Tettstedpakke for Sortland kommune

Versjon 10.12.2021



Dette er et UTKAST til en tettstedspakke som er basert på forskningsprosjektet 'Tettstedspakker for, attraktiv, inkluderende og klimavennlig stedsutvikling'. Utkastet er utformet av TØI og NIBR, OsloMet, og må bearbeides og behandles i kommunen. En pakke og en del av tiltakene som foreslås vil kreve politiske vedtak og prosesser etter Plan- og bygningsloven.

TETTSTEDSPAKKER

Et samarbeid om stedsutvikling på mindre tettsteder

Innhold

1 Bakgrunn 3
1.1 Om tettstedet Sortland 3
1.2 Tettstedpakke for klimavennlig, inkluderende og attraktiv stedsutvikling 4
1.3 Arbeid med å utforme en tettstedpakke 6

2 Utfordringsbilde og mulighetsrom for Sortland kommune 8
2.1 Trafikk i sentrum 8
2.2 Handel og liv i sentrum 15
2.3 Bolig og fritidsbolig 23
2.4 Velferd, inkludering og samarbeid 24

3 Tiltak og indikatorer 28
3.1 Overordnet mål 28
3.2 Temaområde 1: Trafikk i sentrumsområdet 30
3.3 Temaområde 2: Handel og liv i sentrum 34
3.4 Temaområde 3: Bolig og fritidsbolig 37
3.5 Temaområde 4: Velferd; inkludering og samarbeid 38

4 Organisering av tettstedspakke for Sortland 41

1 Bakgrunn

1.1 Om tettstedet Sortland

Sortland kommune ligger helt nord i Nordland, sentralt plassert i Vesterålen. Vesterålen er en effektiv bo-, arbeids- og service region. Det er en relativt "tett" befolket region med utbredt arbeidspendling mellom de ulike kommunene.



Sortland by er i fylkesplanen for Nordland fra 2013 -2025 definert som regionssenter for Vesterålen og har i overkant av 5400 innbyggere. Sortland er en handelsby med størst handelsomsetning pr innbygger i Nordland og følgelig med et stort handelsomland, der Vesterålens ca.32.600 innbyggere utgjør et betydelig del. Regionsentrene skal være lokomotiver for god utvikling i regionene blant annet for å dempe fraflytting fra fylket. Handel og kjøpesenter tillates i regionsentrene.

Byen har Hurtigruteanløp og RV85 (tidligere E-10) går over Sortlandsbrua som binder Hinnøya og Langøya sammen. FV82- Vesterålsgate går tvers gjennom byen og er tungt belastet med en ÅDT på 11.000, bestående av både gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk. FV82 går nordover til Andøy og sørover til Hadsel. Skagen er småflyplass beliggende mellom byene Sortland og Stokmarknes i Hadsel.

Sortland kommune har flere tettsteder; Holmstad, Sigerfjord, Strand, Maurnes, Jennestad og Holand. Det er kun regionsenteret Sortland, som har vekst, men alle tettstedene har levende og aktive lokalsamfunn med barneskoler og barnehager. Det jobbes med skolestrukturen i kommunen der det anbefales at flere av disse bygdeskolene legges ned.

Det regionale kollektivtilbudet er svært begrenset og Sortland har ingen lokalbuss. De fleste benytter privatbil for å reise inn og ut fra regionsenteret for arbeid, kultur, handel

og andre tjenester. Det er tett samarbeid mellom kommunene i Vesterålen både i forhold til kultur, tjenesteyting og næringsliv.



1.2 Tettstedpakke for klimavennlig, inkluderende og attraktiv stedsutvikling

Helhetlig stedsutvikling forutsetter en samordnet innsats fra mange aktører. Dette er særlig viktig om stedsutviklingen skal gå i en klimavennlig og bærekraftig retning. Hensikten med en tettstedpakke er å oppnå en bedre koordinering mellom ulike aktører, og med en forpliktelse til å bidra med egne virkemidler for å realisere tettstedpakkens overordnede mål og tilhørende delmål

Pakken skal bidra til å

- etablerere kunnskapsgrunnlag til pågående planarbeid og politiske diskusjoner
- se kommunens sentrumsutfordringer i sammenheng
- koble sammen politiske vedtak og vedtatte tiltak innenfor ulike områder
- opprette faste møtepunkt med andre nivå og andre aktører

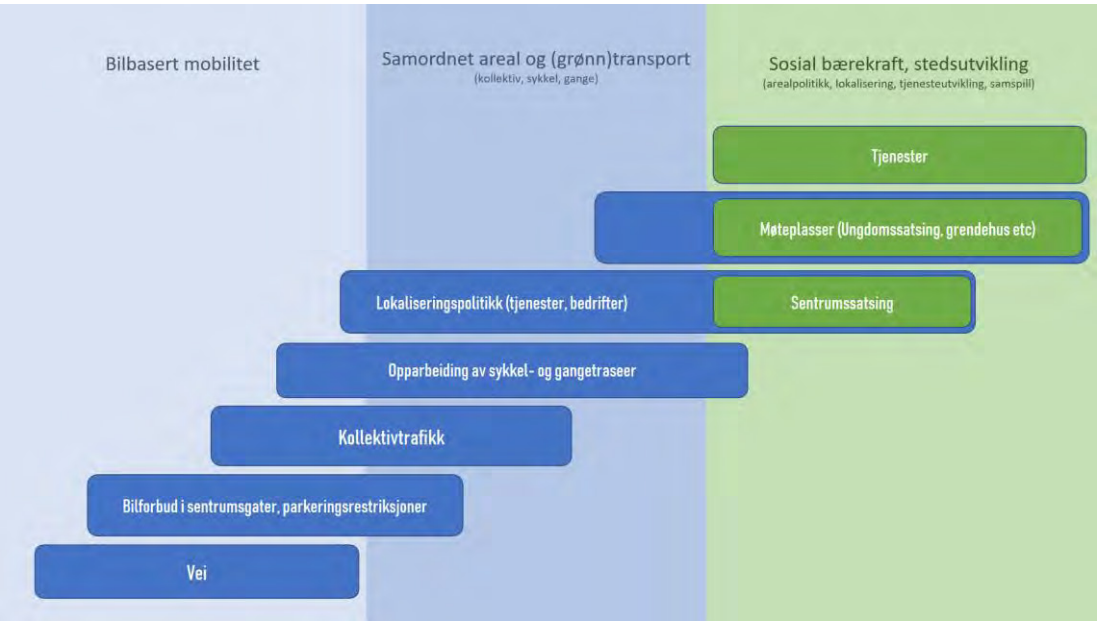
Gjennom pakken legges det opp til samarbeid med andre nivåer (fylke og stat) for

- en bedre forhandlingsposisjon og dialog med nasjonale, offentlige aktører som for eksempel Statens vegvesen
- å finne en samarbeidsarena eller fora som samles med faste intervaller noen ganger per år, som bør lede til forpliktende elementer i etterkant
- å muliggjøre samarbeid mellom jernbanedriver, Bane Nord, Statens Vegvesen, Fylkesmannen og kommune og næring som kan gi raskere prosesser på de prosjektene kommunen har vedtatt
- å inkludere brukergrupper som grendeutvalg, velforeninger, eldreråd og ungdomsråd

Sosial bærekraft er et aspekt som hittil har fått lite oppmerksomhet i andre bypakker og byvekstavtaler. En tettstedpakke har et bredere fokus og skal bidra til mer inkluderende stedsutvikling. Sosial bærekraft er derfor en viktig del av en slik pakke, i samspill med helhetlig areal- og transportutvikling som kjent fra bypakker og byvekstavtaler. Dette er i samsvar med Stortingsmeldingen *Berekraftige byar og sterke distrikt* hvor det framheves at bærekraftig arealbruk og transportsystem ikke bare fremmer miljøhensyn, men også sosial integrasjon og økonomisk aktivitet (St. meld. nr. 18 (2016–2017). Pakkestrukturen som er foreslått gjennom forskningsprosjektet har derfor et innsatsområde kalt 'Velferd, inkludering og samarbeid' som spesielt fremhever dette. Dette krever samarbeid og kommunikasjon mellom ulike lokale instanser og aktører, samt mellom kommunen og dens innbyggere. Videre er det viktig å fokusere på i hvilken grad ulike grupper av befolkningen er ivaretatt og opplevelsen av tettstedet som et sted å bo, vokse opp og leve i. Å bygge opp under og realisere dette bredere stedsutviklingsperspektivet fordrer at en bred involvering av mange av kommunens tjenesteområder som areal-, transport, helse- og sosial, utdanning, barn og unge, frivillighet og kultur. Det krever også samarbeid og innsats for aktører utenfor kommunen for eksempel fra fylkeskommunen når det gjelder folkehelsearbeid, kollektivtransport, vei og videregående skoler og fra statsforvalteren og andre statlige aktører. Det krever i tillegg at en større bredde av aktører i næringsliv og sivilsamfunn deltar. Ikke minst bør hele frivilligheten i sivilsamfunnet kobles på arbeidet.

