

Norconsult 

**Møte med Kommunestyret 07.02.2019 og
Styringsgruppen / Åpent møte 08.02.2019**

Mulighetsstudie



Oppgaven

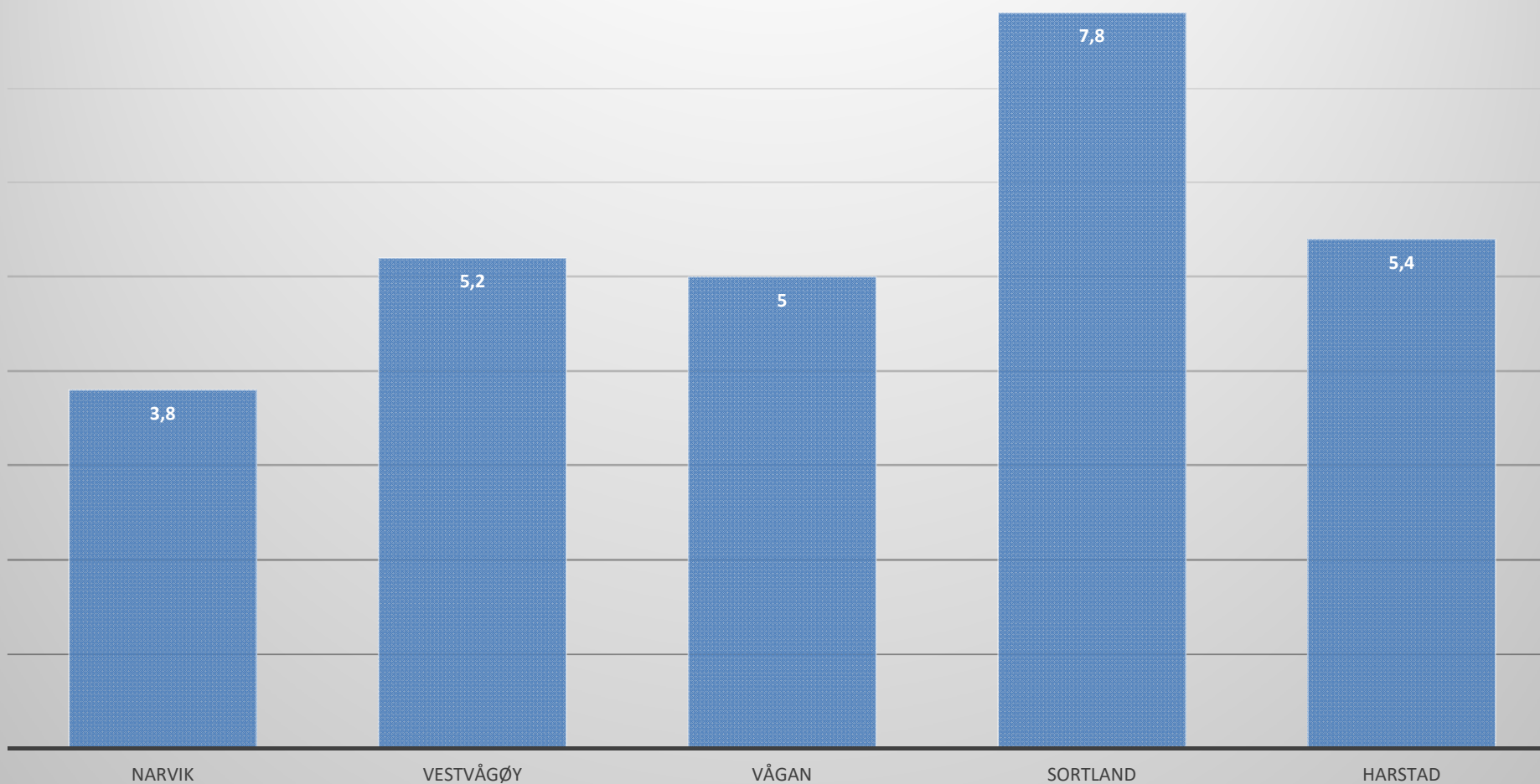
- ▶ Vi har utarbeidet en trafikkanalyse – med fokus på situasjonen i Vesterålgata.
- ▶ Vi har utarbeidet en handelsanalyse – med fokus på byen Sortland
- ▶ På bakgrunn av disse analysene og annen informasjon, har vi utarbeidet en Mulighetsstudie for Sortland.
- ▶ Arbeidet er sammenfattet i et sammendrag.
- ▶ En handelsanalyse er et kunnskapsgrunnlag for å kunne dokumentere viktige utviklingstrekk i samfunnet som påvirker utviklingen i varehandelen;
 - ▶ Befolkningsutvikling / demografi
 - ▶ Sysselsetting
 - ▶ Utvikling i regionen
- ▶ Handelsanalysen og trafikkanalysen danner grunnlag for mulighetsstudien. Mulighetsstudien legger grunnlag for anbefalinger og forslag til tiltak.

