vi ønsker å fokusere på de mulighetene som ligger i arealutvikling i sentrum. I og med at dette pr i dag kun er en oversikt, har vi ikke tatt kontakt med aktuelle grunneiere. Potensielt handelsareal er vist med gul farge på denne kartskissen;



Dette er eksempler på arealer som kan omdisponeres til handelsvirksomhet og annen virksomhet. En mer fullstendig oversikt er vist i Byplanen for Sortland.

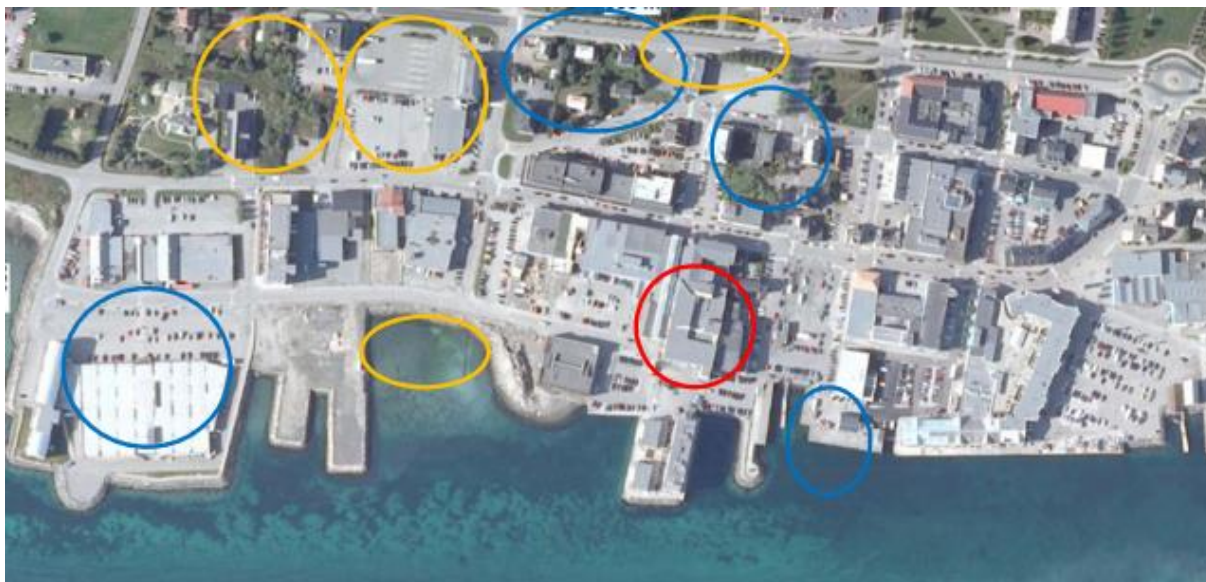
Arealene lengst mot nord (15/516 og 15/462) er tomta til den gamle brannstasjonen. Disse tomtene har et samlet areal på ca 3.500m². Disse arealene eies av Sortland kommune.

Arealet (15/618) er Rutebilstasjonen, og 15/656 er et areal det er naturlig å se i en sammenheng. Begge disse arealene er privat eid i dag. Disse arealene har en samlet flate på ca 12.850 m².

Figur 4 - Potensielle arealer for handel i Sortland sentrum.

Bruks/gårdsnr.:	Navn;	Areal (m ²);
15/516	Gml brannstasjon	2.131
15/462	Gml brannstasjon	1.378
15/618	Rutebilstasjonen	9.184
15/656	Priv eiend.	3.671
Sum areal		16.364

Disse arealene i sentrum har et samlet grunnflateareal på i overkant av 16.000 m². En fremtidig utvikling av disse arealene i flere etasjer vil åpne for et betydelig høyere handelsareal. Det er i Byplan Sortland gitt bestemmelser for byggehøyder og at det i kvadraturen tillates en generell byggehøyde på 4 etasjer, med en evt tilbaketrukket 5. etasje¹. Det er også i byplanen gitt en oversikt over utbyggingspotensialet i sentrum:



Figur 5. Utbyggingspotensialet i sentrum. Kilde: Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027. Planbeskrivelse side 36.

Tomta til den gamle brannstasjonen eies av Sortland kommune. Den gamle brannstasjonen ble etablert i et tidligere verksted. Det må her tas høyde for forekomst av forurenset grunn.

Rutebilstasjonen har i dag en frekvens på 62 bussavganger daglig. De fleste avganger er knyttet til forbindelse til Stokmarknes lufthavn og Evenes Lufthavn. I dette prosjektet har vi vært i kontakt med Nordland fylkeskommune. Gruppeleder – plan og utvikling samferdsel Bjørnar Klausen skriver i epost den 07.11.2018 bl.a. følgende:

«Som jeg nevnte for deg i telefonen er det gjennom økonomiplanen fattet vedtak om at kollektivtrafikkterminaler skal legges ned. Dette betyr at vi i samarbeid må finne nye løsninger for kollektivtrafikken på Sortland.

Vi har gjennomført tilsvarende prosesser i Bodø, Narvik, Mosjøen, Sandnessjøen og Mo i Rana. Dette er løst ved at bussene flyttes bort fra «torg» til gateterminaler. Vi oppnår dermed besparelser ved at bussenes holdeplasser flyttes ut på offentlig arealer (gate). Eksempelvis er det i Bodø etablert gateterminal for bylinjene som håndterer over 400 passeringer pr. døgn. Regionbussene vil på sikt også bli flyttet til samme gateterminal så snart nødvendig infrastruktur er etablert.

Jeg kjenner ikke arbeidet med Vesterålsgate, men er enig med deg at det er viktig å få med i analysen hvilken virkning nedleggelse av dagens kollektivterminal vil få for bysentrumet. Vi (samferdsel) må også tenke litt på hvordan vi løser et nytt opplegg, mht. bussbytter etc. Tar dette opp internt hos oss i fylkeskommunen og kommer tilbake relativt raskt med forslag til innspill.»

Ut fra eiendomsforhold og den pågående diskusjonen om bruken av bussterminalen, vil vi anta at tomtearealene omkring bussterminalen er de mest aktuelle arealene for en videre utvikling av handel og annen næringsvirksomhet i kombinasjon med boliger i sentrum. Vi understreker her at disse arealene (16.000 m²), ikke er de eneste mulige utviklings- og handelsarealene i Sortland. Vi viser her til figur 5.

¹ Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027. Bestemmelser. Formannskapet 27.08.15. Kap 2.3.3.

Anbefaling:

- ❖ Det bør startes en prosess i Sortland der kommune, næringsliv og viktige aktører innen byutvikling søker å realisere utviklingsprosjekter innen handel, næringsutvikling og bolig på potensielle utviklingsområder i Sortland sentrum. Det anbefales her å starte med arealene omkring den gamle brannstasjonen og rutebilstasjonen. I denne prosessen bør evt. andre potensielle arealer for utvikling avklares. I forhold til arealene omkring rutebilstasjonen må man:
 - Avklare framtidig rutebilstruktur med Nordland fylkeskommune
 - Avklare alternativ lokalisering for rutebiltrafikken.
 - Avklare eiendomsforhold og aktualitet i forhold til utvikling av disse handelsarealene.

2.4.2 Tiltak H2: Utvikling av potensielt handelsareal utenfor Sortland sentrum

Regional planbestemmelse (Fylkesplanens kapittel 7) åpner for at kjøpesenter (kjøpesenter med et samlet handelsareal større enn 3.000 m²) unntaksvis kan etableres utenfor sentrumsområdet. Den regionale planbestemmelsen forutsetter her at arealbruken skal avklares gjennom godkjent kommuneplan – det vil si at slike arealer skal defineres og avgrenses som handelsområde / avlastingsområde for sentrum og forankres i kommuneplanen.

Av Byplan for Sortland framkommer det at handel med plasskrevende varegrupper ikke skal plasseres i sentrum. Etablering og videreutvikling av handel med plasskrevende varer skal skje i tilknytning til Vesterålgate der slik handel har gode eksponeringsmuligheter og god tilgang i forbindelse med ut/inntransport.

Handelsareal utenfor det definerte sentrumsområdet bør i hovedsak disponeres til handel med plasskrevende varer. Plasskrevende varer er definert i Byplan for Sortland (Planbeskrivelsen side 35), og mer inngående definert i handelsanalysen som ligger til grunn for denne mulighetsstudien. Handel med dagligvarer og fagvarehandel bør unngås i slike handelsarealer.

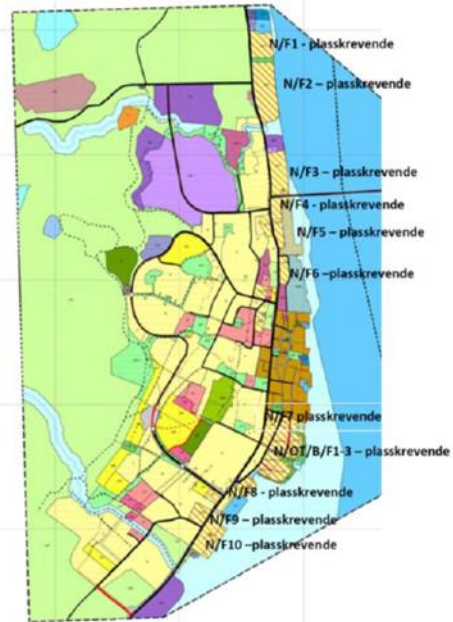
Det er i Byplan Sortland avsatt 10 arealer der det tillates handel med plasskrevende varer. 5 av disse arealene er utbygd / nær utbygd². 3 areal ligger nord for Sortlandbrua.

For å ivareta en framtidig utvikling innen handel med plasskrevende varer, og samtidig videreutvikle en mest mulig kompakt bystruktur, vil vi anbefale at det søkes etablert handelsområde / avlastingsområde for handel like nord og sør for sentrumsområdet. Det anbefales ikke at det etableres slike areal nord for Sortlandbrua. Slike arealer kan kombineres med annen næringsvirksomhet og parkeringsareal for sentrumsområdet. Der er derved relevant å se slike arealer i sammenheng med sentrumsutviklingen for øvrig og fortrinnsvis søke å legge slike arealer i gangavstand til sentrum.

² Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027. Planbeskrivelse side 40.

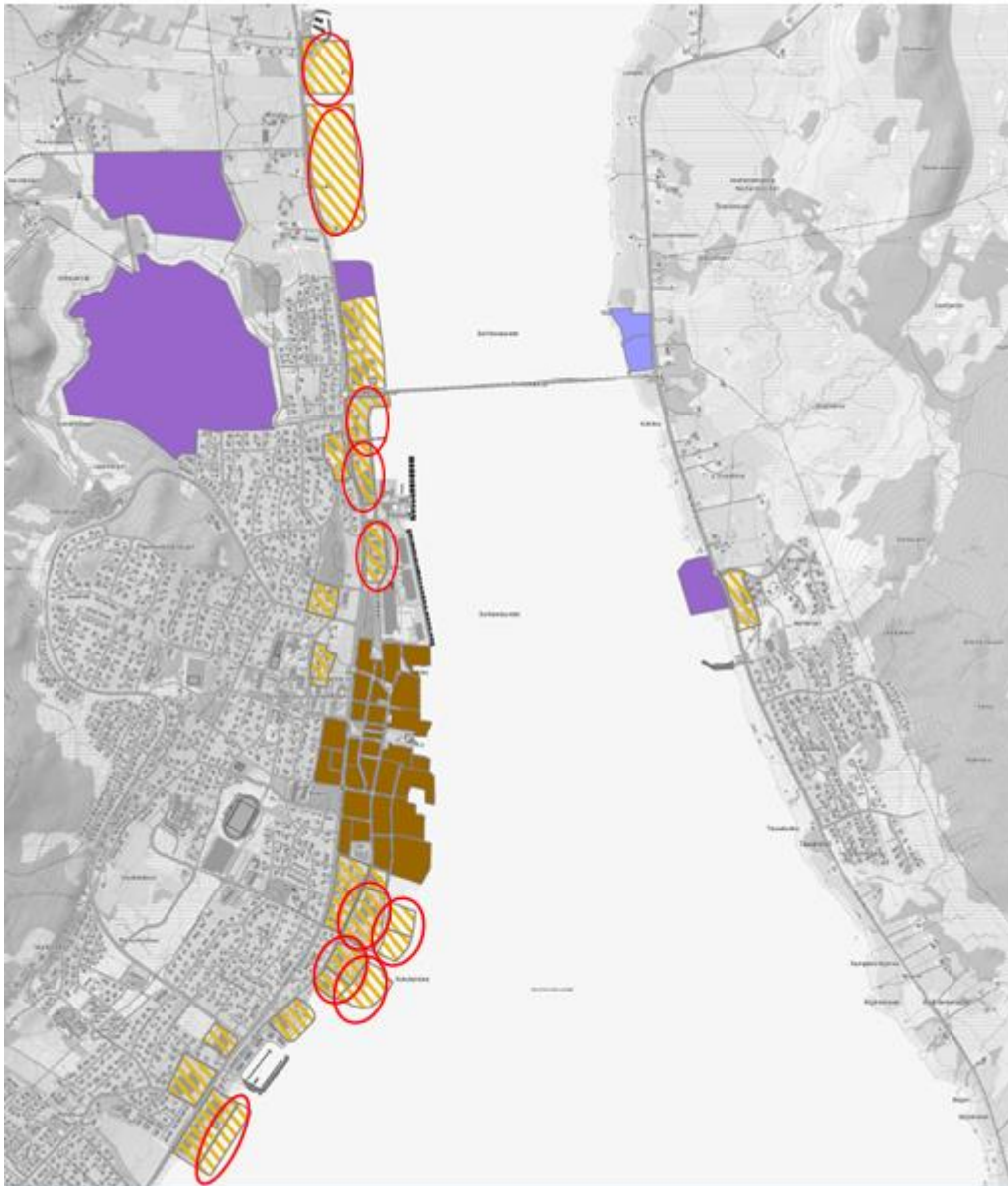
Følgende områder utenfor sentrum tillater handel med plasskrevende varer:

Gnr./ Bnr.	Område	Daa	Ikke utbygd
N/F1	Ånstadsjøen, inkl. utbygde arealer og utfyllingsområder	35	29
N/F2	Sjøområdet Selneselva – Ånstadsjøen inkl. utfylling	80	78
N/F3	Område nord for Sortlandsbrua	46	21
N/F4	Område sør for Sortlandsbrua	16	5
N/F5	Område vest for Kystvakta, regulert til industri/lager	13	13
N/F6	Område vest for Havna, regulert til industri/lager	15	15
N/F7	Kvartal 1, Vesterålskraft m.fl.	25	0
N/F8	Området nord for Sørhamna	17	0
N/F9	Strandskogjordet	19	19
N/F10	Utvidelse Strandskog næringsomr., i dag utbygd ca 30 daa	17	17
N/F20	Strand sentrum, øst for Rv. 85	12	4
N/OT/F/B1-3	Natsteinøra, vestre del	42	42
N/OT/B1-3	Natsteinøra, østre del	43	43



Figur 6 – Områder utenfor sentrum der det tillates handel med plasskrevende varer. Kilde: Sortland kommune. Byplan Sortland. Planbeskrivelse. Side 40.

På kartskissen under er det markert med røde sirkler arealer der det synes realistisk å etablere / videreutvikle handel med plasskrevende varer. Vi tror at disse arealene i overskuelig framtid vil være tilstrekkelige i forhold til å imøtekomme næringens utviklingsbehov. Disse arealene kan legges til grunn for å definere avlastingsområder / handelsareal utenfor sentrum for handel med plasskrevende varer og annen virksomhet.



Figur 7. Skisserte arealer for etablering / utvikling av handel med plasskrevende varegrupper.

Anbefaling:

Ut fra ønsket om å opprettholde Sortland som en kompakt by vil vi her anbefale at;

- ❖ Det etableres handelsområder som avlastingsområder for sentrum like sør og like nord for dagens sentrumsområde. Disse handelsområdene etableres ved første revisjon av kommuneplanens arealdel.
- ❖ En etablering av handelsområder / avlastingsområder kan legge til grunn de områdene som er avsatt til slik handel i Byplan Sortland. Vi anbefaler ikke at slike areal etableres nord for Sortlandbrua.
- ❖ Disse avlastingsområdene bør – gjennom retningslinjer - fortrinnsvis forbeholdes handel med «plasskrevende varer» - eventuelt i kombinasjon med annen næringsvirksomhet som servicenæringer, terminaldrift, transportvirksomhet, bygg- og anleggsvirksomhet, parkering mv. Arealene bør ikke tillates for handel med dagligvarer og fagvarer.
- ❖ Eventuelt kan frigjorte arealer i Sortland havn være interessante i en slik sammenheng (H6).

2.4.3 Tiltak H3: Netthandel som mulighet for etablering av terminaler, logistikk mm.

Den raske veksten innen netthandel utfordrer i første rekke det vi kaller «sentrumshandel» eller faghandel (klær, sko, fritidsutstyr, sportsutstyr, rekvisita, elektronikk, bok og papir etc). Netthandelen utfordrer også transport- og logistikkbransjen ved at varen uansett må transporteres fra nettbutikken og fram til kunden.

Dette øker behovet for terminaler for omlasting av varer, visningsrom og eventuelt utsalg i tilknytning til terminaler.

Anbefaling:

- ❖ Det bør iverksettes en prosess som avklarer behovet for terminaler mv knyttet til netthandel og betingelsene for å etablere slike enheter til Sortland. Slike enheter kan etableres i næringsarealene ved Markveien. Eventuelt kan frigjorte arealer i Sortland havn være interessante i en slik sammenheng (H6).

2.4.4 Tiltak H4: Pilot Nordlandsmodellen, byutvikling.

Faglig råd for bypolitikk leverte sitt sluttokument i 2016 til Nordland fylkeskommune:

<https://www.nfk.no/tjenester/regional-utvikling/by-og-regionsenterpolitikk/faglig-rad-for-bypolitikk-i-nordland/>

Sentralt i dette arbeidet er utviklingen av Nordlandsmodellen. Rapportene som dokumenterer og beskriver Nordlandsmodellen finnes på lenken vist foran.



Figur 8 - Nordlandsmodellen.

Nordlandsmodellen har til hensikt å gi byene gjennomføringskraft til å oppnå konkrete resultater, utnytte potensialene og møte de negative utfordringene. Nøkkelen til dette ligger i:

1. Bedre koordinering av satsningsområder og sektorinteresser, gjennom en styrket samhandling både på tvers av sektorenes interne linje-organisering og mellom offentlige og private aktører.
2. Å tilføre hver av bykommunene økt arbeidskapasitet og kompetanse.

Organisatorisk søkes dette løst gjennom organisering av;

- ❖ Byprosjekter i de ti byene
- ❖ Ett fellesprosjekt på fylkeskommunalt nivå.

Forslag til oppgaver og mål:

- ❖ Kompakte byer
- ❖ Sømløst nord
- ❖ Bedrifts- og næringsutvikling
- ❖ Klima
- ❖ Kompetanse
- ❖ Frivillig sektor
- ❖ Samlet befolkningsutvikling

Til hvert av disse tema er det gitt effektmål og resultatmål. Tema «sømløst nord» beskriver et enkelt, attraktivt og konkurransedyktig kollektivt reisenett i den enkelte byregion og i resten av Nordland som

en viktig ryggrad i samfunnsutviklingen. Når dette nettet tilpasses slik at det kan betjene en stor andel av arbeids-, tjeneste-, service- og fritidsreisene vil det ha stor positiv ringvirkning for regionenes utvikling.

Bo-, arbeids- og servicemarkedene forbedres. Innbyggere og turister får bedre tilgang til tjenester og opplevelser i et sammenhengende reisenett. Næringslivet og kompetansemiljøer får bedre tilgang til arbeidskraft og kunder. Dette krever at rutetilbud, infrastruktur, informasjons- og betalingssystemer fungerer mest mulig sømløst for de reisende.

Koordinering av rutetider i knutepunkter og andre kollektive infrastrukturtiltak vil gi større reisemuligheter og øke utnyttelsen av de samlede transportressursene på tvers av transportmidler og ansvarlige myndigheter og operatører.

For å kunne konkretisere og etablere erfaringer og referanser til Nordlandsmodellen vil det være viktig å utprøve denne modellen gjennom pilotprosjekter.

Anbefaling:

- ❖ Sortland bør i samarbeid med Nordland fylkeskommune utvikle en pilot som gjennomfører Nordlandsmodellen i Sortland og Vesterålen. Dette kan gjennomføres som en «sømløs akseby» mellom Stokmarknes – Sortland – Andøy og Myre/Øksnes. Dette kan også sees i sammenheng med en «veipakke Vesterålen».
- ❖ De interne aksene gjennom Sortland bør videreutvikles i hht rapporten fra Byromseminaret i Sortland (2013).
- ❖ Dette kan sees i sammenheng med en omstrukturering av kollektivtrafikken i Sortland – Vesterålen (H1).

2.4.5 Tiltak H5: Hotellprosjekter og destinasjonsutvikling

Transportøkonomisk institutt (TØI) har den 8. desember 2009 levert rapporten «Ringvirkninger av et nytt hotell og kulturhus i Sortland».

Det estimeres i denne rapporten at ett hotell vil kunne generere 30.000 nyskapte gjestedøgn i Vesterålen og 34.000 nyskapte gjestedøgn i Sortland. Denne nyskapte økningen i gjestedøgn vil generere til sammen ca 59 mill kr i økt forbruk i Vesterålen og 66 mill kr i økt forbruk i Sortland. I tillegg kommer økt omsetning som genereres av dagsbesøk ved hotellet.

Det er under planlegging to nye hoteller på Sortland. Ett av disse i tilknytning til Vesterålen Handelspark og ett i nærheten av Kulturfabrikken. Disse etableringene vil til sammen;

- ❖ Øke antall gjestedøgn og antall dagsbesøk og derved virke regionforstørrende
- ❖ Øke etterspørselen etter varer og tjenester
- ❖ Øke antall sysselsatte i Sortland som igjen øker etterspørselen etter varer og tjenester

På kort sikt anses dette å være det viktigste prosjektet for å øke omsetningsvolumet og derved styrke handelsnæringen på Sortland. Dette vil også ha positive effekter på en videre utvikling av reiselivs-næringen i Vesterålen.

Den nyskapte trafikken fra hotellprosjektene må utredes nøye i de respektive prosjektene for å sikre en god avvikling av trafikken for alle trafikantgrupper også etter hotellene er etablert.

Anbefaling:

- ❖ Vi viser til tiltak / anbefaling under Tiltak H1, H4 og H8. Etableringen av to nye hoteller på Sortland vil skape så mange ringvirkninger at det bør etableres et forum for bred medvirkning i prosessen. Kommunen kan sammen med næringsforeningen og Visit Vesterålen ta initiativ til at det etableres et slikt forum.



Figur 9 - Mulig ny hotelleablering i Sortland.

2.4.6 Tiltak H6: Servicenæringer overfor «Blå sektor» - spesielt i forhold til havbruksnæringen og havfiske

Nordland hadde i 2017 en produksjon på 622.000 tonn fisk – hvorav 263.000 tonn laks. Nordland er derved Norges største oppdrettsfylke. Produksjonen av laks innebærer en produksjon av laksefor på ca 330.000 tonn. I tillegg til dette kommer intransport av emballasje (isoporkasser og paller).

Vesterålen er en nasjonal / internasjonal aktør i produksjon av sjømat, og en sømløs akseby (aktivitet H4) i Vesterålen vil her kunne være en betydelig aktør.

I en slik akse kan Sortland utvikle en posisjon innen servicenæringer i forhold til «Blå sektor». Utviklingen av slike næringer kan sees i sammenheng med aktivitet H6 – utviklingen av en pilot for «Nordlandsmodellen». I «Nordlandsmodellen» er regional kompetanseutvikling og offentlig/privat samarbeid sentrale komponenter.

Nordland fylkeskommune presenterte den 8. november 2018 en ny godsstrømsanalyse for Nordland. Som kartet viser, ligger Sortland i et viktig knutepunkt i den viktigste transportveien av fiskeprodukter ut av Nordland. Den viktigste godsstrømmen for sjømatnæringen (fiskeri og havbruk) passerer Sortland.

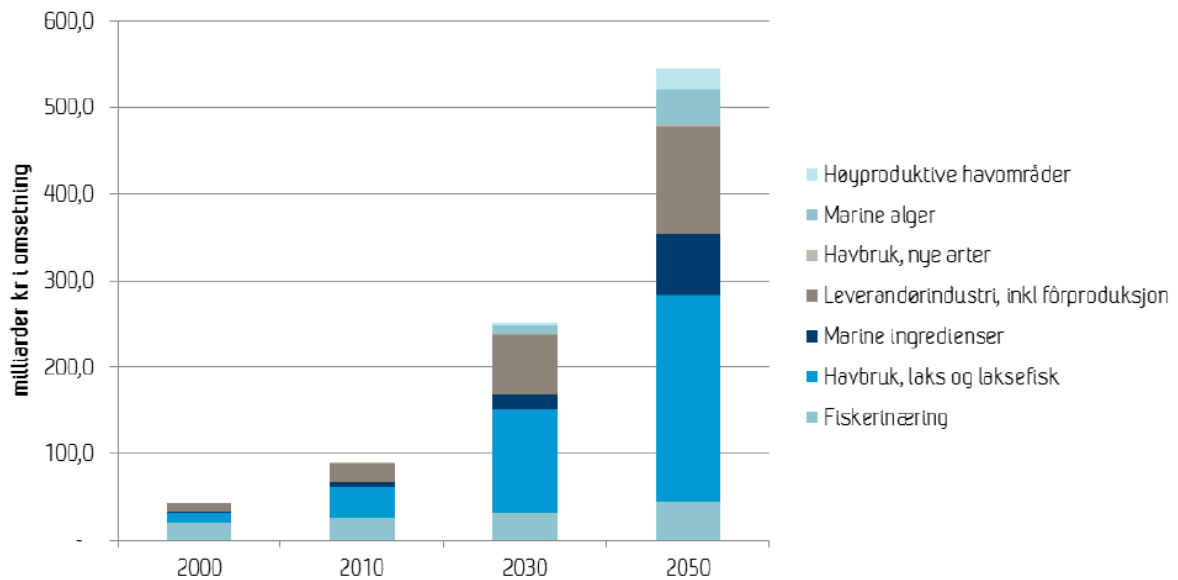
Sortland er derved et viktig «veikryss» for verdiskapingen innen sjømatnæringen både på regionalt og nasjonalt nivå.