Basert på figuren under foreslår vi at tettstedspakkene bør omfatte hele spekteret av problemstillinger fra bilbasert mobilitet til sosial bærekraft og stedsutvikling. Dette innebærer å følge opp statlige forventninger til planleggingen og at kommunene legger til rette for følgende:

- *Høy arealutnyttelse i sentrumsområdet gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene,* med vekt på arkitektur, byrom, kulturmiljøer, grønnstruktur og andre miljøverdier. Lokalisering av boliger, service, handel og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter vurderes i sammenheng med sentrum.
- *Utbygging av et godt samferdselsnett.*
- *Sykling og gange* blant annet gjennom trygge skoleveier, gjennom å planlegge for gange og sykling fra sentrum og ut til friluftslivsområder, og gjennom transportløsninger for grupper som er mindre mobile
- En *aktiv og helhetlig tilnærming* til utvikling av *aldersvennlige kommuner*.



Figur 1: Fra pakker som omfatter bilbasert mobilitet til sosial bærekraft og stedsutvikling.

Basert på nasjonale og regionale forventninger og mål er det viktig å utarbeide en tettstedpakke som kan bidra til å svare ut det som er forventet fra staten sin side. Basert på de gjeldende forventingene vil dette være **å skape et sosialt bærekraftig samfunn og et tettsted der det er godt å bo og leve.** Dette innebærer også å støtte opp om FNs 17 bærekraftsmål.

1.3 Arbeid med å utforme en tettstedpakke

Forslaget til tettstedpakken for Sortland er utarbeidet gjennom forskningsprosjektet *Tettstedpakker for attraktiv, inkluderende og klimavennlig stedsutvikling* (Prosjekt: Tettstedspakker - Transportøkonomisk institutt (toi.no)) 2018-2021. Målet med prosjektet var å utarbeide en metodikk for å utvikle tettstedpakker. Tettstedene Geilo ved Hol kommune, Sortland kommune, Stryn kommune og Bø ved Midt-Telemark kommune var samarbeidspartner og case sammen med tilhørende fylkeskommuner. Gjennom prosjektet ble det utviklet en tettstedpakke for alle fire tettsteder.

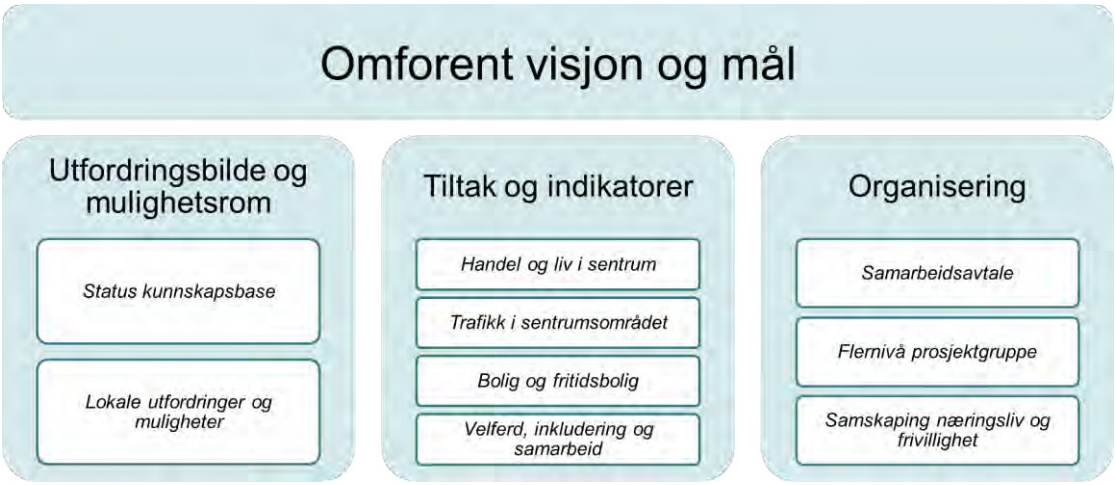
Tettstedpakken er basert på en rekke undersøkelser som har hatt som mål å beskrive nåværende situasjon med styrker og svakheter for å etablere et utfordringsbilde strukturert rundt fire temaområder: trafikk i sentrum, handel og service, boliger og fritidsboliger, velferd, inkludering og samarbeid. Det ble blant annet utarbeidet et notat om areal-, transport- og sentrumsutvikling som oppsummerte sentrale karakteristika og veivalg. Basert på disse undersøkelsene er mulighetsrommet beskrevet med konkrete tiltak fra strategisk til operasjonelt nivå. Følgende undersøkelser er gjennomført:

- Dokumentstudier
- Intervjuer med en rekke lokale aktører fra politikken, næringsliv, frivilligheten, mv.
- Living Lab (workshop, to stykker i hver kommune, hvor Sortland har sin siste i desember 2021) der lokale aktører og råd ble invitert for å diskutere den lokale situasjon knyttet til de fire temaområdene og utkast til en tettstedspakke.
- Spørreundersøkelse per telefon om bruk og opplevelse av sentrum.
- Befaring av sentrum med forskere tilrettelagt av kommunen

- Parkeringsundersøkelse for å kartlegge tilgjengelige plasser i sentrum og bruk av disse på ulike dager og tidspunkt
- Pilot med trafikktellinger via videoregistrering i to av kommunene (Stryn og Midt-Telemark)

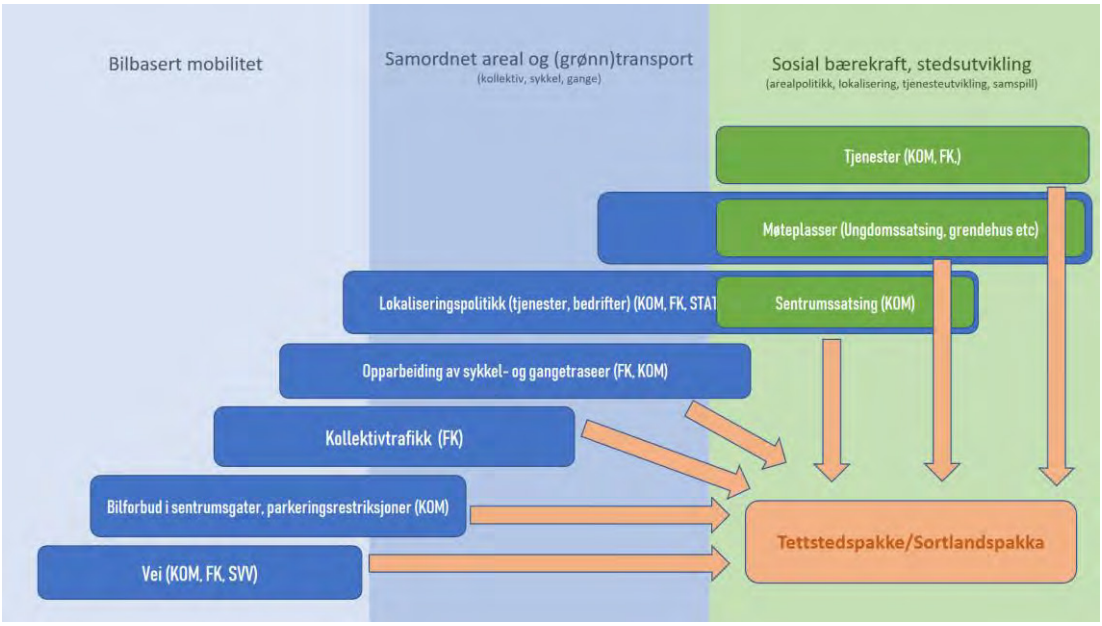
Basert på undersøkelsene har vi definert hvordan en tettstedspakke bør utformes som vist i figuren under. Den er tenkt bestående av et omforent mål og visjon som viser hva man skal med pakken og hvor man vil, samt tre hoveddeler:

- beskrivelse av utfordringer og mulighetsrom
- beskrivelse av organisering av tettstedpakken
- beskrivelse av tiltak og indikatorer for å følge utviklingen og resultater



Figur 2: Innhold i tettstedspakke

Figur 3. Tiltakspakka må inneholde virkemidler fra mange forvaltningsnivåer



2 Utfordringsbilde og mulighetsrom for Sortland kommune

Beskrivelse av utfordringsbildet og mulighetsrom er basert på spørreundersøkelse, kartlegginger, Living lab 1 og intervjuer gjennomført i 2019-2021.

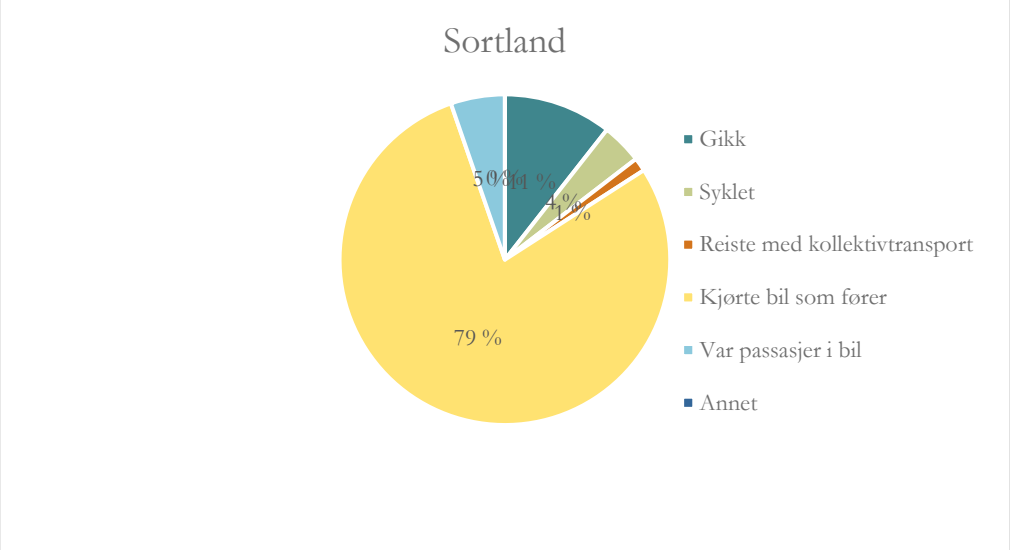
2.1 Trafikk i sentrum

I Areal- og transportnotatet fra Sortland fremheves det at utgangspunktet til Sortland kommune er relativt godt for å vri mobiliteten fra bilbasert til grønnere mobilitet. Bebyggelsen i regionsenteret ligger relativt tett, der sentrum, størsteparten av boligene og sosial infrastruktur ligger innenfor en radius på ca 2 km. Regionsentrets næringsområde ligger nord for byen. Detaljvarehandel ligger sentralt plassert i byen og kjøpesentrene ligger i sentrum, og handel med plasskrevende varer som bil og trelast ligger langs Vesterålsgate.