Sortland 2018. SWOT

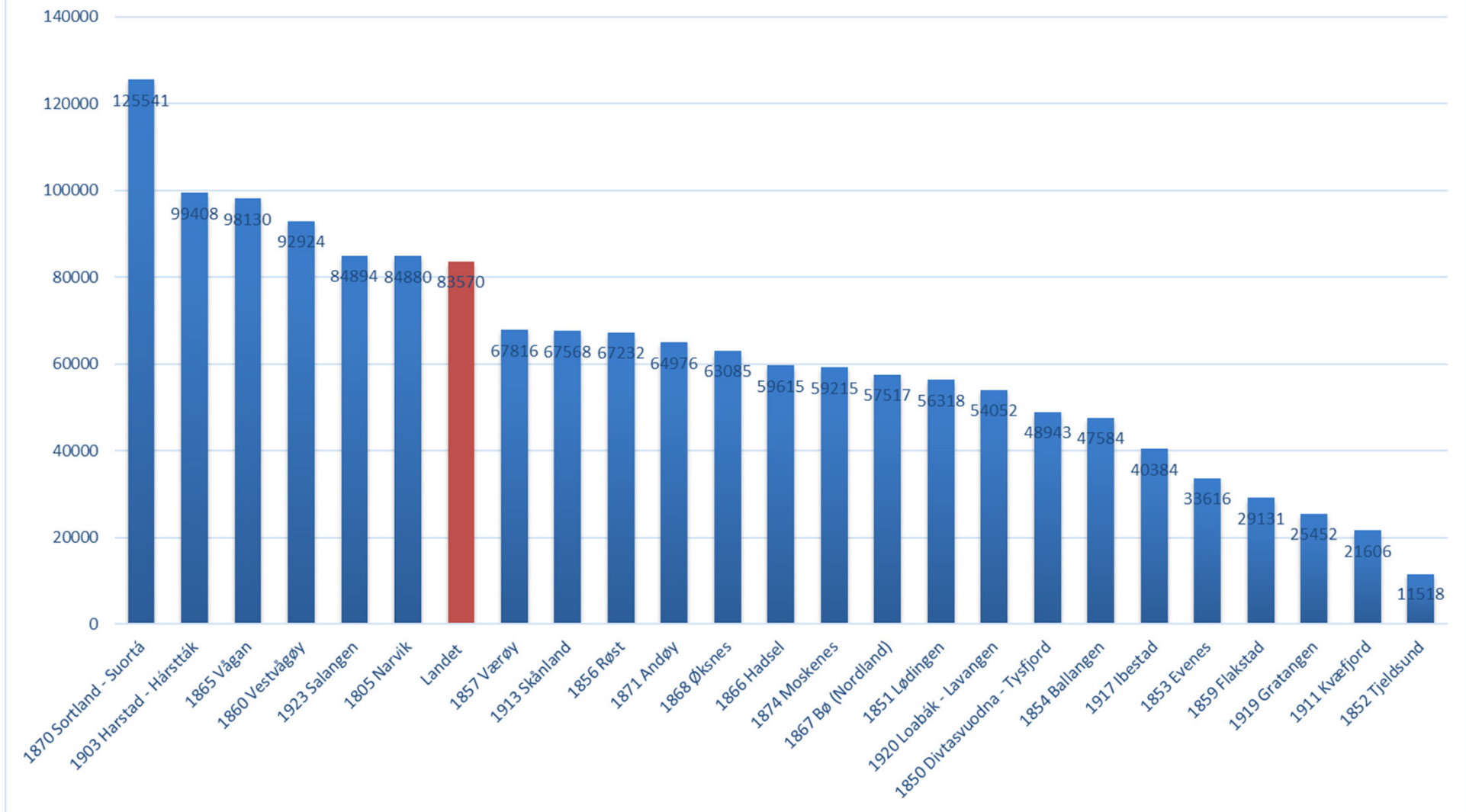
Basert på åpne møter, møter med bedrifter, møter med kommunen og styringsgruppen

Nåtid; Styrke	Nåtid; Svakheter
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 konjunkturedringer
Utenlandsk tilflytting	
Terminalutvikling for netthandel	
Realisering av nye næringsarealer	
Utvikling av aksene Hadsel-Sortland-Øksnes	
Utvikling av servicenæringer - blå sektor	
Olje/gass/energi	
Rakettskytefelt på Andøya	

Prognose. Folketall i bykommuner i Hålogaland. Prosentvis endring fra 2019 - 2030.