Figur 10 - Godsstrømmer generert av sjømatnæringen (Fiskeri- og havbruk) i Nordland. Kilde: Nærings- og godsstrømsanalyse – Nordland. Nordland fylkeskommune og Kunnskapsparken i Nordland 2018.

En arbeidsgruppe oppnevnt av Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab (DKNVS) og Norges Tekniske Vitenskapsakademi (NTVA) leverte i 2012 rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050». Scenariet estimerer en økning til en omsetning innen marin verdiskaping i 2050 til 550 milliarder kroner-

Scenario 2050: Potensial for marin verdiskaping



Figur 11 - Scenario 2050: Potensial for marin verdiskaping.

Anbefaling:

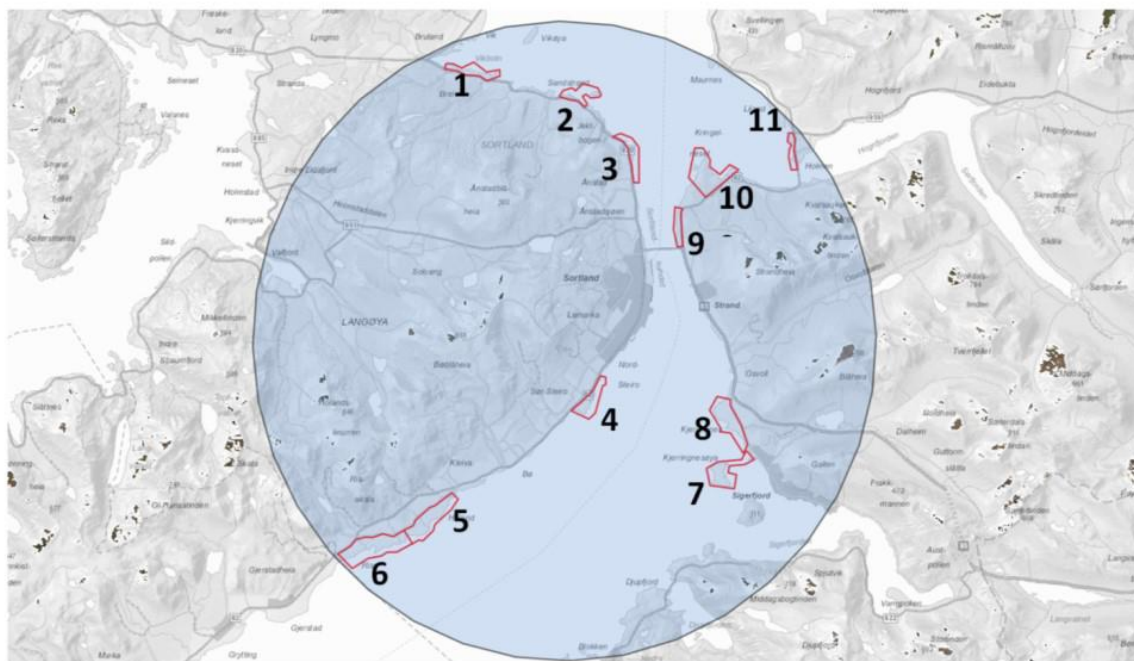
Vi viser spesielt til aktivitetene H2, H4 og H8. Det bør legges til rette for utvikling av servicebedrifter knyttet til «Blå sektor» i Sortland.

2.4.7 Tiltak H7: Muligheter for flytting av Sortland havn

Fra sak 102/18 Sortland formannskap. 4. oktober 2018.:

Kapasiteten i Sortland havn er i dag tilstrekkelig for å betjene dagens befolkningssmengde i Vesterålen. På sikt er det sannsynlig at transport- og logistikknæringen må ut av sentrumsområdet fordi byen trekker mot havna med etablering av hotell, kulturhus og annen virksomhet.

Sortland kommune og Sortland havn KF har gjennomført flere mulighetsstudier knyttet til vurdering av ulike lokaliteter for en framtidig havn. I perioden 2013 til 2014 gjennomførte Sortland havn en mulighetsstudie hvor flere områder ble vurdert. Kommunen vurderte i 2015 totalt 11 lokaliteter. Mange av områdene ble vurdert som lite egnede, fordi de kommer i konflikt med verna områder, kulturminner, friluftsinnteresser og landbruk med mer.



Figur 12 - Mulige plasseringer av ny havn for Sortland.

- | | | |
|-----------------------|------------------------|---------------------------|
| 1. Vikosen/Breivik | 2. Jektbogen/Verholmen | 3. Ramnflauget/Bygdneset |
| 4. Nordneset/Sørneset | 5. Holand | 6. Rise |
| 7. Kjerringnesøya | 8. Kjerringneset | 9. Strand (nord for brua) |
| 10. Kringelneset | 11. Holmen | |

Flere av alternativene ble av en eller flere grunner vurdert som uegnet til industri, men ble tatt med for å gi et sammenligningsgrunnlag. Avgrensingen av hvert område var grovt og forutsatte justering før det eventuelt ble tatt inn i arealplanen.

Planavdelingen konkluderte med følgende i sin rapport av 2015:

Ingen av alternativene er godt egnet for fremtidig industriutvikling. Dette grunnet sektorinteresser i samtlige alternativer. Etter sammenstilling av innsamlet data vurderes tre områder som mindre konfliktfylte. Av disse tre er Kringelneset det beste alternativet som et større industriområde. Dette begrunnes med at flere av interessekonfliktene som jordvern og kulturminnevern kan løses gjennom regulering. Det er fire forhold som anses utfordrende å løse gjennom regulering:

- ❖ Svært viktig friluftsområde.
- ❖ Beiteområde for rein.
- ❖ Arter av særlig stor forvaltningsinteresse: teist
- ❖ Viktige naturtyper: rik sump- og kildeskog, israndavsetninger, skjellsand.

Dette er verdier som sannsynligvis går tapt eller blir forringet ved industriutvikling i området.

Anbefaling:

En eventuell flytting av Sortland havn vil frigjøre arealer som kan benyttes til bl.a. handelsvirksomhet, servicenæringer, parkering mv. I overskuelig framtid synes det imidlertid å være tilstrekkelig med handelsareal i Sortland – j.fr. H1 og H2. En eventuell flytting av Sortland havn vil imidlertid kunne benyttes til virksomhetsutvikling som kan ha betydning for handelsnæringen.

2.4.8 Tiltak H8: Business Improvement District, BID

BID *Business improvement district* er et verktøy for å vitalisere sentrum gjennom forpliktende samarbeid mellom gårdeiere, næringsdrivende og kommunen. BID-verktøyet ble etablert på slutten av 1970 -tallet i USA, for å stoppe en akselererende nedgang i sentrumshandel, som en følge av en ekspansiv kjøpesenterutbygging utenfor sentrum.

Et Business Improvement District (BID) er et offentlig / privat bindende samarbeidsfelleskap, der eiendoms- og virksomhetseiere aktivt velger å gå sammen med felles innsats og felles bidrag for å opprettholde, utvikle og markedsføre et nærmere definert og avgrenset næringsområde. BID er et resultatorientert økonomisk bærekraftig samarbeid med formål å stabilisere og øke aktiviteten – både for hver enkelt virksomhet innen -, så vel som for hele næringsområdet samlet. Samarbeidet skjer mellom næringsdrivende i et vidt spekter, butikkeiere, eiendoms-/ gårdeiere og – ikke minst - lokale myndigheter. En anvendt kortdefinisjon er “et næringsområde med forbedringsmuligheter”.

Det spesielle med ordningen – og som må utredes og tilpasses i norsk sammenheng - er at den er hjemlet i lov, slik at alle private eiendoms- og gårdeiere innenfor det definerte området er pålagt å delta i samarbeidet og dekke sin del av kostnadene - ingen kan velge å stå utenfor. Det er pr i dag ingen norsk lovhjemmel som kan pålegge private eiendoms- og gårdeiere deltakelse i et slikt samarbeide. Dette må derfor i første rekke etableres som en felles avtalefestet ordning.

Et sentralt element i BID er at det utarbeides en vitaliseringsplan som forplikter alle innenfor det definerte BID-området til å bidra økonomisk gjennom en avtale. For å lykkes med BID, må næringslivet ha et nært og godt samarbeid med kommunen og koble arbeidet til kommunale planer. Kommunene på sin side må tilegne seg kunnskap om handelens utviklingstrekk og forutsetninger, og samarbeide med næringslivet om gode løsninger for drift og utvikling av sentrum. Målet er at handelen lokaliseres, utformes og tilpasses stedets omgivelser på en god måte, slik at de bidrar til et godt bymiljø og styrker livet i byen³.

Et gjennomgående trekk ved de fleste norske byer er at bare en del av de næringsdrivende, butikkeiere og gårdeiere aktivt medvirker til å løse felles oppgaver i sentrum, mens andre av ulike årsaker velger å stå utenfor. Vi finner også at mange sentrumsgårder eies av personer / selskaper med liten lokal forankring.

Det finnes også løsninger der kostnadene i sin helhet dekkes av de næringsdrivende, eller at disse kostnadene fordeles mellom eiere og næringsdrivende.

³ Kommunal og regionaldepartementet. Miljøverndepartementet. Faglig råd for bærekraftig byutvikling.

Et BID kan defineres slik:

Et BID (Business Improvement District) er et presist avgrenset område hvor næringsdrivende – forplikter seg gjennom en avtale om at de sammen skal investere i tiltak som styrker områdets konkurransevne⁴.

Et BID kan etableres slik:

- ❖ Det etableres en organisasjon / sentrumsorganisasjon som utarbeidet er forslag til vitaliseringsplan;
 - Felles virkelighetsforståelse
 - Hva skal planen omfatte / ikke omfatte (områdemessig og saklig)
 - Hva skal man søke å oppnå – mål
 - Virkemidler
- ❖ På grunnlag av planen utarbeides en avtale om gjennomføring av planen
- ❖ Organisasjonen / sentrumsorganisasjonen får ansvar og virkemidler for å gjennomføre planen.

Et BID kan eksempelvis omfatte;

- ❖ Flere gårdeiere i samme kvartal går sammen om oppgradering / utvikling av et kvartal. Enighet om kvartalsutvikling
- ❖ Flere gårdeiere går sammen om utenomhus-tiltak som gir kvartalet et enhetlig og mer tiltalende preg
- ❖ Felles parkeringsløsninger
- ❖ Felles løsninger for varelevering, lager, avfallstømming og annen logistikk
- ❖ Felles åpningstider

Anbefaling:

Det bør etableres et eget prosjekt BID-Sortland. Dette kan evt sees i sammenheng med H4 – Nordlandsmodellen.

⁴ Etter Norsk Sentrumsutvikling (2014). Vitalisering av sentrum – en norsk BID-ordning. Se også: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/subnettsteder/framtidens_byer/samlinger/nettverkssamling_bergen_okt2011/atp/dag2/bid_styrket_naeringsfelleskap_en_orientering.pdf

3 Trafikk

Byplanen har i sitt kapittel «5.5 Trafikk» listet opp flere mål for den aktuelle perioden. Disse kan leses i utsnittet under.

5.5 Trafikk

Mål

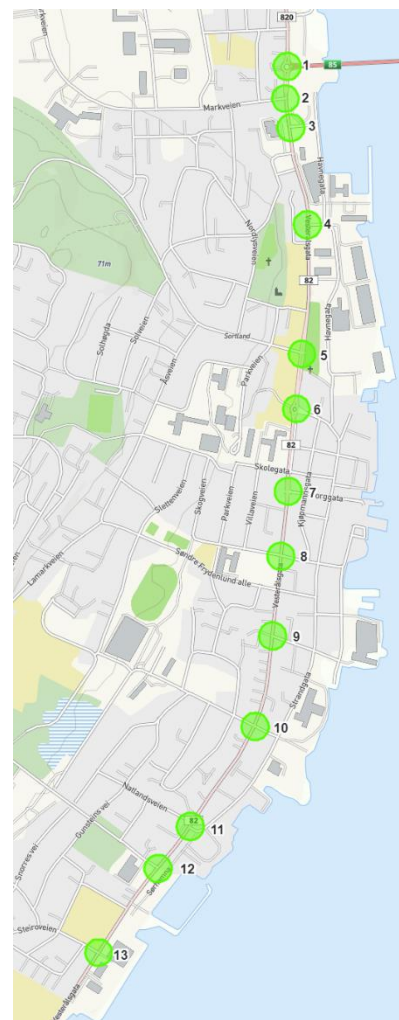
- Gode, effektive trafikkløsninger som ivaretar fremtidige behov. God fremkommelighet og et tydelig trafikkmønster og et godt samspill mellom de ulike transportformene.
- Tilrettelegge for Vesterålgata som gjennomfartsåre, samtidig som gata integreres i bymiljøet.
- Det skal oppleves som trygt å bevege seg i Sortland for myke trafikanter. Det skal være et sammenhengende, trygt og effektivt gang- og sykkelnett.
- Tilrettelegge for gode gratis parkeringsmuligheter med høy parkeringsdekning i sentrum og i tilknytning til idretts- og kulturanlegg.
- Redusere utslipp fra biltrafikken gjennom å legge til rette for en overgang til mindre energikrevende transportformer (gang, sykkel og kollektivtransport),

Figur 13 - Trafikale mål i byplanen.