Likevel er det en utbredt kultur for å benytte bilen flittig, og et stort antall innbyggere kjører korte avstander. Mange benytter "bilen som håndveske". Både trafikkanalyse (2019) og spørreundersøkelse (2017) viser at potensialet for å redusere lokalkjøringen er stort.

Det ble gjennomført en spørreundersøkelse i de fire tettstedene i forskningsprosjektet vårt (150 respondenter per tettsted blant innbyggerne i tettstedet, god fordeling på alder). Nedenfor presenteres resultatene, og vi skal se hvordan respondentene fra Sortland opplever trafikkutfordringene, og sammenlikne dette med de andre tettstedene.

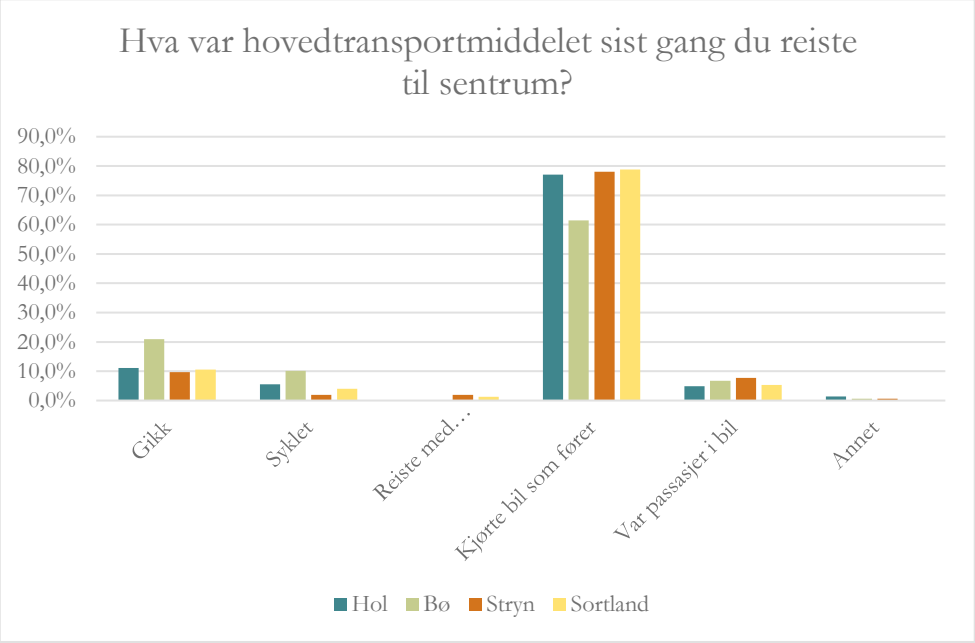
I spørreundersøkelsen spurte vi først hvordan respondentene kom seg til sentrum sist gang de var der, for å få en indikasjon på foretrukne transportmiddel, og resultatene vises i figuren under.



Figur 3: Transportmiddelfordeling på siste reise til Sortland sentrum. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser at den aller største andelen har kjørt bil som sjåfør sist gang de reiste til sentrum, og 5 prosent var passasjerer i bil. Bare 11 prosent oppga at de gikk, og 4 prosent at de syklet, mens kun 1 prosent oppga at de reiste kollektivt. Bilbruken er altså svært høy, sammenliknet med andre mobilitetsformer.

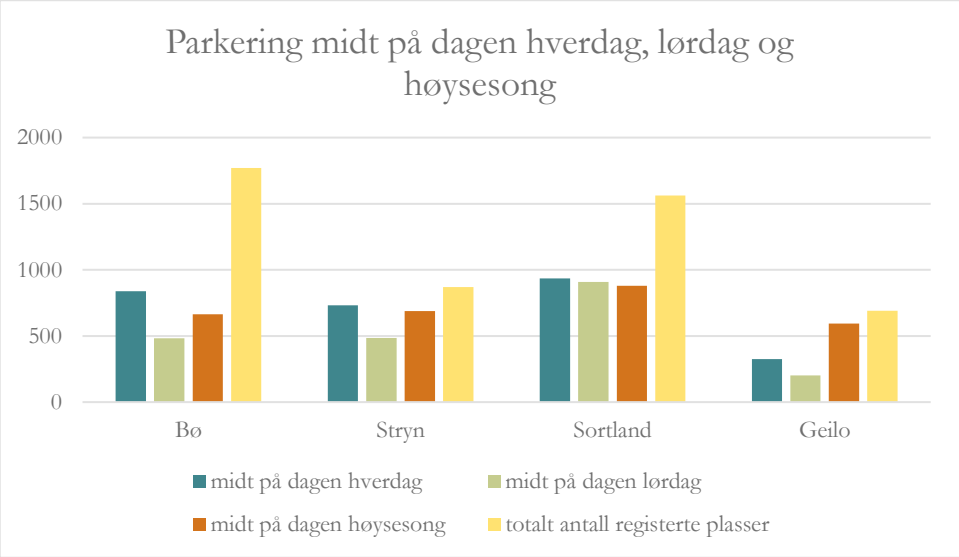
Vi sammenlikner derfor resultatene fra Sortland med de andre tre tettstedene, som er relativt like som Sortland i størrelse og sentralitet. Figuren under presenterer resultatet.



Figur 4: Transportmiddelfordeling på siste reise til sentrum i kommunene Hol, Bø, Stryn og Sortland. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Som figuren viser har Sortland den høyeste andelen som kjørte bil som fører sist gang de reiste til sentrum, noe 79 % harsvart. Både Stryn og Hol ligger ganske likt, mens Bø har en betydelig lavere andel (ca 60%).

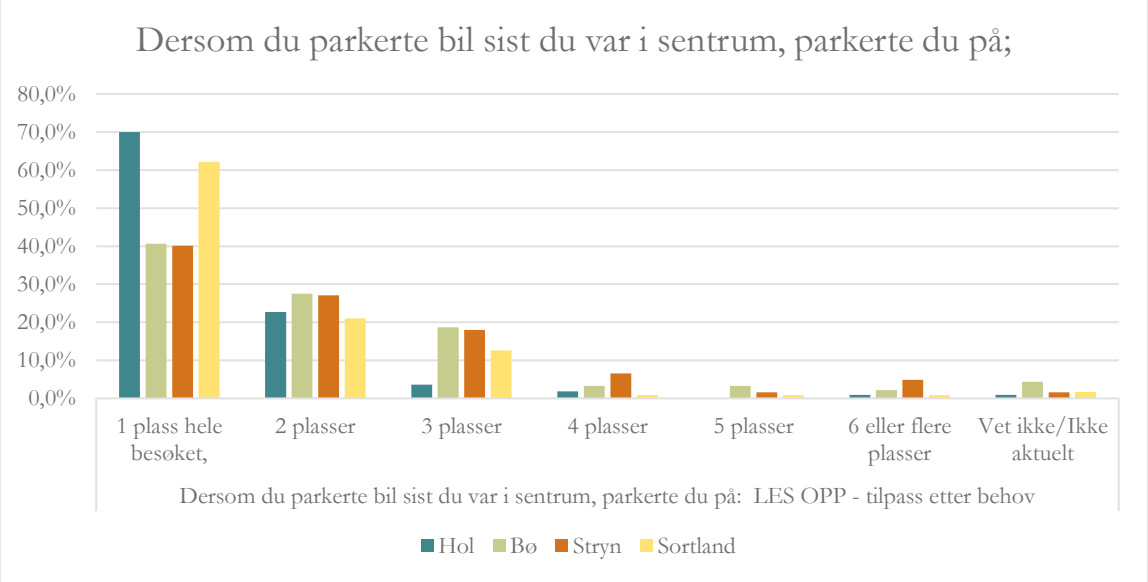
En forklaring er at det i Sortland er svært gode parkeringsforhold i sentrum. I Sortland er byens uterom er i stor grad fylt med veier og parkering. Av de 1500-1700 p-plassene i sentrum er en stor andel overflateparkering, noe som er svært plasskrevende, og som stimulerer til lokalkjøring. Trafikktellingene utført i dette prosjektet viser at Sortland har et stort overskudd på parkeringsplasser, sammenliknet med bruken av plassene. I figuren nedenfor sammenstilles tellingene i de fire kommunene. Tellingene er foretatt midt på dagen hverdag, midt på dagen lørdag og midt på dagen i høysesong (ferier).