Omsetning i detaljhandel (kr) pr innbygger i Hålogaland (unntatt motorvogner, drivstoff og mva) i 2017. Kilde SSB 04776. Sortland har den klart høyeste omsetning i Nord-Norge - og nr 14 i landet.



Framskrevet arealbehov – handelsareal - fram til 2030 for Sortland. To scenarier:

"Business as usual"	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Økning
Sentrum	46 600	47 299	48 008	48 729	49 460	50 201	50 954	51 719	52 495	53 282	54 081	54 892	55 716	56 552	9 952
Utenom sentrum	35 400	35 931	36 470	37 017	37 572	38 136	38 708	39 289	39 878	40 476	41 083	41 699	42 325	42 960	7 560
Sum	82 000	83 230	84 478	85 746	87 032	88 337	89 662	91 007	92 372	93 758	95 164	96 592	98 041	99 511	17 511

Vekst som landssnittet	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Økning
Sentrum	46 600	48 324	50 112	51 966	53 889	55 883	57 951	60 095	62 318	64 624	67 015	69 495	72 066	74 733	28 133
Utenom sentrum	35 400	36 710	38 068	39 477	40 937	42 452	44 023	45 651	47 341	49 092	50 909	52 792	54 745	56 771	21 371
Sum, Sortland	82 000	85 034	88 180	91 443	94 826	98 335	101 973	105 746	109 659	113 716	117 924	122 287	126 812	131 504	49 504

Vi antar at reelt behov for økt handelsareal i perspektiv 2030 vil ligge i størrelsesorden 25.000 – 30.000 m².

Tiltak – handel:

▶ På kort sikt

- ▶ Tiltak H1: Utvikling av potensielt handelsareal i Sortland sentrum
- ▶ Tiltak H3: Netthandel som mulighet for etablering av terminaler, logistikk mv.
- ▶ Tiltak H4: Pilot Nordlandsmodellen, byutvikling
- ▶ Tiltak H5: Hotellprosjekter og destinasjonsutvikling
- ▶ Tiltak H8: Business Improvement District – BID

▶ På lang sikt

- ▶ Tiltak H2: Utvikling av potensielt handelsareal utenfor Sortland sentrum – spesielt for plasskrevende varegrupper
- ▶ Tiltak H6: Servicenæringer overfor «blå sektor» - spesielt i forhold til servicenæringer og havfiske
- ▶ Tiltak H7: Muligheter for flytting av Sortland havn.

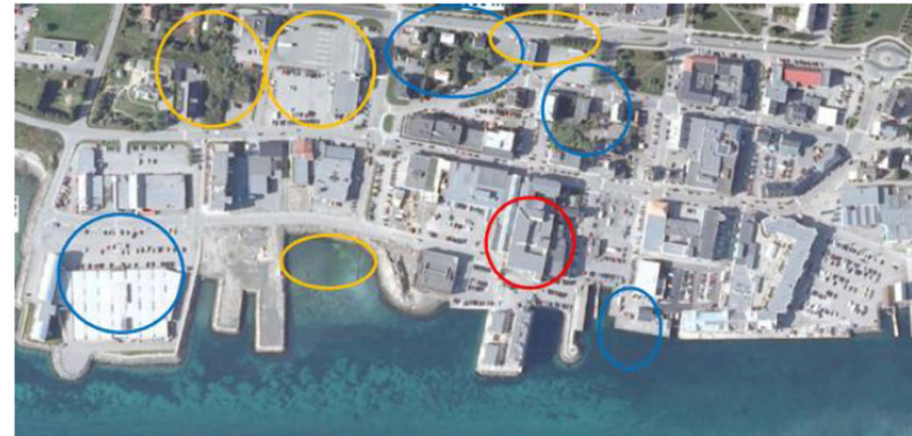
Tiltak H1: Potensielle handelsareal i Sortland



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 tomte til den gamle brannstasjonen. Disse tomtene har et samlet areal på ca 3.500m². Disse arealene eies av Sortland kommune.