Det er også utarbeidet forskjellige tiltak vedrørende kryssutforming og kryssantall på Fv.82 Vesterålgata som en følge av de gjengitte målene i byplanen. Disse er hensyntatt i utarbeidelsen av tiltakene som dekker disse temaene.

Tiltakene som blir presentert i de kommende avsnittene i første delkapittel er utarbeidet med utgangspunkt i målene for trafikk satt i byplanen. Sammensettingen av tiltakene, tiltakspakkene presentert i andre delkapittel, er utarbeidet for å fullt ut dekke de overnevnte målene som er satt for trafikk i byplanen for Sortland.

I arbeidet med beregning av noen av tiltakene er samme fremtidige trafikkmengde som benyttet i del 2 av dette prosjektet, trafikkanalysen, lagt til grunn. Det er også referert til samme kryss som i trafikkanalysen, oversikt over kryssene ses til høyre.

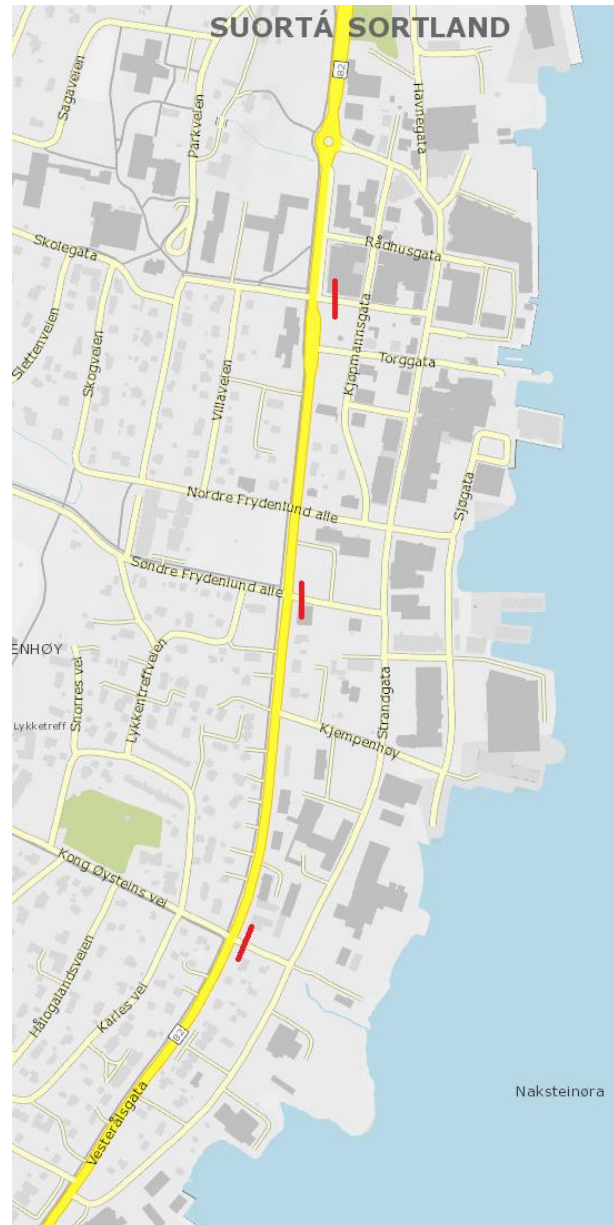


Figur 14 - Kryssnummerering fra trafikkanalysen

3.1 Tiltak trafikk

3.1.1 Tiltak T1: Saneringer

Fra byplanen er det foreslått å sanere Skolegata øst for Fv.82 Vesteråls-gata. Vi foreslår i tillegg å sanere Kong Øysteins vei og Søndre Frydenlund allé (for privat trafikk) øst for Fv.82. På denne måten vil man oppnå færre avkjørsler langs Fv.82, bedre innkjøring for kollektiv til eksisterende bussterminal, og ledet trafikk fra de små sidevegene inn på mer kapasitetssterke kryss som Kjempenhøy. Sidevegene som tar imot den begrensede trafikken fra de sanerte sidevegene er ikke nær sin kapasitetsgrense, og vil derfor kunne håndtere en liten ekstra belastning uten problemer. Det anbefales videre å sanere og/eller samordne de private avkjørslene der hvor det lar seg gjøre for å få mindre krysningspunkter med Fv.82 Vesteråls-gata.

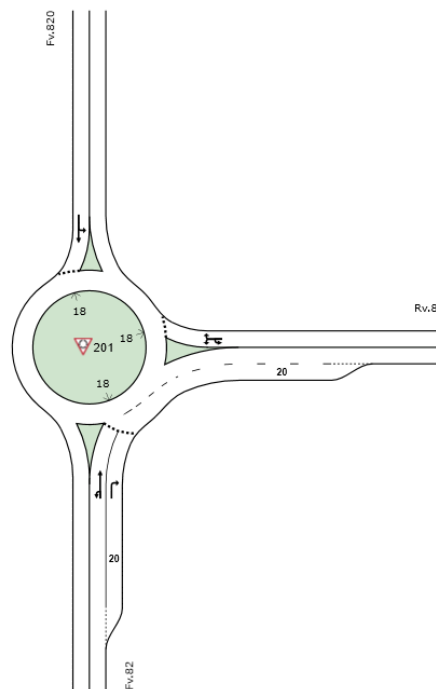


Figur 15 - Anbefalte saneringer for Sortland sentrum.

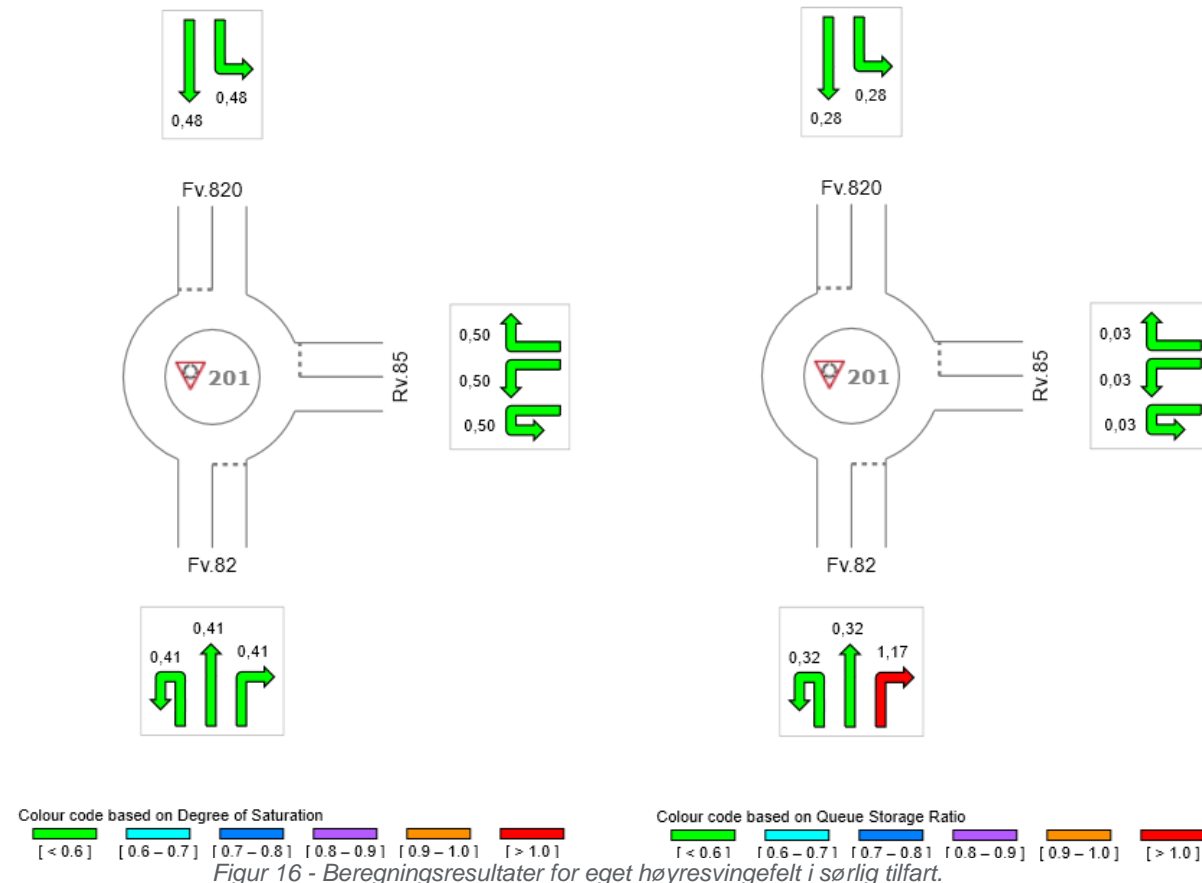
3.1.2 Tiltak T2: Utbedring av rundkjøring 01 ved Sortlandsbrua

En ser av beregningene utført i trafikkanalysen at den søndre tilfarten i rundkjøringen har trafikkmengde tilnærmet praktisk kapasitet i fremtidig situasjon, med tilbakeblokkering av neste kryss som en konsekvens i de verste tilfellene. Det er i tilfarten fra sør omtrent like mange som skal rett frem og til høyre. Dette gjør at en ved å ha et eget felt for de som skal til høyre over Sortlandsbrua vil bøte på kapasitetsproblemene i denne tilfarten. En ser at ved å etablere et eget felt for de høyresvingende forsvinner kapasitetsproblemene i sin helhet, og det vil være stor kapasitetsreserve for økt trafikk i rundkjøringen. Det vil heller ikke oppstå tilbakeblokkering til neste kryss med denne løsningen og fremtidig trafikkmengde, det er kun det ekstra feltet som i de verste tilfellene kan bli fylt opp. Feltet er her modellert med 20 meter, et lengre felt vil gi enda bedre avvikling i de mest belastede tilfellene. Om feltet for høyresvingende separeres helt fra sirkulasjonsarealet i et filterfelt vil dette gi ytterlige forbedringer.

Avlastende veg mellom næringsområdene under Sortlandsbrua er ikke vurdert videre da kapasitetsproblemene i rundkjøringa blir løst med overnevnte situasjon. En utbedring av rundkjøringen vil være betydelig billigere enn alternativet.



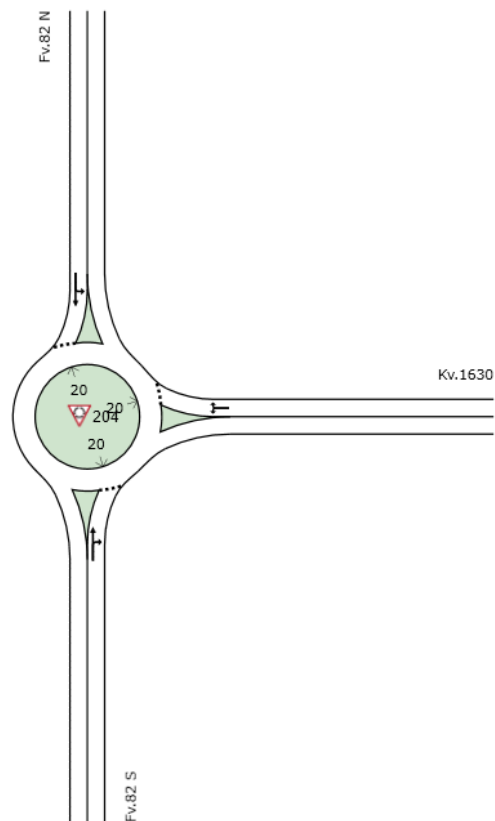
Figur 15 - Eget høyresvingefelt i sørlig tilfart.