Figur 5: Parkering midt på dagen hverdan, lørdag og i høysesong i Hol, Bø, Stryn og Sortland. Kilde: Trafikktellinger gjennomført i prosjektet Tettstedpakker i xxx.

Figuren basert på trafikktellingene viser at Sortland har en svært høyt antall parkeringsplasser, kun Bø har flere. I tillegg er andelen av parkeringsplasser som brukes i hverdager, lørdager og høysesong (ferier) aldri over 2/3 av parkeringsplassene som er tilgjengelige. Altså er det et stort overskudd av parkeringsplasser i Sortland kommune. Dette utgjør en viktig forutsetning for den bilkulturen som trekkes frem i de kvalitative intervjuene og av deltakerne på Living Lab I (se senere i denne delen).

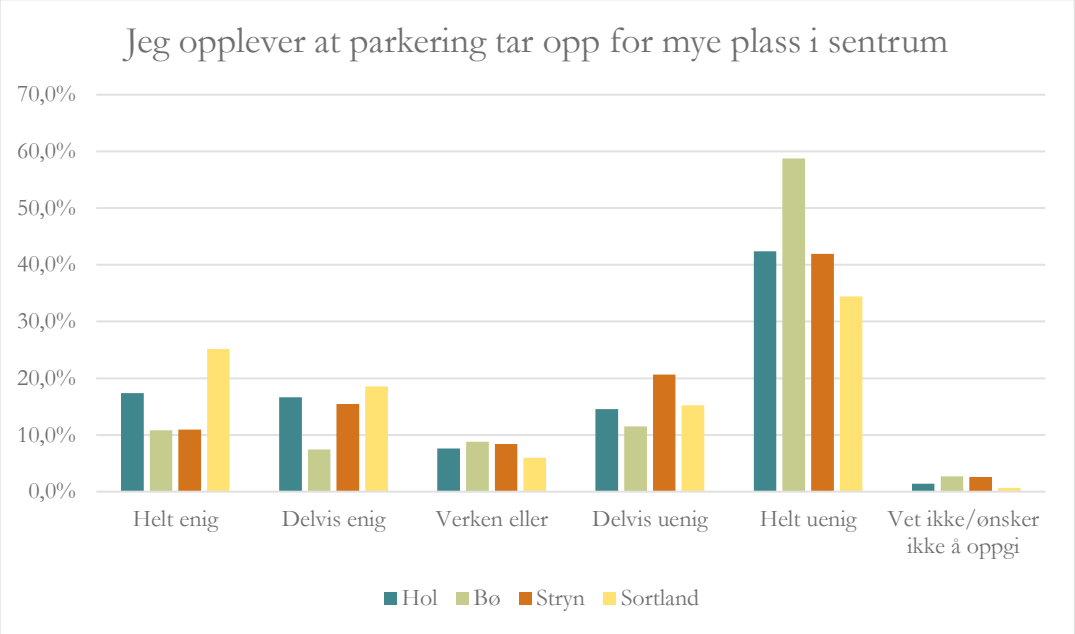
Spørreundersøkelsen til innbyggerne i de fire kommunene spurte om parkering ved siste besøk i sentrum, og resultatene sees nedenfor.



Figur 6: Oversikt over andel som svarte på hvor mange plasser de parkerte på sist de var i sentrum av Hol, Bø, Stryn og Sortland. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser at respondentene i Sortland (gul) stort sett parkerte på en plass hele besøket, noe litt over 60 % svarte, mens ca 20 prosent parkerte på to plasser, og litt over 10 % parkerte på tre plasser. Det viser en tendens til å bruke «bilen som håndveske», men også at de fleste nøyer seg med å parkere ett sted – og at sentrumstettheten gjør det mulig å nå flere steder ved å stå på en plass.

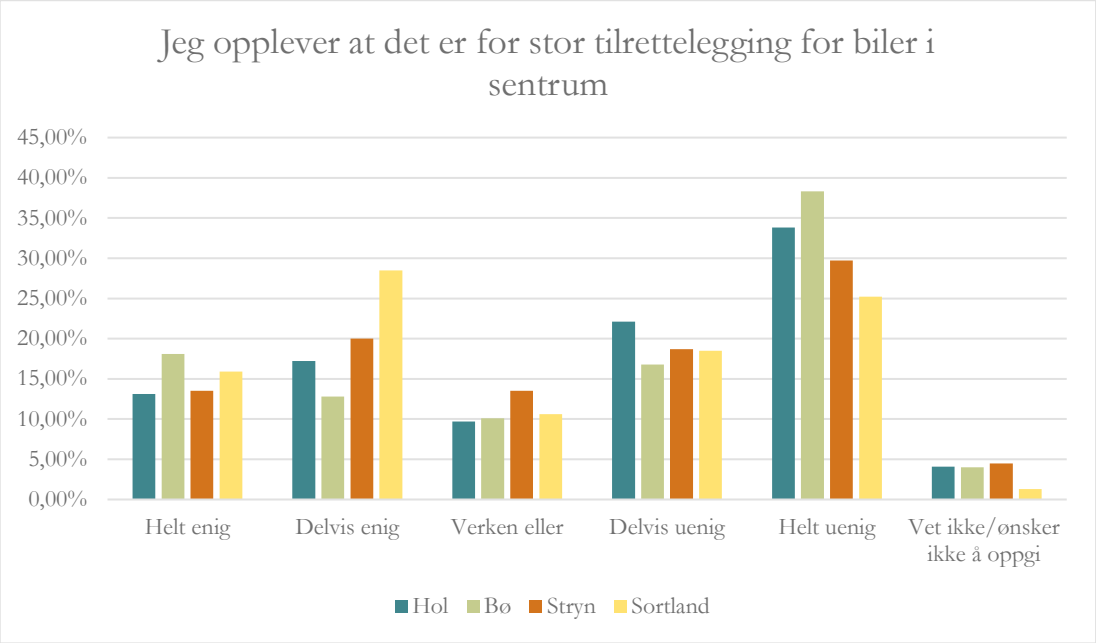
Respondentene ble også spurt om hvorvidt parkering opptar for mye plass i sentrum, og resultatene vises i figuren under.



Figur 7. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser interessante funn for Sortland. Her sier langt flere seg helt enig (25,2%) og delvis enig (18,5 %) i at parkering tar opp for mye plass i sentrum. Til sammen utgjør dette hele 44 % av befolkning som er enig i at parkering tar for mye plass. Dette er langt flere enn man finner i de andre tre kommunene.

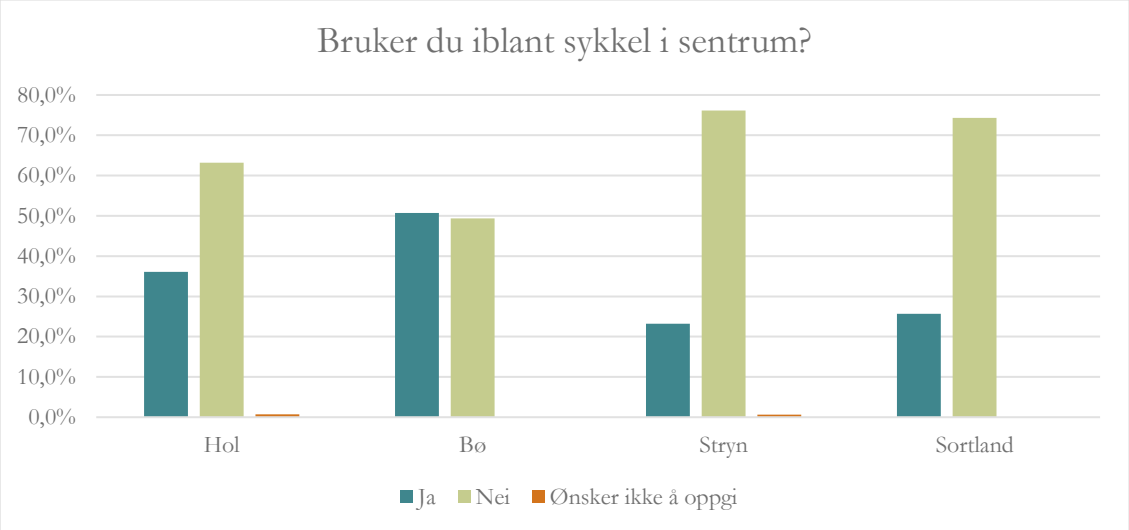
Lignende tendenser finner vi for tilrettelegging for biler i sentrum, presentert i figuren under.



Figur 8. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser at også her utmerker Sortland seg. På spørsmål om det er for stor grad av tilrettelegging for biler i sentrum svarte 16 % at de var helt enige, og 29 prosent at de var delvis enig. Til sammen utgjør dette 45 prosent, og er langt større andel enn hva vi finner i den andre tre kommunene. Det er dermed en litt større andel som er enig i at det er for mye tilrettelegging (45 %) som dem som er uenig i det (44 %).