Areal (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.



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

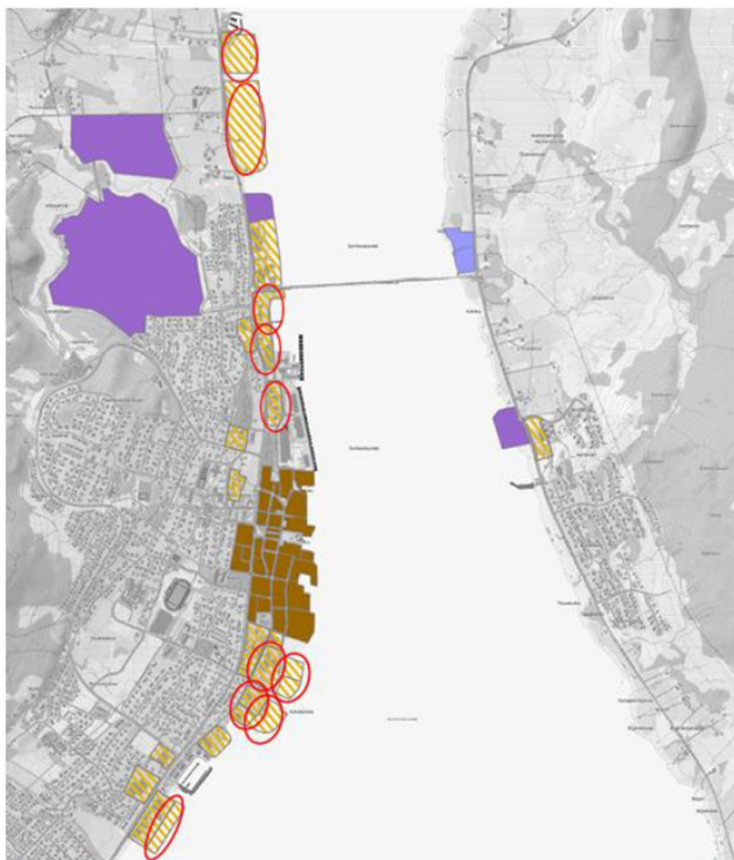
Anbefaling:

- ❖ 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:
 - o Avklare framtidig rutebilstruktur med Nordland fylkeskommune
 - o Avklare alternativ lokalisering for rutebiltrafikken.
 - o Avklare eiendomsforhold og aktualitet i forhold til utvikling av disse handelsarealene.

Figur 4 - Potensielle arealer for handel i Sortland sentrum.

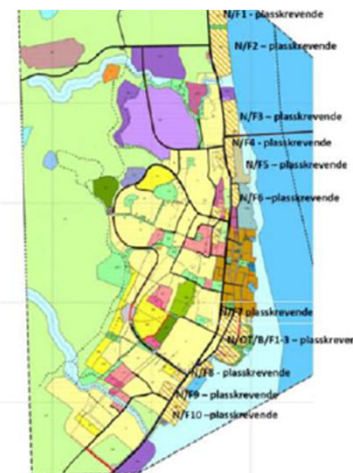
Bruks/gårdsnr.:	Navn:	Areal (m ²):
15/516	Gml brannstasjon	2.131
15/462	Gml brannstasjon	1.378
15/618	Rutebilstasjonen	9.184
15/656	Priv eiend.	3.671
Sum areal		16.364

Tiltak H2: Utvikling av potensielt handelsareal utenfor Sortland sentrum – spesielt for plasskrevende varegrupper



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

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, Vesteråskraft 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.