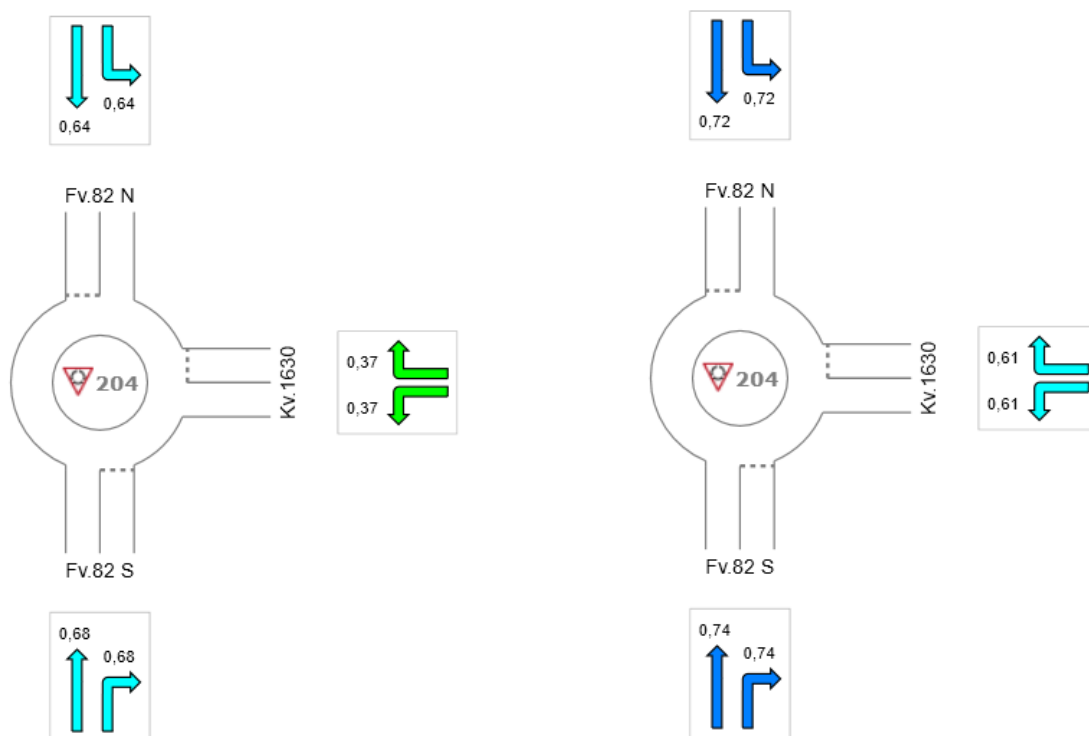
3.1.3 Tiltak T3: Utbedring av kryss 04 ved Circle K

Krysset ved Circle K er i dagens situasjon meget belastet, spesielt for sideveg. Om dette krysset gjøres om til rundkjøring, vil kapasitetsproblemene forsvinne i sin helhet, og dette vil også gi en bedre avvikling av trafikken på hovedvegen. Sidevegen får meget lav belastning, og det er derfor undersøkt med større trafikkmengder til/fra sidevegen. Med 50% økning av trafikkmengden til/fra sidevegen i forhold til fremtidig situasjon, vil fortsatt både sideveg og hovedveg være godt innenfor praktisk kapasitet.

Dette åpner mulighet for å slippe mer trafikk ut i dette krysset. Dette kan for eksempel være fra området ved kulturfabrikken, og dermed overføre noe trafikk fra kryss 6, rundkjøringa med Gårdsalléen. Eventuelt kan mer trafikk fra næringsområdet nord mot Sortlandsbrua ledes inn i dette krysset og muligens føre til en sanering av kryss 3 ved Esso. Begge disse mulighetene må beregnes nøyere før eventuelle tiltak på sidevegnettet gjøres.



Figur 17 - Kryss 04 som rundkjøring.

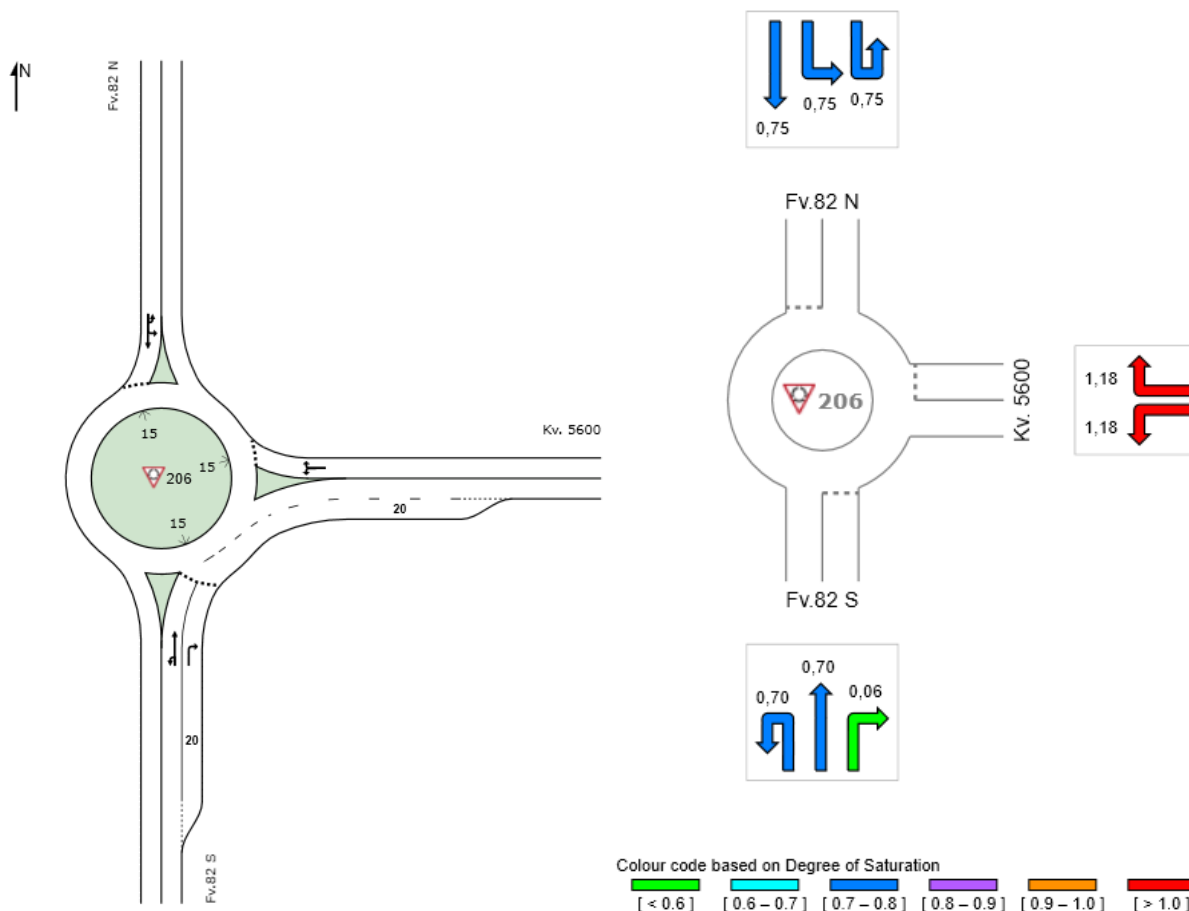


Figur 18 - Beregningsresultater for kryss 04 som rundkjøring med hhv. fremtidig trafikk og 50% økning på sidevegen.

3.1.4 Tiltak T4: Utbedring av rundkjøring 06 ved Gårdsalléen

Hovedproblemet for rundkjøringen mellom Fv.82 Vesteråls-gata og Kv.2300 Strandgata/Gårdsalléen er sidevegen som har en betydelig trafikkmengde. Rundkjøringen vil med fremtidig trafikkmengde være overbelastet i denne tilfarten. Også hovedvegen, spesielt fra sør, vil være nær den praktiske kapasitetsgrensen.

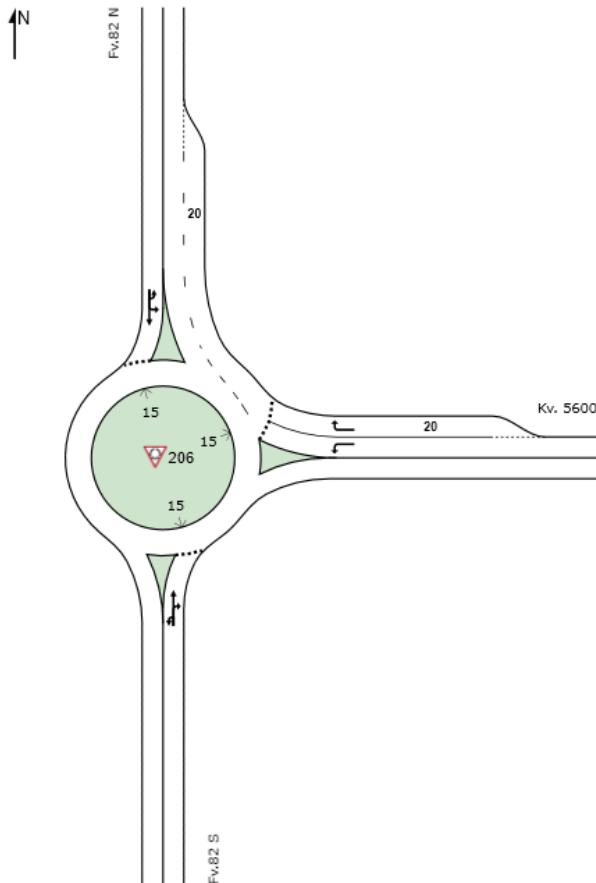
For å bøte på problemene er effekten av egne høyresvinger til/fra sidevegen undersøkt. Det blir her undersøkt med en lengde på 20 meter før/etter tilfartene, denne lengden vil selvfølgelig spille inn på beregningene og mulighetene må ses på i detalj i et senere stadium. Ved å anlegge egen separat høyresving fra Fv.82 ned Kv.2300 oppnår en kun en liten forbedring for sidevegen som fortsatt vil være overbelastet. En oppnår allikevel at hovedvegen fra sør får bedre forhold, og har igjen en reserve for økt trafikk.



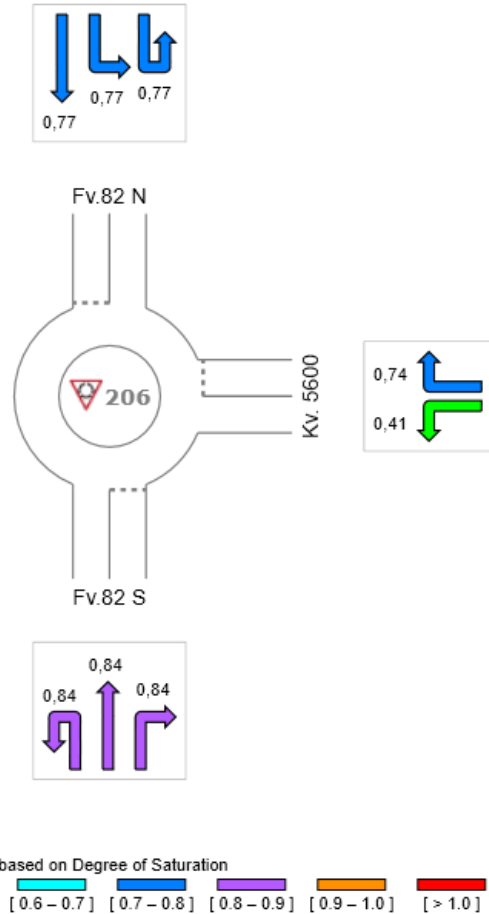
Figur 19 - Rundkjøring 06 med eget høyresvingefelt i sørlig tilfart.

Figur 20 - Beregningsresultater for eget høyresvingefelt i sørlig tilfart.

Ved å etablere et ekstra felt for høyresvingende fra Kv.2300, enten inn i rundkjøring på vanlig måte eller separat fra rundkjøringen, vil belastningsgraden gå drastisk ned for sidevegen. Det vil med en slik løsning ikke være problemer med fremtidig trafikkmengde på denne veien, og i tillegg være en reserve for økt trafikk. Om en separerer feltet helt fra rundkjøringen kan en forvente enda bedre resultater. Det er i beregningen under lagt inn et ekstra felt på 20 meter før og etter rundkjøringen samt ekstra felt i selve rundkjøringen på denne svingebevegelsen. En slik løsning vil være den billigste og minst plasskrevende av de to.