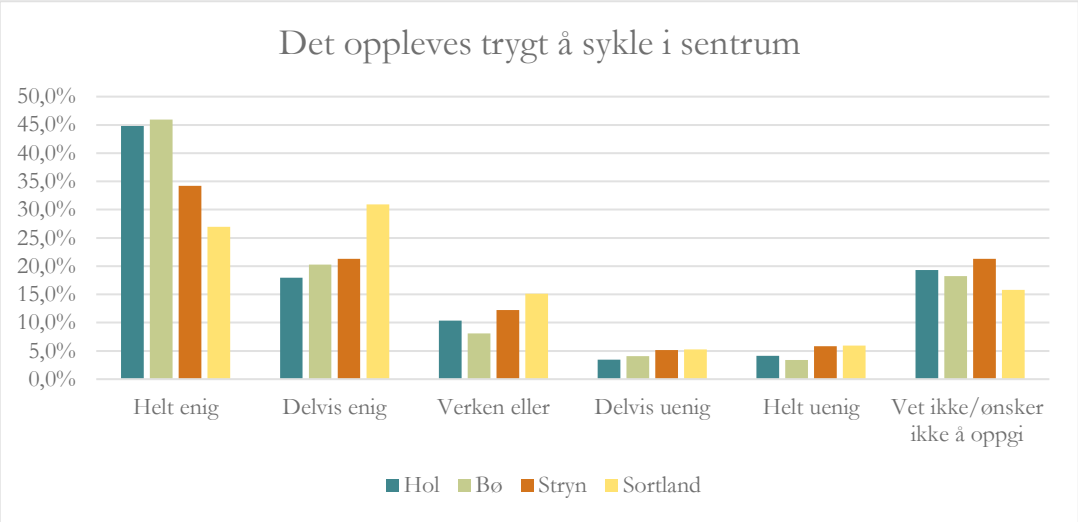
Spørreundersøkelsen spurte også om sykkel og gange i sentrum. I figuren nedenfor vises andelen som oppgir at de bruker sykkel i sentrum iblant.



Figur 9. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser at bare en fjerdedel (26%) svarer ja på at de iblant sykler til sentrum, mens 74 % sier nei. Det er bare Stryn som har en mindre andel som oppgir at de bruker sykkel i sentrum iblant.

Det er derfor interessant å se på hva som kan være grunnen til så lav sykkelandel. Respondentene i de fire kommunene ble spurt om det opplevdes trygt å sykle i sentrum. Figuren nedenfor viser svarene.

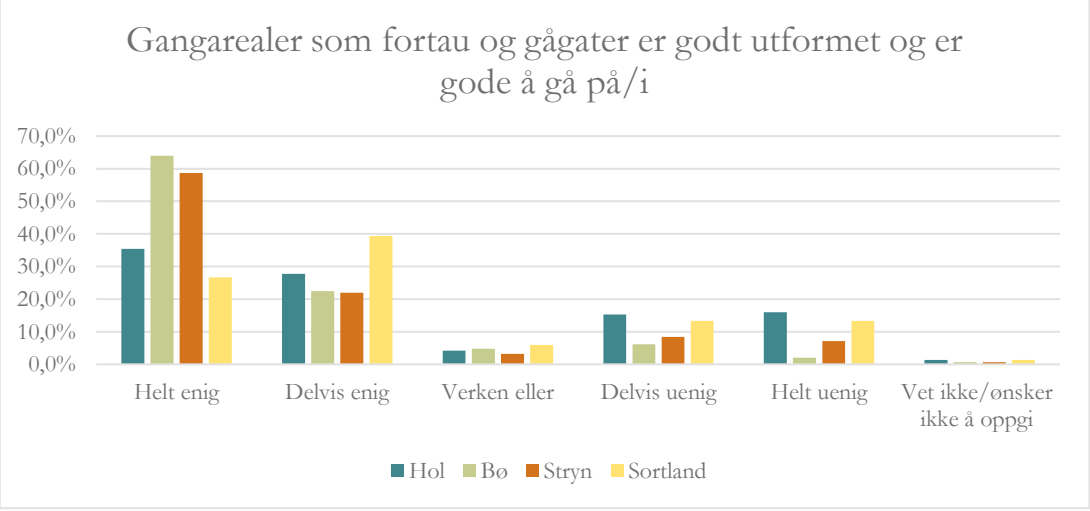


Figur 10. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser at Sortland har den laveste andelen som er helt enig at det er trygt å sykle i sentrum. Kun 27 % oppgir dette, mens andelen i Hol er 45%, Bø er 46% og Stryn er 34%. En større andel er delvis enig, noe 30% oppgir. Den relativt lave andelen bidrar til å forklare at få oppgir at de sykler i sentrum.

Vi spurte også om de opplevde at det er for stor tilrettelegging for sykkel i sentrum. Her var det et klart flertall som var uenig i dette (71%), noe som styrker inntrykket av at Sortland ikke har tilrettelagt for sykkel i sentrum.

Hvordan oppleves så forholdene for forgjengere i Sortland? Som vi så var det bare 11 prosent som oppgi at de hadde gått sist gang de hadde reist til Sortland sentrum. I spørreundersøkelsen ble det lagt inn et spørsmål om gangarealer som fortau og gågater er godt utformet og oppleves som gode å gå i. Resultatene vises i figuren under.

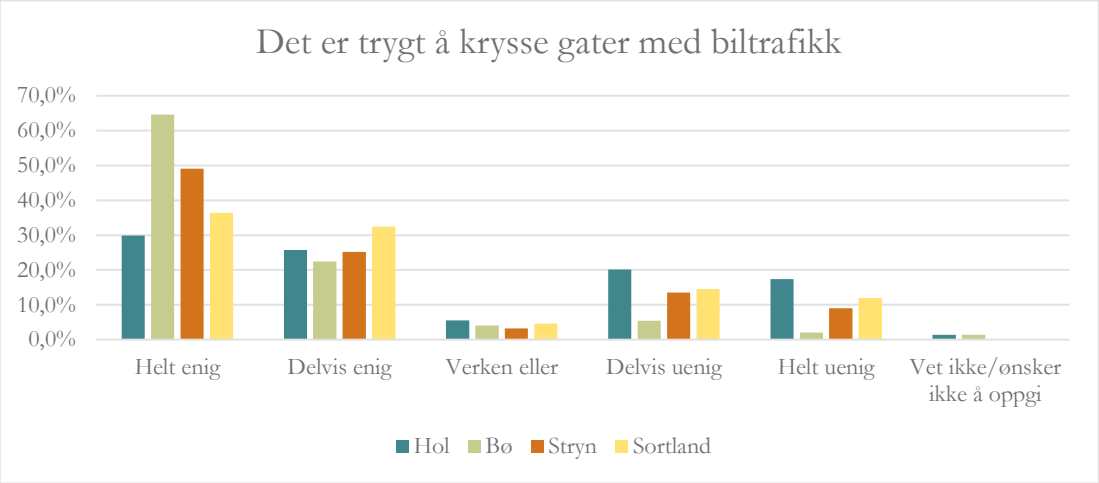


Figur 11. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser det samme mønster som med sykkelforholdene i sentrum, at Sortland har klar den laveste andelen som oppgir at de er enige i at gangarealer er gode å gå i. Kun 27 prosent oppgir at de er helt enige, mens tallene for Bø er 64%, for Stryn er 59, og for Hol er 35%. Også her er en større andel «delvis enige» i Sortland, noe som gir et sammenlagt tall på 66 % enige. Tallene for kommunene Bø og Stryn er henholdsvis 86 % og 81%. Hol får til sammen et lavere tall enn Sortland, 63%.

Tallene for Sortland viser altså at det er et uforløst potensial i sentrum for å gjøre gangarealene mer brukervennlige og trygge, slik at innbyggerne opplever dem som bedre å bruke.

Dette inntrykket styrkes av spørsmålet om innbyggerne opplever at det er trygt å krysse gater med biltrafikk. Tallene for de fire kommunene presenteres i figuren nedenfor.



Figur 12. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser igjen at Sortland har en relativt lav andel som er helt enig, 36%, sammenliknet med Bø (65%) og Stryn (49%). Her har Hol en lavere andel som sier seg helt enig (30%). Til sammen oppgir 67% av respondentene i Sortland at de er enige, mens 87% i Bø, 74% i Stryn og 56% i Hol er enige.

Resultatene fra spørreundersøkelsen og trafikkanalysene illustrerer godt de utfordringene som også trekkes frem i ATP-notatet skrevet av kommunens planlegger, i intervjuer med nøkkelinformanter i Sortlandssamfunnet og av deltakerne i Living Lab 1 (gjennomført i 2020?). Vi skal her presentere de viktigste:

Bilkultur som ikke utfordres: Flere deltakere forteller at det i Sortland er en kultur for å bruke «bilen som håndveske», og kjøre fra dør til dør til det man skal, også i sentrum. Bilen blir flittig brukt både på korte og lange avstander, og det oppfattes som en slags menneskerett å kunne kjøre helt frem til de ulike målpunktetene. Mange barn og unge blir kjørt til skole og idrett, selv korte avstander. Skolekjøring (av foreldre og med bil) fører blant annet til kø i Vesterålsgate. Flere påpeker at mange kunne ha godt ha gått, også for å fremme folkehelsen. Mye intern kjøring på lokalveier og i forbindelse med sosial infrastruktur igjen til fører dårligere trafikksikkerhet. Det er lite utbredt praksis med samkjøring, verken til skole eller arbeidsplasser. Flere trekker frem at sentrum er delt i tre deler som oppfordrer til kjøring.