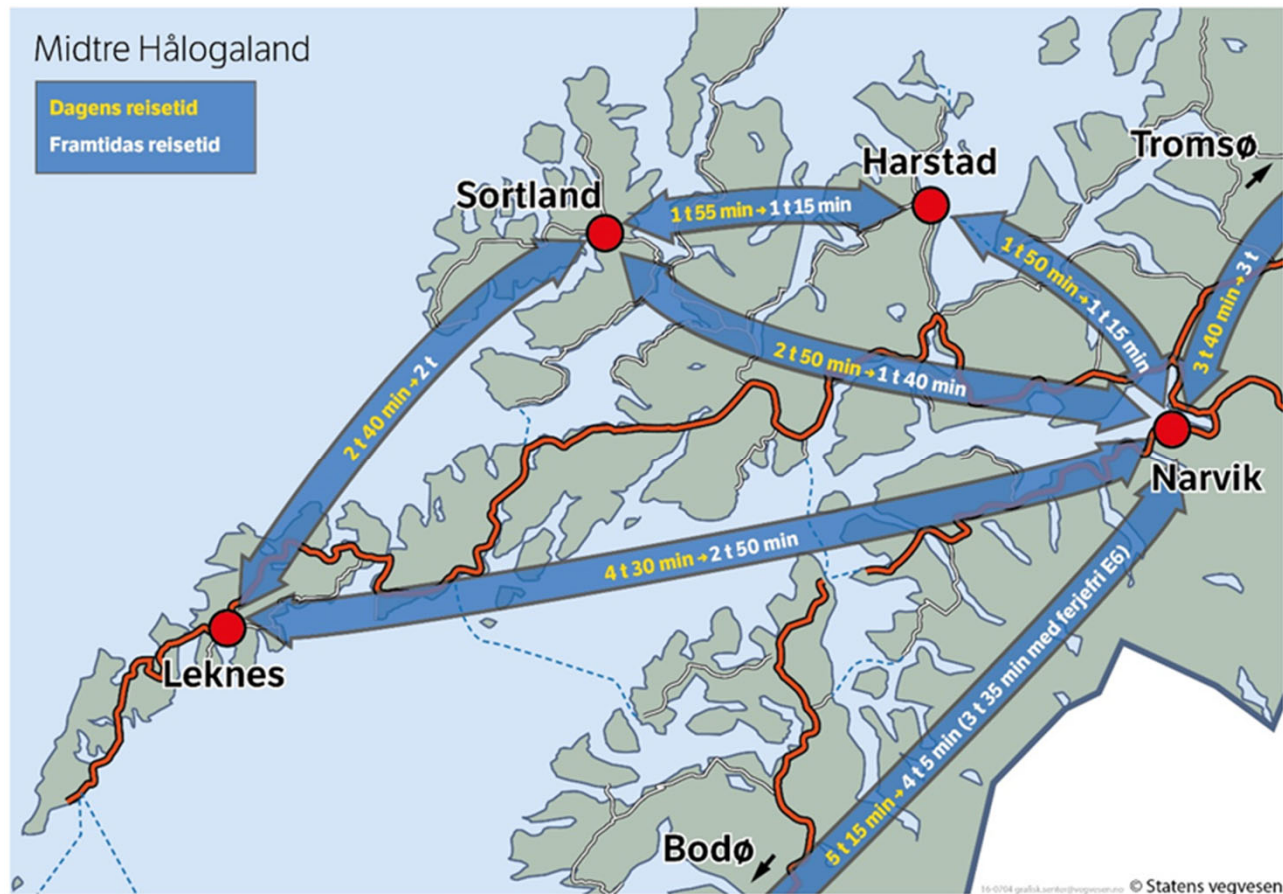
Tiltak H2: Utvikling av potensielt handelsareal utenfor Sortland sentrum – spesielt for plasskrevende varegrupper

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).

Regionforstørring



Kilde; Statens vegvesen – region nord. 2016.