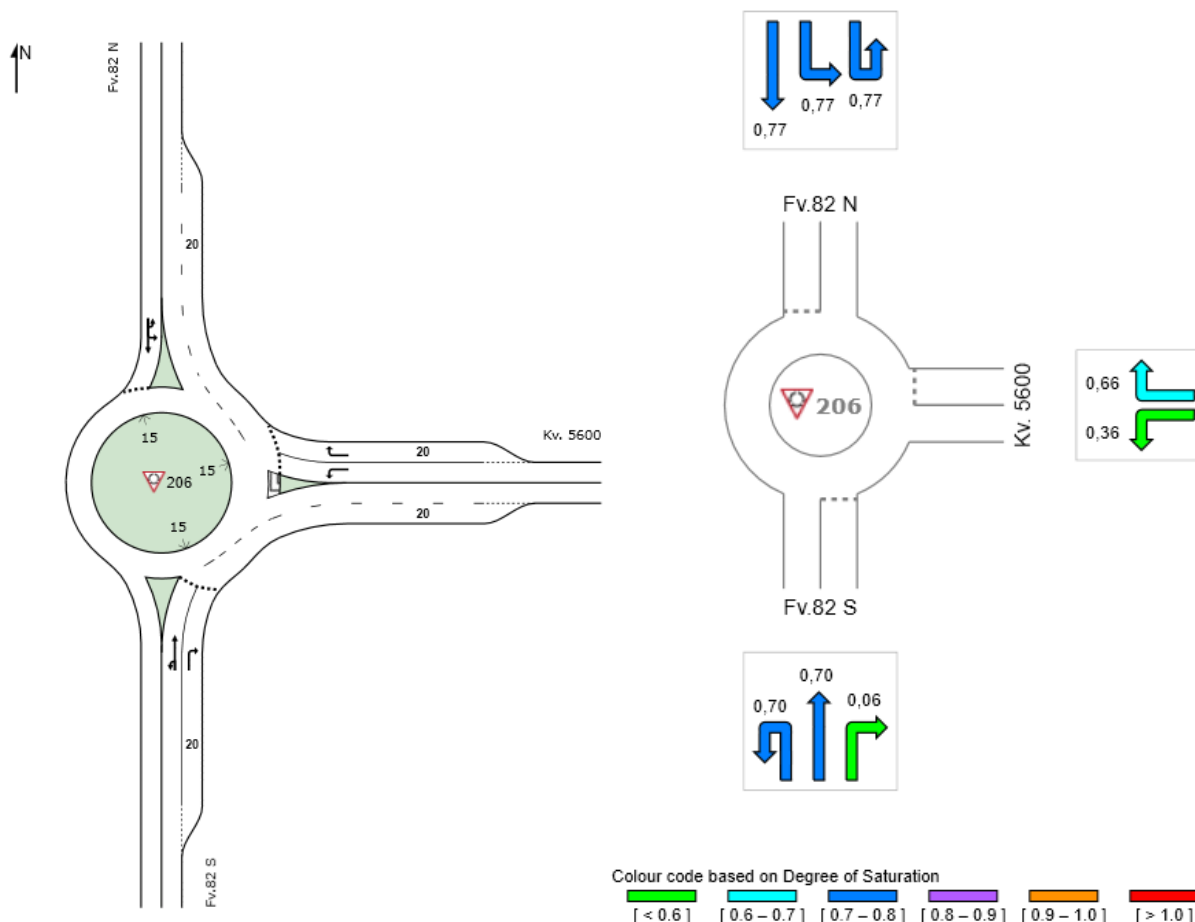


Figur 21 - Rundkjøring 06 med eget høyresvingefelt i østlig tilfart.



Figur 22 - Beregningsresultater for eget høyresvingefelt i østlig tilfart

Om en kombinerer disse to løsningene, med høyresvingfelt både ned og opp Kv.2300 får en god avvikling i alle tilfarter, med noe reserve for økt trafikk i hele rundkjøringen.



Figur 23 - Rundkjøring 06 med eget høyresvingefelt i sørlig og østlig tilfart.

Figur 24 - Beregningsresultater for eget høyresvingefelt i sørlig og østlig tilfart

En kan også etablere eget felt for de som skal rett frem fra nord mot sør, men dette vurderes som et for stort inngrep sett i forhold til at det ikke er avviklingsproblemer på nordlig tilfart med den beregnede fremtidige trafikkmengden.

Den valgte løsningen må ses i sammenheng med fotgjengerkryssingene, og medfører muligens en forskyvning av disse for å ivareta sikkerheten til de myke trafikantene.

Tiltaket må ses i sammenheng med tiltak T3, og en eventuell overføring av trafikk fra kryss 6 til kryss 4 må undersøkes nærmere før endringer på sidevegnettet blir gjort.

3.1.5 Tiltak T5: Forbinde Vesterveien og Bjørklundveien

Det er i dag ingen forbindelse mellom Vesterveien og Bjørklundveien, men løsningen er ferdig regulert. En forbindelse mellom disse vegene vil ha mange fordeler, følgende trekkes frem som de viktigste:

- Et sammenhengende gang- og sykkelnett på ringvegen
- Mulighet for kollektivtilbud på ringvegen
- Omfordeling av trafikk fra Kirkåsveien til Bjørklundveien
- Muliggjøring av ny boligbebyggelse
- Omkjøringsveg for Fv.82 Vesterålgata ved stenging ol.
- Lokal trafikk, spesielt mellom boligbebyggelse og idrettsanlegg/skole, kan gå utenom Fv.82

Det anbefales derfor å etablere løsningen som er regulert, men tilrettelagt for kollektivtrafikk. Dette bør skje så raskt som mulig slik at de andre tiltakene som er avhengig av en lukket ringveg får mulighet til å realiseres.



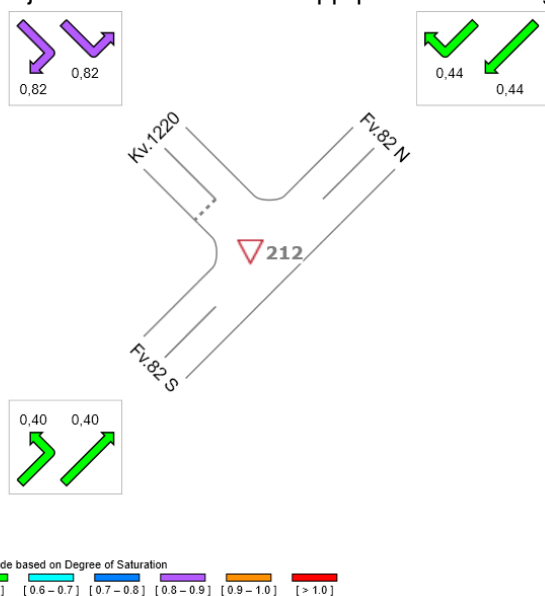
Figur 25 - Dagens situasjon.



Figur 26 - Regulert forbindelse.

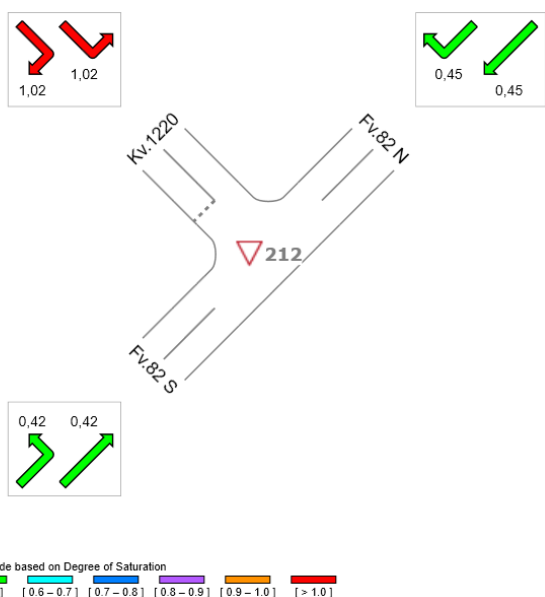
Ved å etablere denne forbindelsen vil det med stor sannsynlighet føre til at noe av den eksisterende trafikken som benytter seg av Kirkåsveien vil benytte seg av Bjørklundveien isteden. Dette vil hovedsakelig gjelde den siste boligbebyggelsen, avkjørlene etter den store svingen i Vesterveien, som er nærmest den nye koblingen mellom Vesterveien og Bjørklundveien. Dette omfatter omtrent 100 boliger. Om en tar utgangspunkt i en høy turproduksjon fra eneboligene på 4,5 ÅDT per bolig får en 450 ÅDT overført fra Kirkåsveien til Bjørklundveien. Med en makstime-% tilsvarende den brukt i trafikkanalysen vil dette tilsi en trafikkmengde på 59 biler i rushet. Disse 59 bilene trekkes fra Kirkåsveien og legges til Bjørklundveien med samme svingeprosenter som eksisterer i kryssene.

Da de aller fleste bilene fra Bjørklundveien skal til venstre, vil denne økningen, selv om den er liten, føre til at Bjørklundveien kommer opp på en belastning like under praktisk kapasitet i krysset med Fv.82.



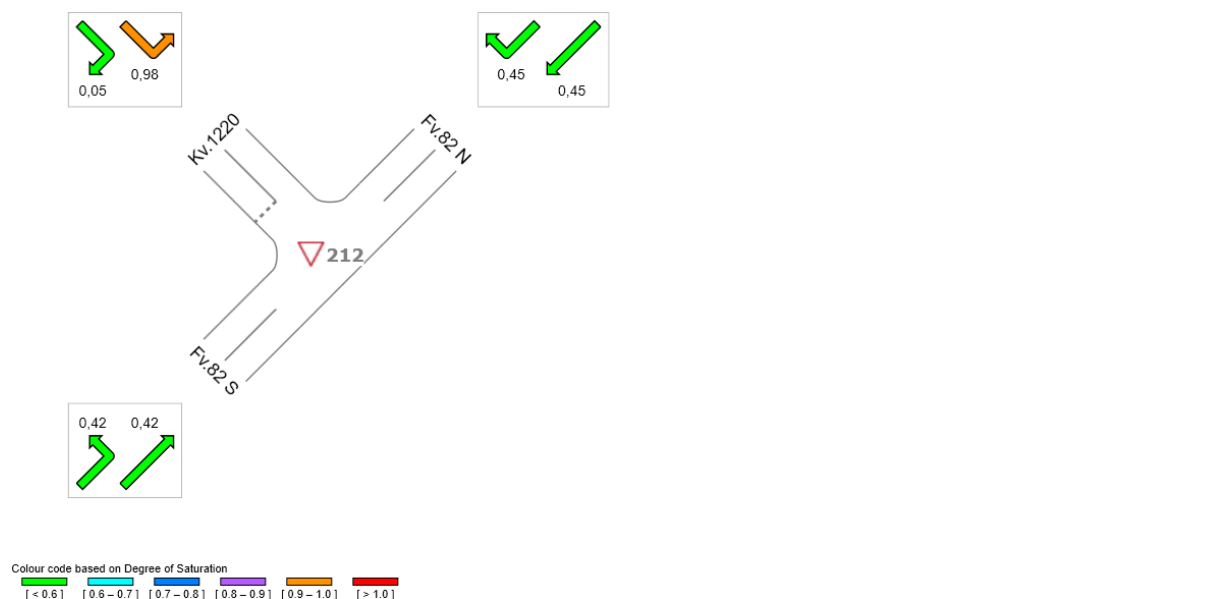
Figur 27 - Beregningsresultat etter forbindelse.

Om det i tillegg skal bygges ut flere boliger jamfør kommuneplanen, vil sidevegen bli ytterligere belastet. Vi antar for enkelhets skyld at en legger til grunn enda 100 boliger fra utbyggingen. Med en slik antakelse vil Bjørklundveien bli overbelastet.



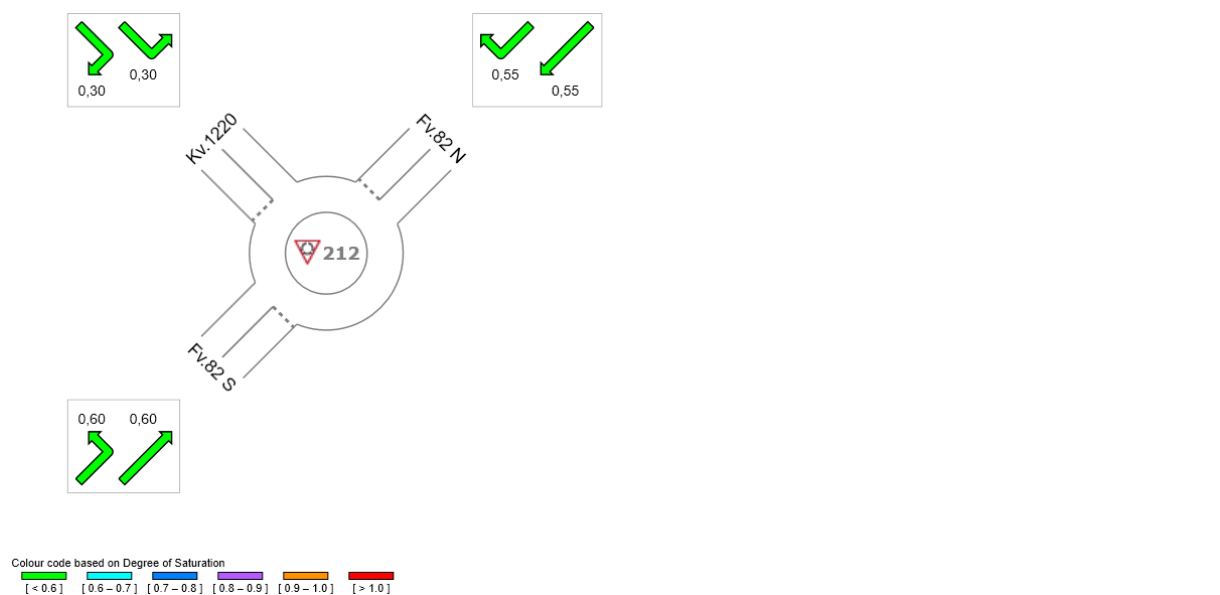
Figur 28 - Beregningsresultat etter forbindelse og utbygging.