Manglende helhetlig parkeringsplan: Et stort overskudd av parkeringsplasser gjør bilkulturen (bilen som håndveske) mulig. Både sentrum og omkringliggende områder har tilstrekkelig mange og gratis parkeringsplasser både til kunder og ansatte uten tidsbegrensning som gjør at det er svært enkelt å benytte bil. Som det fremgår av parkeringsanalysen er den totale andelen parkeringsplasser i sentrum over 1500-1700, og under 2/3 brukes. Mange tar til orde for at det bør legges begrensing på bruk, men det må finnes langstidsplasser. Parkeringshus i sentrum kunne fjernet bilene fra gaten. Deltakerne etterlyser en helhetlig parkeringsplan, som kan brukes for å redusere bilbruk. Her må både langstid- og korttidsparkering vurderes helhetlig, og også betalingsparkering. All mobiliteten må sees på helhetlig og inkludere sykkelparkering nære innganger til næringsbygg og lys for gående på vinteren.

Manglende kollektivtilbud: Sortland har ikke et lokalt kollektivtilbud og det regionale kollektivtilbudet er tilpasser skolebarnkjøring og ikke arbeidsreiser. Dette gjør at kollektiv ikke er noe reelt alternativ hverken til arbeidsreiser eller til andre kjøreturer utenom skole. Det er stor mobilitet i regionen. Om lag halvparten av kommunens befolkning bor i tettstedet, der de fleste arbeidsplassene og servicefunksjonen er naturlig konsentrert. I tillegg til at kommunens egne innbyggere kjører inn til tettstedet er byen regionsenter for i underkant av 22.000 innbyggere som reiser til Sortland. I diskusjonen rundt kollektivtrafikk ble det etterlyst lokale bybusser, som kunne gå i ring i tettstedet. Også organisert bussing til og fra idrettstilbud fremme som forslag.

Trafikkfarlig sentrum: Fylkesvei 82 Vesterpålsgate, med en ÅDT på 11.000, går tvers gjennom tettstedet og oppleve som en barriere. Kryssing kan være trafikkfarlig. Deltakerne forteller at fotgjengeroverganger i Vesterålsgate ikke synlige om vinteren, og at det mangler skilt. Mange opplever at bilførere ikke tar hensyn til fotgjengere. Flere trekker frem at Bjørklundveien må ferdigstilles som avlastningsvei.

Vanskelige forhold for sykkel og gange på vinteren: Vesterålen har kystklima og ligger i arktiske strøk, klima er derfor ofte både vått og kaldt, med isete veier og mye vind. I tillegg har Sortland to måneders mørketid. Dette er en utfordring i forhold til gange og sykkel i deler av året. Når det gjelder brøyting – så samkjører kommune og fylket ikke dette. Dette fører til hindringer som er vanskelig å passere for eldre. De viktigste gang og sykkelveger er brøytet tidlig, og at det er forutsigbar strøing.

Manglende fokus på klima og miljøspørsmålet: Det mangler oppdaterte planer og avsatte ressurser til å drive dette arbeidet i kommunen.

Manglende tilrettelegging og oppfordring til alternativ mobilitet enn bil. Flere trekker frem at det er et stort potensial for flere syklende, siden mange bor i sykkelavstand, men at det ikke er noen form for stimulering til å sykle. Det bør satses mer på å tilrettelegge for gående og et mer attraktiv sentrum der folk går mer mellom stedene de skal heller enn å kjøre. Å få Strandgata som gågate er vedtatt, men ikke gjennomført. Opparbeiding av strandpromenaden er også vedtatt, og den er delvis opparbeidet.

Oppsummering: Både trafikkanalyse og spørreundersøkelse viser at potensialet for å redusere lokalkjøringen er stort, men at kommunen gjør lite for å legge til rette for dette.

2.2 Handel og liv i sentrum

Sortland by er som tidligere nevnt regionsenter i Vesterålen, og er den handelsbyen med størst handelsomsetning pr innbygger i Nordland. Vesterålen er en effektiv bo-, arbeids- og service region. Sortland har som handelssted et stort handelsomland, der Vesterålens

ca.32.600 innbyggere utgjør et betydelig del. Sortland er definert som regionsenter i den regionale planen.

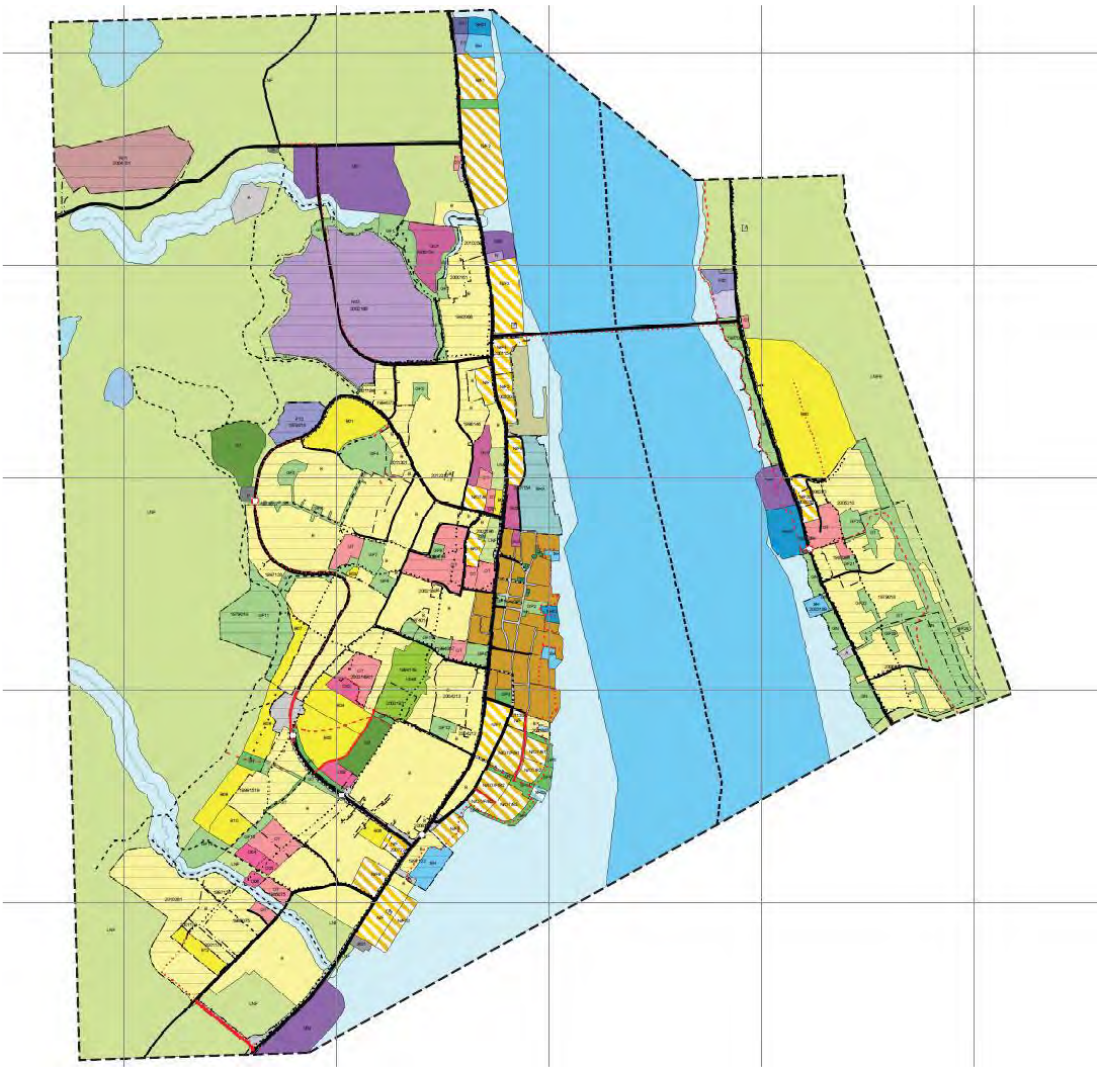
Utviklingen av sentrum har vært påvirket av ulike faktorer. Sortland ligger østvendt og er svakt skrånende opp mot Sortlandsmarka og fjellene bak. Selve sentrum er relativt flatt. Sterk vekst har ført til press på arealer for utbygging og den naturlige sjøfronten er gradvis utfylt i og rundt sentrum, ikke minst for å etablere gode kaiforhold. Industri og havnevirksomhet har gradvis flyttet ut av selve sentrum, som er erstattet med boliger, servicenæringer og kultur.

Den historiske utviklingen har imidlertid ført til at *veien* og byen som knutepunkt har fått større fokus enn sundet, og byen har gradvis vendt ryggen mot sjøen. Sentrum er relativt kompakt. En viktig avgrensing av sentrum ble først satt i kommunedel plan i 1997 og videreført i Byplan i 2015. Sentrum har en utstrekning på 800 m nord-sør langs sundet og ca 400 m. i øst-vest retning. Detaljvarehandel ligger sentralt plassert i byen og kjøpesentrene ligger i sentrum, men handel med plasskrevende varer som bil og trelast ligger langs Vesterålsgate.