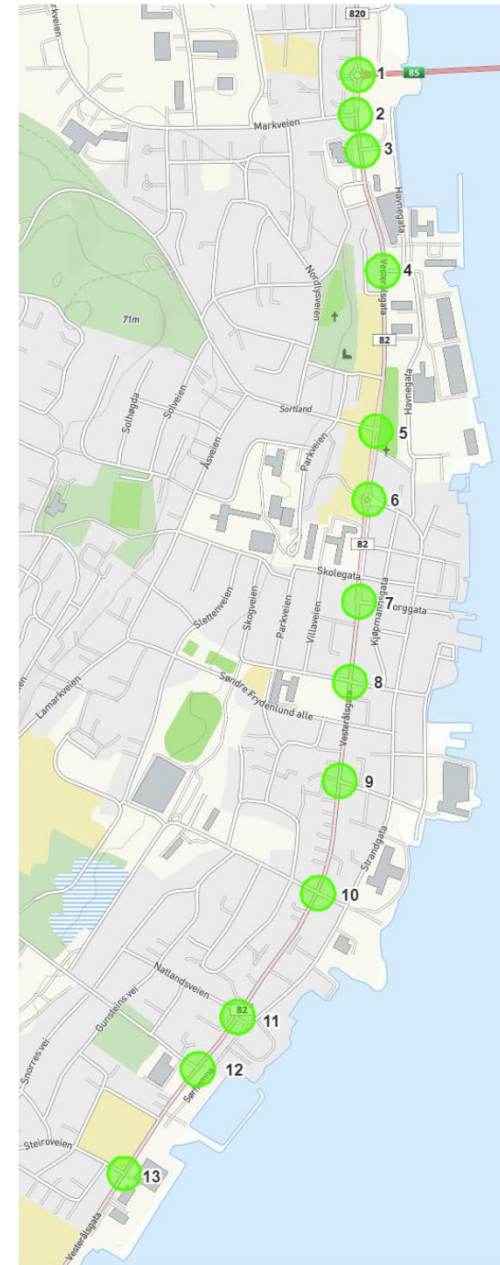
Trafikkanalysen

Trafikkmengden på Fv.82 Vesteråls­gata:

- ❖ I dag; like under 12.000 på den mest belastede strekningen gjennom sentrum.
- ❖ Frem mot år 2030: godt over 12.000. Dette er over grensa for hvor Statens vegvesen anbefaler 4 felt for nye veg­er. Vi anbefaler ikke 4 felt.

Kryssene som er særlig belastet for hovedvegen er kryss 01, rundkjøringen ved Sortlandsbrua, og 06, rundkjøringen med Gårdsallèen. Dette er rundkjøringer hvor hovedvegen ikke har spesiell prioritet som ved de forskjørsregulerte T- og X-kryssene.

Det vil i tillegg være en del kødannelser og forsinkelse i de verste tilfellene for kryss 04, 08 og 09 på grunn av fotgjengeroverganger i forbindelse med kryssene.



Tiltakspakke 0 – Trafikkreduserende tiltak

▶ Tiltak:

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



▶ Forutsetninger:

- ▶ Trafikkøkingen fram mot år 2030 blir ikke så stor som forespeilet i Trafikkanalysen.
- ▶ Uten utbedringer av kryss må en oppnå en trafikkforbedrende situasjon gjennom holdningsendringer og en tilnærmet 0-økningen i trafikken.
- ▶ Økt transportbehov må tas gjennom alternative transportformer:
 - ▶ Kollektiv
 - ▶ Gange
 - ▶ Sykkel

Tiltakspakke 1 – utbedring av enkeltkryss

▶ Tiltak:

- ▶ 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

▶ Forutsetninger:

- ▶ 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.

Tiltakspakke 2 – Etablering av miljøkulvert

▶ Tiltak:

- ▶ 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 kryssinger for myke trafikanter
- ▶ T9: Miljøkulvert på strekningen Torggata – Gårdsalléen

▶ Forutsetninger:

- ▶ 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.

Tiltakspakke 3 – Lede gjennomgangstrafikken utenom Sortland

▶ Tiltak:

- ▶ 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

▶ Forutsetninger:

- ▶ 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
- ▶ 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 Vesteråls-gata. 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.
- ▶ Denne tiltakspakken innebærer meget store investeringer og er sterkt avhengig av statlig støtte (NTP). Den vil med stor sannsynlighet også medføre bompenger for brukerne av den omlagte fylkesvegen.

Sammenhengen mellom trafikk og handel

På kort sikt vil det være tiltakene knyttet til;

- ❖ H1: Utvikling av potensielt handelsareal og
- ❖ H2: Hotellprosjekter og destinasjonsutvikling som vil påvirke trafikksituasjonen i Sortland.

På lang sikt vil det være prosjekter som;

- ❖ H2: Utvikling av handelsarealer utenfor sentrum,
 - ❖ H6: Utvikling av servicenæringer og
 - ❖ H7: Muligheter for flytting av Sortland havn
- Som alle vil påvirke trafikksituasjonen i Sortland.

Omvendt vil flere trafikale tiltak fremme handel i Sortland - spesielt tiltak

- ❖ T6: Ny parkeringsløsning

Tiltak T6: Ny parkeringsløsning

- ▶ 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.
-
- ▶ Vår anbefaling:
 - ▶ 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.



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

Norconsult 

Kontaktperson:

Morten Selnes

Tlf: +47 90 10 23 26

Epost: morten.selnes@norconsult.com