Det vil med to felter inn mot krysset på sidevegen så å si være uendrede forhold da hovedvekten skal utføre venstresving.



Figur 29 - Beregningsresultat etter forbindelse og utbygging, med to felter på sideveg.

Om krysset gjøres om til rundkjøring vil kapasitetsproblemene forsvinne i sin helhet. Dette er også regulert på et tidligere stadium.



Figur 30 - Beregningsresultat etter forbindelse og utbygging, som rundkjøring.

Om samme trafikkmengde trekkes fra Kirkåsveien får en marginale endringer i kapasitetsforholdene for krysset mellom Kirkåsveien og Fv.82 Vesterålgata. Dette er på grunn av at de få som skal til venstre fra Kirkåsveien fortsatt har store vansker med å komme seg utpå hovedvegen, mens trafikkmengden utenom er godt innenfor kryssets kapasitet.

Det anbefales på bakgrunn av de beregnede resultatene at krysset mellom Bjørklundveien og Vesterålgata gjøres om til en rundkjøring for å håndtere den store venstresvingende andelen fra sidevegen. Dette anbefales spesielt om den forespeilede utbyggingen i kommuneplanen blir realisert. Trafikkmengden på hovedvegen er lav nok så langt sør til at det ikke blir noen avviklingsproblemer for Fv.82 ved etablering av en rundkjøring.

3.1.6 Tiltak T6: Ny parkeringsløsning

Sortland sentrum er i stadig vekst, noe som gir større press på arealene. Dette inkluderer også arealene til parkering.

Sortland ønsker å fortsette å være et attraktivt regionsenter, og ønsker derfor å tilby gratis parkering i sentrum. Dette fører i dag til at de mest sentrale parkeringsplasser ment for besøkende og i tilknytning til næring ofte heller blir brukt av ansatte til langtidsparkering. Dette, sammen med manglende skilting, fører igjen til at besøkende blir kjørende og lete etter parkeringsplasser samt «villparkering» på ubebygde tomter. Det er i dagens situasjon også meget mangelfull parkering for HC samt lite tilrettelagt parkering for syklende.

Fra spørreundersøkelse utført i forbindelse med arbeidet om ny parkeringsløsning fikk en følgende tall:

- 74% kjører til jobb, kun 23% har anvist p-plass.
- 26% har under 2 km til jobb.
- 48% er villige til å endre kjørevanene sine.
- 59% er villige til å parkere 5-700 meter eller lengre unna arbeidsplass for å parkere gratis.
- 32% av besøkende bor under 2 km fra sentrum.

En ser en stor villighet til å endre vanene og at en stor andel av reisene er meget korte. Sammen med at Sortland har god parkeringsdekning, gjør dette at muligheten for en velfungerende parkerings-situasjon er god. For å få til dette må parkeringsplassene utnyttes bedre og rulleres oftere. Det opereres også med forskjellige parkeringsbestemmelser for private og kommunale parkeringsplasser, noe som er med på å styrke den uoversiktlige situasjonen.

Mye arbeid er allerede gjort av kommunen vedrørende parkeringssituasjonen. Punkter som er undersøkt og som vi mener er helt vesentlige for å bedre parkeringssituasjonen, er listet opp under:

- Tydelig skilting fra Fv.82 som leder de som ønsker å parkere til egnede plasser.
- Tydelig og god merking av parkeringsplassene.
- Tidsbegrenset parkering i sentrum.
- Konsentrerte arealer for parkering, hovedsakelig nord og sør for sentrumskjernen, og adkomst til disse via hovedadkomstene til byen.
- Parkeringsplasser med lading for el-biler.
- Sykkelparkering på sentrale steder.
- Fullverdige og godt lokaliserte HC-plasser.



Figur 31 - Sentrumsavgrensing i byplanen.



Figur 32 - Offentlige parkeringsplasser i gult, og private i brunt.

Tidsbegrenset parkering er vedtatt i byplanen, og allerede innført på noen private kundeparkeringer. Tidsbegrenset parkering anbefales, og en helhetlig parkeringsstrategi vil hindre langtidsparkering på attraktive parkeringsplasser, skape sirkulasjon i kundemassen, og vil være lett å forholde seg til. Parkering skal fortsatt være gratis innenfor tidsbegrensningen, og dermed fremme Sortland som et attraktivt regionalt handelssted. Fullgode HC-plasser bør etableres på egnede steder, og vil bidra til å gjøre byen inkluderende og tilrettelagt for alle.

Sortland har som nevnt god parkeringsdekning i forhold til innbyggertallet, og det er relativt stor vilje, ref. spørreundersøkelsen, til å endre kjørevanene. Ved å gjennomføre andre tiltak som rydder opp i parkeringssituasjonen, vil det med stor sannsynlighet være mulig å redusere antall parkeringsplasser uten negative konsekvenser med tanke på tilgjengelig parkering. Om en begrenser mulighetene ytterligere, til det nivået hvor tilgjengelig parkering oppleves redusert, vil også biltrafikken reduseres. For å redusere biltrafikken i sentrum bør det derfor utredes om det er mulig å redusere antall parkeringsplasser, og hvor mye en kan redusere, for å oppnå en reduksjon i biltrafikken. Dette vil på kort sikt kunne redusere trafikken i seg selv, og vil på lang sikt være en sterk bidragsyter til å holde trafikknivået nede i sentrum.

God skilting og dedikerte innfartsårer til sentrum vil lede trafikken på egnede veger direkte til parkeringsplassene. Ved å legge hovedvekten av parkering, og spesielt langtidsparkering, i sentrums-kjernens ytterkant og adkomst til disse på hovedvegene inn til sentrum får en ledet trafikken bort fra sentrumskjernen og på de dedikerte vegene som ønskes brukt. En får på denne måten mindre kjøring i sentrumskjernen og flere vil velge å parkere utenfor det definerte sentrum, spesielt med tidsbegrensning. Dette fører igjen til et mer attraktivt sentrum, bedre trafiksikkerhet og bedre bymiljø. En annen effekt av dette kan også være at færre velger å kjøre til jobb når en vet at 25% av ansatte kjører under 2 km til jobb. Dette vil være med på å øke den generelle folkehelsen og bør støttes opp ved etablering av sykkelparkering sentrale steder samt dedikerte parkeringsplasser til lading av el-biler. Dette vil også bidra til det grønne skiftet, og reduserer trafikkmengden på vegnettet.

Det anbefales derfor å legge hovedvekten av parkering, og spesielt langtidsparkering, like nord og sør for det definerte sentrum fra byplanen, samt å undersøke muligheten for å redusere antall parkeringsplasser. Parkeringen bør ses i sammenheng med tiltakene H1 og H2 for å kunne oppnå ringvirkninger av disse tiltakene.

3.1.7 Tiltak T7: Lokalt kollektivtilbud

Det bør som en konsekvens av etableringen av ringvegen opprettes et kollektivtilbud på denne strekningen. Dette kan ta bort en del av de reisende som kjører under 2 km til jobb, spesielt om ny parkeringsløsning også etableres og gjør parkering i direkte forbindelse med arbeidsstedene vanskeligere. Dette vil dermed være med å bidra mot et grønt skifte av transporten i Sortland. Denne ruten bør vurderes innom sentrum, og ikke bare til bussterminalen. Dette må ses i sammenheng med tiltak H1. En ulempe med ringruter er at de som bor nær målpunktet, men i feil retning får lang reisetid. Det bør derfor vurderes vekselvis retning. Holdeplasser må etableres/oppgraderes for å imøtekomme dagens standard og på denne måten øke attraktiviteten for kollektivtilbudet. Andre lokale ruter som for eksempel til Strand må vurderes. Det kan også vurderes nye kollektivløsninger for å få et lokalt tilbud til å bli lønnsomt, et eksempel er «Hent meg» i Sauda.⁵

⁵ <https://www.kolumbus.no/aktuelt/hentmeg-i-sauda/>

3.1.8 Tiltak T8: Sikre gode og trygge kryssinger for myke trafikanter

Å legge til rette for myke trafikanter ved å sikre gode og trygge kryssinger over Fv.82 Vesterålskata, vil bidra til oppnåelsen av flere viktige mål. Det vil først og fremst bidra til å øke trafikksikkerheten, og er spesielt viktig for de yngre. Det vil også bidra til at barriereeffekten av Fv.82 Vesterålskata blir redusert, og på denne måten fremme gange, sykkel og andre grønne former for transport. Redusert barriereeffekt vil også bidra til å knytte sentrum bedre sammen med boligfelt mm. på andre siden av Fv.82.

Fra barnetråkkregistreringen for Sortland peker Skolegata seg ut som en meget viktig kryssing av Fv.82. Dermed Nordre og Søndre Frydenlund allé. Ellers viser ikke barnetråkket mye kryssing av Fv.82, men mange unger benytter seg av gang- og sykkelsti langs Fv.82. Kryssene samsvarer godt med gang- og sykkelnettet i byplanen. De nevnte kryssene, og da spesielt Skolegata er pekt på som problemområder i samme registrering. Dette indikerer at disse kryssene ikke er godt nok utformet, og må vies spesielt fokus.

Rundkjøringene er gode kryssingspunkter, men er ikke lokalisert hvor kryssing av Fv.82 er viktigst. Strekket mellom rundkjøringen ved Gårdsalléen og fremtidig rundkjøring ved Kjempenhøy er kritisk med tanke på kryssing og bør gjøres noe med. God merking av overgangene, samt god belysning er essensielt for trafikksikkerheten. Fartsgrensen bør vurderes satt ned ytterligere på det aktuelle strekket til 40 km/t for å redusere sannsynligheten for ulykker, samt kraftig redusere konsekvensen av en eventuell ulykke.

Det er på dette strekket mye ekstra bredde i forbindelse med ekstra veg/parkering langs Fv.82, dette gjør barrieren Fv.82 utgjør enda større. Det er i tillegg dårlig markert over den ekstra vegen, noe som gjør situasjonen uklar for alle parter. Det bør vurderes hvorvidt denne ekstra vegen med tilhørende parkeringsplasser er nødvendig, da en omgjøring til for eksempel et fullgodt tilbud for gående og syklende også på denne siden av vegen, samt mulig rabatt mellom kjørefeltene på Fv.82 ville bidratt sterkt til å gjøre kryssingen av Fv.82 sikrere, samt redusere barriereeffekten. Ved foreslått stenging av Skolevegen for biltrafikk østover vil dette kunne gi sammenhengende godt tilbud for myke trafikanter også på østsiden av Fv.82.

Anbefalinger vedrørende prioritering av kryssinger vil avhenge av hvilke andre tiltak som gjøres på Fv.82 Vesterålskata. Strekket mellom Kjempenhøy og Gårdsalléen peker seg allikevel ut som mest kritisk, og bør prioriteres.

3.1.9 Tiltak T9: Miljøkulvert

Ut ifra barnetråkk, trafikkregistreringer og lokal kjennskap vet en at det er strekket mellom Torggata og Gårdsalléen som er det viktigste med tanke på sikkerhet, kryssing, barriereeffekt og bybilde. Dette er det mest trafikkerte strekket, både med tanke på kjøretøyer, men også myke trafikanter. Plassering, lengde og utforming må undersøkes nøyer før eventuell løsning velges.

Ved å legge fylkesvegen i en senket miljøkulvert vil en oppnå 4 av 5 mål fra byplanen vedrørende trafikk mm. En får ved miljøkulvert:

- God flyt på strekket for biltrafikk grunnet reduisering av antall avkjørsler og ingen konflikt med øvrige.
- En får sikker og flytende kryssing av Fv.82 på hele den aktuelle strekningen. Dette vil fremme alternative transportformer til bil.
- En får mulighet for å etablere et flott, sammenhengende bybilde fra skolen/rådhuset/hotellet og nedover mot sentrum og havna. Det kan her etableres en sammenhengende grønn lunge, og skape en ny identitet for Sortland sentrum.

Løsningen vil initiere behov for omlegging av adkomster til boliger. For foreslått strekning vil spesielt de som benytter seg av Skolegata vestover i dag ha behov for ny adkomst..

3.1.10 Tiltak T10: Omlegging av Fv.82

For å bli kvitt gjennomfartstrafikken gjennom Sortland må vegen legges om. Det er ikke plass i dagen på vestsiden eller østsiden, og heller ikke ønskelig å legge vegen i havnesonen. Dette medfører at eneste muligheter er å legge vegen i tunnel øst for Sortland, eller krysse fjorden sør for Sortland. Fjorden er mye bredere sør for Sortland enn hvor Sortlandsbrua er etablert, og bro blir uaktuelt på grunn av lengden.