Fylkesveien deler sentrum i to, der de sentrumsfunksjonene med handel, kontor, service, kultur, boliger torg og byrom ligger på nedsiden. På oversiden ligger rådhus, hotell, skoler, idrettsanlegg, parker og ikke minst, de store boligområdene. Vesterålsgate oppleves som en barriere mot sentrum, som for de fleste benyttes mange ganger daglig. Den høyt trafikkerte veien fører til at flere velger å kjøre som er mer trafikksikkert.

I kommunedelplan for tettstedet; Byplan Sortland, Blåbyen 2015-2027 er det vedtatt at Sortland skal vokse innover, satse på gang- og sykkel, gode byrom, grønne forbindelser og et kompakt sentrum. Boligområdene skal fortettes og nye boligområder etableres innenfor tettstedet og i sentrum. Det er en klar målsetting at byen igjen skal få et ansikt mot sundet.

Figur 13. *Kommunedelplan: Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027*



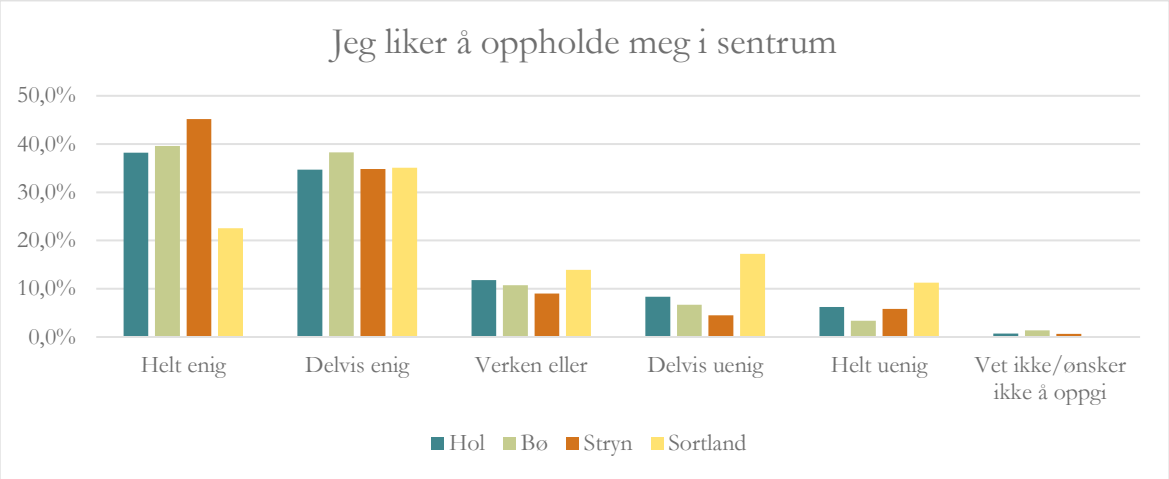
Sentrum på nedsiden av Vesterålsgate har en klar kvartalsstruktur. Torget som ligger sentralt i kvartalsstrukturen og ned mot sundet er byens hjerte. Det ligger et kjøpesenter på hver side av torget og om sommeren er det aktiv torghandel og mange som krysser og oppholder seg på toget. Torget er en del av byaksen som går fra Vesterålsgate og ned til sundet.
Sentrum har relativt store areal med mulighet for fortetting. Det har skjedd en gradvis fortetting først mot sundet, der det er bygget mange nye boligblokker. Det er vedtatt i byplan, med detaljerte retningslinjer for utforming, at byen skal vende seg mot sjøen og ha en havnepromenade med aktiviteter som skal være tilgjengelig for alle. Ettersom utbyggingsprosjekt etableres mot sundet etableres havnepromenaden stykkevis, men det er ikke et helhetlig prosjekt som ivaretar dette og sikrer sammenhengen.

Sentrum har et variert innhold. De siste årene er det bygget et betydelig antall leiligheter i sentrum og den innholdsrike Kulturfabrikken nord i sentrum, samt treningssentre og cafeer som har etablert seg gjør at sentrum gradvis får mer liv. Byen oppleves likevel relativt "dø" på kveldstid. Det er først og fremst næringsvirksomhet som fyller sentrums sentrale kvartaler. Tre store kjøpesenter og butikker i gatene er viktige funksjoner i handelsbyen. Servicebedrifter som banker og frisører og cafeer er sammen med offentlige og private kontorarbeidsplasser er med på å fylle sentrum. Det er relativt få tomme lokaler i Sortland sentrum. Byen har to hoteller og det er planlagt to store, nye

hoteller i sjøfronten, noe som kan bidra til å skape mer liv i sentrum også på ettermiddagstid.

Byens uterom er i stor grad fylt med veier og parkering. Av de 1700 p-plassene i sentrum er en stor andel overflateparkering, noe som er svært plasskrevende. Uteområdet rundt Kulturfabrikken er opparbeidet og det er gjort flere midlertidige tiltak på torget de siste årene. Et omfangsrikt samskapingsprosjekt ble startet opp i 2018 i den store byparken (Frydenlundparken) som ligger på oversiden av FV 82 i 2018 og videreføres i år. Foruten disse er byrommene er det få som er opparbeidet og fylt med innhold, selv om de har stor fokus. Havnepromenaden er kun stykkevis utviklet og har lite innhold.

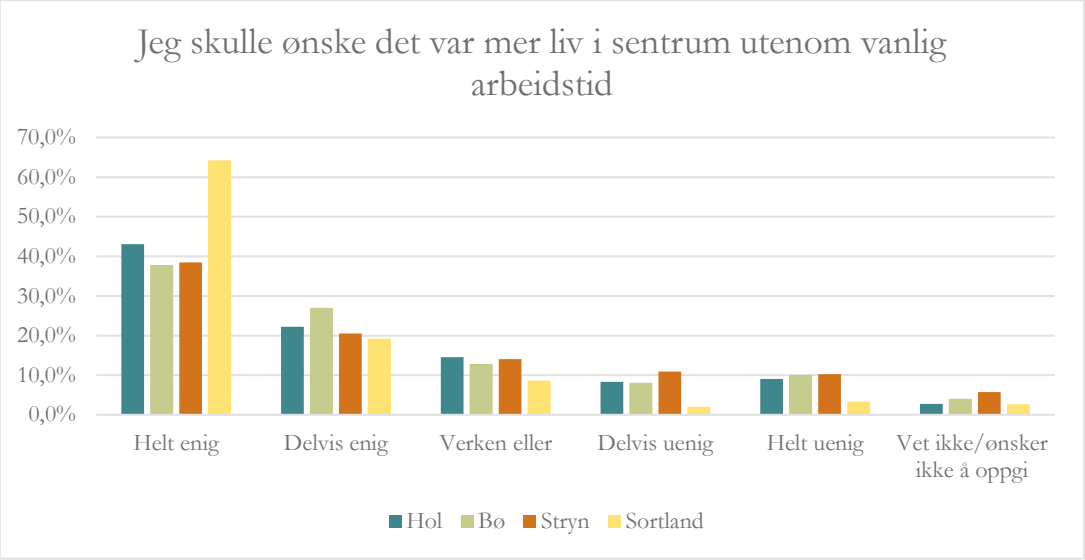
I spørreundersøkelsen til innbyggerne i de fire kommunene spurte vi flere spørsmål om hvordan de opplevde sentrum. Først spurte vi innbyggerne om de likte å oppholde seg i sentrum, og resultatene vises under.



Figur 14. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser interessante tendenser for Sortland. Andelen som oppgir at de er helt enige i påstanden om at de liker å oppholde seg i sentrum er den laveste av alle kommuner. Kun 23 % oppgir dette, til sammenlikning med 45% i Stryn, 40% i Bø og 38% i Hol. Til sammen er det kun 58% som er helt og delvis enig i at de liker å oppholde seg i sentrum i Sortland, mens tallene for Stryn (80%), Bø (78%) og Hol (73%) er langt høyere.

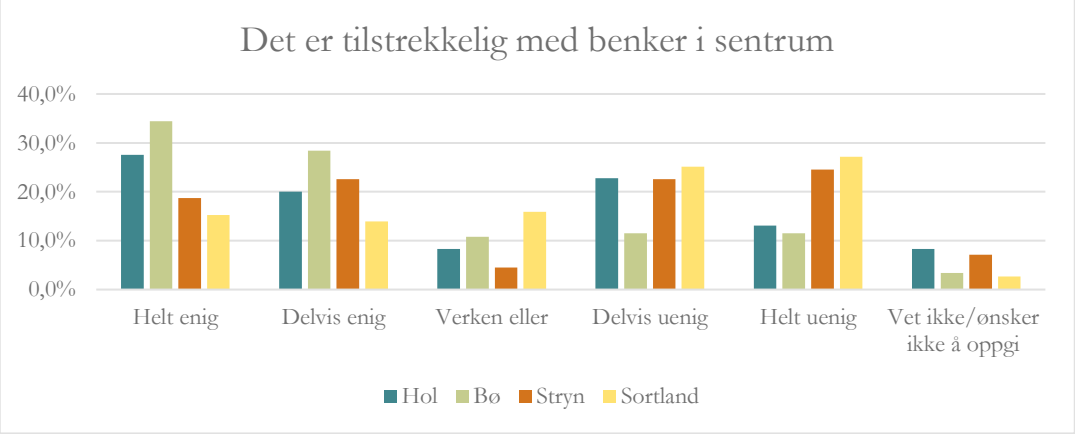
Spørsmålet er så hva som er forklaringen på at så få rapporterer at de liker å holde seg i sentrum av Sortland, sammenliknet med hva innbyggerne i de andre kommunene rapporterer. Vi spurte derfor et spørsmål om innbyggerne ønsket mer liv i sentrum, også utenom arbeidstid. Figuren nedenfor viser svarene.