Begge disse alternativene vil føre til måloppnåelse i henhold til byplanens trafikkmål. En får ved omlegging:

- Gjennomfartstrafikk vil forsvinne fra Sortland sentrum, dette vil gi et mye lettere trykk på Vesterålgata, og en stor del av de tunge kjøretøyene vil forsvinne.
- Kraftig trafikkreduksjon, kapasitetsproblemer i fremtidig situasjon vil være borte eller av mindre betydning.
- Bedre betingelser, og mest sannsynlig kortere reisetid for den tidligere gjennomfartstrafikken.

Konsekvenser for Sortland, samfunnsøkonomisk nytte, kostnader, finansiering, samt eventuell lokalisering av omlegging må undersøkes nøye. Dette både med tanke på trafikk, men også andre faktorer som handel, regionstilknytting, nye muligheter mm.

3.1.11 Tiltak T11: Lysregulering

Det er undersøkt effekten av å lysregulere enkelte av kryssene hvor sidevegene, og spesielt venstresvingende trafikk møter problemer. Enkle, innledende beregninger viser at venstresvingende vil få bedre betingelser, men hovedvegen vil få mye dårligere betingelser, og vil bli overbelastet i enkelte kryss. Til og med de høyresvingende fra sidevegen vil få dårligere betingelser i enkelte kryss. Ved å innføre lysregulering ville man også få introdusert vegsystemet for et nytt konsept. Fordelene er bedre avvikling for venstresvingende, og en sikrere kryssing for myke trafikanter.

Det anbefales ikke å innføre lysregulering i Sortland.

3.1.12 Tiltak T12: Bompenger

Bompenger vil påvirke trafikkbildet avhengig av plassering av innkrevingsbommene. Legges disse på en strekning, for eksempel et stykke sør for Sortland, for å finansiere et prosjekt, vil det ikke ha særlig effekt på trafikken om det ikke finnes umiddelbare alternativer. Det er ikke noen alternativer til Fv.82 Vesterålgata, og innkreving av bompenger gir sannsynligvis ikke noen stor effekt her. Dersom innkrevingsbommene plasseres som en ring rundt Sortland sentrum, vil det medføre at spesielt den lokale trafikken, som foregår over en kort distanse, vil gå ned. Innkreving av bompenger er ikke ventet å ha større effekt for gjennomfartstrafikken da det ikke er noe reelt alternativ til å kjøre gjennom Sortland. Det er viktig å plassere en eventuell bomring slik at for eksempel en fremtidig ringveg ikke blir belastet som et alternativ til Fv.82 Vesterålgata av bilister som ønsker å unngå bomringen. En slik bomring kan virke negativt for handel i sentrum da flere må antas å velge omliggende muligheter for å unngå bomavgifter. Her er imidlertid store avstander til de fleste alternative mulighetene utenfor Sortland, og på grunn av dette vil den negative effekten en bomring vil ha på handelen i Sortland bli redusert.

3.2 Tiltakspakker

Fra del 2 av dette prosjektet «Trafikkanalyse» er det funnet at det hovedsakelig er kryss fra sentrum og nordover som er særlig belastet i rush i fremtidig situasjon. En så også i kapittel 3.1.5 at den økte trafikken på Bjørklundveien som en følge av tverrforbindelsen med Vesterveien vil føre til kapasitetsproblemer med eksisterende kryssløsning. I forbindelse med boligbygging på Steiro skal det opparbeides nytt kryss med hovedvegen, og avviklingen i forbindelse med denne utbyggingen blir derfor ivarettatt. Videre har Kjempenhøy stor reserve mot økt trafikk også med trafikkmengden i 2030, og andre små kryss mot sentrum har lav trafikk og/eller foreslås sanert. Det vil i de følgende tiltakspakkene derfor fokuseres på de kryssene som er funnet kritiske, og prøve å finne gode løsninger for disse. Kryss som ikke nevnes i det videre antas tilfredsstillende i fremtidig situasjon. Tiltakspakke 0 er tatt med for å vise hva som kan gjøres uten at det medfører betydelige investeringer. Alle de tre andre tiltakspakkene som utbedrer dagens situasjon løser i større eller mindre grad de trafikale utfordringene og kan anbefales generelt. De varierer allikevel sterkt i både investeringsbehov og tidshorizont, og endelig valg av tiltakspakke må ses i lys av dette. Anbefaling til valg av tiltakspakke på kort og lang sikt gjøres i del 4 av dette prosjektet, Sammendraget.

3.2.1 Tiltakspakke 0 Trafikkreduserende tiltak

Denne tiltakspakken fokuserer på å imøtekomme de trafikale problemene uten å gjøre store investeringer og oppgraderinger av vegnettet. Dette gjøres ved å ha fokus på de trafikreduserende tiltakene, samt tilrettelegge for myke trafikanter. Tiltakene som er inkludert i denne tiltakspakken er:

- T1: Saneringer
- T6: Ny parkeringsløsning
- T7: Lokalt kollektivtilbud
- T8: Sikre gode og trygge kryssinger for myke trafikanter

En får ved foreslåtte tiltak ryddet opp i avkjørslene på Fv.82 Vesteråls gata, samt lagt til rette for mindre biltrafikk ved at det innføres ny parkeringsløsning, lokalt kollektivtilbud og bedre kryssinger for myke trafikanter.

Det vil være en forutsetning for at denne tiltakspakken skal gi akseptable avviklingsforhold at trafikkøkningen frem mot 2030 ikke blir like stor som forespeilet i del 2, Trafikkanalysen. Når en ikke utbedrer kryss understrekes det at holdningsendringer må til og 0-vekst i trafikken på lang veg må oppnås for å hindre den forventede trafikkøkningen. Dette betyr at fremtidig økning av transportbehov må tas av andre transportformer enn bil som kollektiv, gang og sykkel. Disse er derfor fokuset i denne tiltakspakken.

3.2.2 Tiltakspakke 1 Utbedring av enkeltkryss

Denne tiltakspakken fokuserer på å løse de trafikale problemene på en kostnadseffektiv måte, samtidig som en prøver å ivareta de andre faktorene best mulig ved å fokusere på myke trafikanter, kollektiv og ny parkeringsløsning. Tiltakene som er inkludert i denne tiltakspakken er:

- T1: Saneringer
- T2: Utbedring av rundkjøring 01 ved Sortlandsbrua
- T3: Utbedring av kryss 04 ved Circle K
- T4: Utbedring av rundkjøring 06 ved Gårdsalléen
- T5: Forbinde Vesterveien og Bjørklundveien
- T6: Ny parkeringsløsning
- T7: Lokalt kollektivtilbud
- T8: Sikre gode og trygge krysninger for myke trafikanter

En får ved å innføre foreslåtte tiltak håndtert den fremtidige trafikkmengden i Sortland på en god måte, både for lokal trafikk og gjennomfartstrafikk, ved at de mest belastede kryssene utbedres og antall forbindelser med Fv.82 Vesterålgata reduseres. Venstresvingende vil i enkelte kryss fortsatt ha stor individuell forsinkelse. Fv.82 Vesterålgata vil ved denne tiltakspakken fortsatt være en barriere mellom sentrum og øvrig bebyggelse, men noe bedre tilrettelagt for myke trafikanter. Tiltakspakken vil bidra til det grønne skiftet ved å tilrettelegge for mer miljøvennlig transport som kollektiv, gange og sykkel, samtidig som parkeringssituasjonen bedres. Denne tiltakspakken vil ikke i særlig grad bidra til at Sortland sentrum blir mer attraktivt, eller åpne for nye muligheter.

Tiltakspakken er laget for å møte de forventede problemene på en effektiv og kostnadsbegrensende måte, og vil derfor være den tiltakspakken som medfører minst kostnader og som vil være realiserbar på kortest tid. Tiltakspakken kan også deles ytterligere opp, og prioritere hvert tiltak etter tilgjengelig kostnads- og tidsbudsjett.

3.2.3 Tiltakspakke 2 Etablering av miljøkulvert

Denne tiltakspakken fokuserer mer på en helhetlig løsning for både trafikk og byrom, og inkluderer kulvert på deler av Fv.82 Vesterålgata. Det blir derfor ekstra fokus på myke trafikanter, miljø, bybilde og estetikk i denne tiltakspakken. De trafikale utfordringene blir løst på omtrent samme måte, med noen unntak hvor kulverten vil ta bort muligheten for å svinge av. Tiltakene som er inkludert i denne tiltakspakken er:

- T1: Saneringer
- T2: Utbedring av rundkjøring 01 ved Sortlandsbrua
- T3: Utbedring av kryss 04 ved Circle K
- T4: Utbedring av rundkjøring 06 ved Gårdsalléen
- T5: Forbinde Vesterveien og Bjørklundveien
- T6: Ny parkeringsløsning
- T7: Lokalt kollektivtilbud
- T8: Sikre gode og trygge krysninger for myke trafikanter
- T9: Miljøkulvert på strekningen Torggata – Gårdsalléen

Denne tiltakspakken medfører den samme håndteringen av trafikken som tiltakspakke 1 med noen få unntak. Det vil i denne tiltakspakken bli mindre konflikter på strekningen Torggata til Gårdsalléen grunnet et separat system, og dermed bedre trafikkavviklingen her. En negativ konsekvens av denne løsningen er at avkjørselen til Skolegata vestover må stenges, og en må dermed finne alternativ kobling for adkomst til de berørte områdene. Forskjellig fra tiltakspakke 1 er her at myke trafikanter, miljø, bybilde og estetikk blir ivaretatt på et helt annet nivå. En får her en lang konfliktfri strekning for kryssing av myke trafikanter hvor registreringer viser at kryssingene faktisk skjer. Alternative transportformer blir mye mer attraktive uten Fv.82 Vesterålgata som en barriere, og vil på denne måten bidra både mot det grønne skifte og virke positivt på folkehelsen. Bybildet og Sortland som en helhet, samt forbindelsen mellom sentrum og øvrige område vil bli betydelig styrket med en sammenhengende grønn lunge ned mot sentrum.

Denne tiltakspakken vil medføre en betydelig investering, og hvordan tiltakspakken skal finansieres blir et viktig tema. Det er for Bryne i Time kommune, som har omtrent samme størrelse på byen som Sortland, diskutert en tilsvarende løsning for hovedveg gjennom byen. Denne er på 250 meter og er kostnadsestimert til å være i størrelsesorden 70 MNOK inkl. moms. I tillegg kommer de andre kostnadene tilsvarende tiltakspakke 1. Lengden på kulverten kan reduseres, noe som også vil redusere kostnadene.

3.2.4 Tiltakspakke 3 Lede gjennomgangstrafikken utenfor Sortland

Denne tiltakspakken endrer fokus fra å imøtekomme økt trafikk til å få bort gjennomfartstrafikken i Sortland sentrum. Dette gjøres ved at Fv.82 legges om, enten via tunnel vest for Sortland, eller ved å krysse fjorden sør for Sortland. Dette vil endre trafikkbildet i Sortland drastisk, og fokus kan nå endres til å i hovedsak omhandle den lokale trafikken. Flere av de andre tiltakene blir derfor usikre, og effekten av å legge om fylkesvegen må undersøkes nærmere om sikre anbefalinger skal kunne gis. Følgende tiltak er tatt med i denne tiltakspakken:

- T1: Saneringer
- T2: (Utbedring av rundkjøring 01 ved Sortlandsbrua)
- T3: (Utbedring av kryss 04 ved Circle K)
- T4: (Utbedring av rundkjøring 06 ved Gårdsalléen)
- T5: Forbinde Vesterveien og Bjørklundveien
- T6: Ny parkeringsløsning
- T7: Lokalt kollektivtilbud
- T8: Sikre gode og trygge krysninger for myke trafikanter
- T10: Omlegging av Fv.82
- T12: Bompenger

Behovet for å løse utfordringene knyttet til den lokale trafikken vil vedvare, men være enklere å løse når det vil være en forventet markant nedgang i trafikken på Vesterålgata. Tiltak T2, T3 og T4 blir kanskje ikke nødvendige, men tiltakene ellers vil fortsatt være anbefalt for å møte utfordringene knyttet til den lokale trafikken på Vesterålgata.

Denne tiltakspakken innebærer meget store investeringer og er sterkt avhengig av statlig støtte. Den vil med stor sannsynlighet også medføre bompenger for brukerne av den omlagte fylkesvegen. Erfaringstall knyttet til undersøisk tunnel tilsier i størrelsesorden 150.000 NOK per løpemeter per tunnellop. Med et løp og antatt lengde på 5 km blir dette i størrelsesorden 750 MNOK, og det vil i tillegg komme utgifter knyttet til påkobling til eksisterende veg og strekningen til tunnelportalen. Kostnadene knyttet til tunnel i fjell på vestsiden vil være noe mindre per løpemeter kontra fjordkryssing. Tunnelen vil bli omtrent like lang og kreve mer veg til/fra tunnelmunningene. Tidsaspektet ved denne tiltakspakken er også meget langt.