Figur 15. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser at det er en svært stor andel av respondentene fra Sortland som ønsker seg mer liv i sentrum, også utenom vanlig arbeidstid. Hele 64% er helt enig i dette, og legger man til de som er delvis enige blir tallet 83%. Dette er en klar majoritet av respondentene. Tallet er dessuten langt høyere enn hva innbyggerne svarer i de tre andre kommunene. Dette er et klart signal om at innbyggerne ønsker mer liv i sentrum.

Andre forklaringer på at det er så lav andel som oppgir at de liker å oppholde seg i sentrum av Sortland kan være at det i liten grad er tilrettelagt for dette. Er det lagt opp til å oppholde seg i sentrum? En indikator på tilrettelegging for opphold er (ikke-kommersielle) sitteplasser og benker i sentrum. Vi spurte derfor innbyggerne om de opplevde at det var tilstrekkelig med benker i sentrum. Resultatet presenteres i figuren under.



Figur 16. Kilde: Spørreundersøkelse 2019 gjennomført av Kantar for prosjektet Tettstedpakker.

Figuren viser at noe av forklaringen kan være manglende tilrettelegging for opphold, mer spesifikt manglende sitteplasser og benker. Sortland har den langt laveste andelen som sier seg helt eller delvis enige i at det er tilstrekkelig med benker i sentrum, kun 29% (15 % helt enig, 14 % delvis enig). Til sammenlikning svarer dobbelt så mange 63 %, det samme i Bø, og 48 % det samme i Hol, og 41 % det samme i Stryn.

Pilot «Fra parkeringsplass til pop-up-park», innsnevring av Strandgata og stuntet i Kv 13- sommer 2020 (hentet fra Røiris beskrivelse av prosjektet 2020).
Tettstedspakkeprosjektet ønsket å belyse nye samarbeidsformer og uttesting av ulike tiltak, og Sortland kommune gjennomførte piloten «Fra parkeringsplass til pop-up-park» sommeren 2020. Her utvidet man et tiltak (3) i et prosjekt finansiert av klimasatsmidler, som omhandlet innsnevring av Strandgaten, og inkluderte den kommunale tomta i Kvartal 13 som var blitt benyttet til parkering. Selve tiltaket var forankret i byplan (kommunedelplan for sentrum), vedtatt i 2015. Kvartalet er regulert med en sentral gangakse som skal knytte torget og Paviljonparken sammen. Aksen er ikke opparbeidet.

Spørsmålene kommunen ønsket å teste var: Hvordan kan vi med lite ressurser og gjennom godt samarbeid endre en slitt parkeringsplass til et sted for aktivitet og rekreasjon? Nærmere bestemt; hva skjer om man fyller et «hull» i hjertet av sentrum med innhold og etablerer bredere og mer trafikksikre gangakser og fortau? Hvordan vil en slik pop-up park og innsnevring av Strandgata bidra til å knytte torget og Paviljongparken sammen og synliggjøre Byaksen?

Målsettingen var å:
• Skape et attraktivt byrom med aktivitet, sentralt plassert i sentrum
• Gi lavterskel tilbud om aktivitet i koronatiden da mange vil være hjemme
• Teste ut noe av de rammene som ligger i etablering av Byaksen og sammenhengen mellom de tre byrommene i 1:1 format; Kartlegge adferd og reaksjoner som direkte medvirkning til videreutvikling av sentrum.
• Trafikksikkerhet: øke trafikksikkerheten i området
• Rydde opp i et nedslitt og lite attraktivt område og synliggjøre at stedet har kvaliteter
• Bidra til å redusere kjøring og øke gang- og sykkel

Foto: Kristine Røiri



Juni- Parkeringsplass i Kvartal 13



Juli- Pop-up-Parken i bruk

Innholdet i piloten har tatt utgangspunkt i diverse medvirkningsprosesser de siste årene og konkrete møter med ungdomsrådet. Stuntet i seg selv er en reel form for medvirkning der befolkningen får erfare i 1:1 og kan mene noe om dette. En systematisk evaluering av tiltaket var en viktig del av medvirkningsprosessen for utvikling av byen.

Ideen, planlegging og koordinering av gjennomføringen, ble gjort av kommunearkitekt på Plan og miljø. Det gikk i alt tre uker fra første ideer til stuntet stod ferdig.

Piloten ble realisert gjennom et tett samarbeid mellom næringsliv, kommune og frivillige. Kommunen stilte med tomt, materialer, maskinkapasitet, planlegging og koordineringsressurser, samt et mindre beløp. Næringslivet stilte med både materialer, maskiner og mannskap. Piloten var basert på lavkoststiltak, som ikke var fundamentere, men måtte kunne fjernes igjen. Man ønsket også mest mulig gjenbruk. Det frivillige stilte med over 100 dugnadstimer. Gjennomføringen skjedde i løpet av 6 dager sommeren 2020. Den positiviteten som oppstod og ønsket om å bidra til å få et godt resultat, var avgjørende for å få stuntet i havn på den korte tiden. Eierskapet til prosjektet som etterhvert oppstod hos de deltagende, førte til en fleksibilitet og raushet som var svært avgjørende.

Foto: Kristine Røiri

Dugnad 1- Torsdag- utrulling av gress og blomsterplanting mm



Over 30 fornøyde deltagere på dugnaden har bidratt til å etablere en pop-up-park i sentrum





Det rakes, plukkes stein og rulles ut ferdigplen – 150 m2 grøntareal er etablert med stor entusiasme

Fjerning av de parkerte bilene og utforming som inviterer inn i kvartalet og videre ned mot toget, har synliggjort den fysiske og visuelle sammenhengen av de tre byrommene. Er man på Torget eller i paviljongparken er de grønne områdene og spesielt de orange blåsene lett synlig og inviterer til et besøk på Danieljordet (navnet på den nye parken?).

Danieljordet har fra første dag blitt benyttet av innbyggere og besøkende.

• De store blåsene er synlig fra lang avstand og inspirerer både barn og unge til å hoppe og klatre. De bringer folk til parken som også fører til annen aktivitet.

• Benkene og ungdomsrådets hjemmesnekrede pallesofa, er flittig i bruk av folk i alle aldre. Parken har mye sol og er lun, så klima er godt i området. Den uformelle utformingen med flere små soner kan også være avgjørende for at folk velger å oppholde seg her- spesielt ungdom.

• Bordtennisbordet skaper mye aktivitet, både med brukere og tilskuere. Baller og rekkerter ligger i utstyrskassen som står åpen. Det har vært behov for jevnlig påfyll av dette utstyret.

• Boccia og kubb er også tilgjengelig i kassen, men har vært mindre i bruk. Vi jobber derfor med å definere en bane for dette med finere grus og informasjonsskilt.

• Tre på rad på tromlene er også mye i bruk

Oppsummert ser vi følgende hovedpunkter for utfordringer knyttet til *handel og liv i sentrum*:

- Byens uterom er i for stor grad fylt med veier og parkering.
- Innbyggerne rapporterer i mindre grad enn i de tre andre tettstedene at de liker å oppholde seg i sentrum
- Manglende liv i sentrum, særlig etter arbeidstid
- Manglende tilrettelegging for opphold i sentrum, som benker og aktive byrom
- Manglende tilrettelegging for trygge forhold for gående og syklende i sentrum

2.3 Bolig og fritidsbolig

Arealplanlegging, lokalisering av handel og næringsvirksomhet – men også av boligutviklingen - legger premissene for mobiliteten i kommunen.

I Living Lab 1 og i intervjuene med nøkkelaktører i Sortlandsamfunnet ble det fortalt om flere utfordringer knyttet til Boligutvikling i Sortland.

Den første fortellingen knytter seg til et *boligmarked som er skjevt* med objekter som stort sett er tilgjengelig for eldre på grunn av prisen. Det skaper vanskeligheter for unge voksne som skal skaffe seg en bolig, men også for folk som flytter til Sortland midlertidig for å arbeide. Det kom opp flere måter å bøte på dette på. For det første at informasjonsflyten om tilgjengelige leieboliger og tomter til salgs må flytte seg fra de som har et nettverk her, til plattformer som er tilgjengelig for alle. Enten om private tar initiativ til å lage en pool, eller om kommunen står for det. Her er det også viktig at folk støtter opp ved å ta ansvar for å få folk hit over tid, ikke satse på airbnb. For det andre at kommunen spiller en aktiv rolle i å støtte opp under et større mangfold av boliger. Det kan gjøres ved at infrastrukturen bygges opp og legges ut for slik at det blir enklere og billigere for utbyggere å utvikle tomtene sine. Utbyggere må på sin side se at det finnes et marked ut over eldre med eneboliger. Et segment som trenger rimeligere boliger i sentrum. En ide her er å bygge enkle «smarthus» til leie. Dette er boliger som har en veldig enkel standard og størrelse: https://www.nordicsmarthouse.no, https://www.nrk.no/trondelag/na-kan-du-bo-i-en-container-1.13727815

Den andre fortellingen knytter seg til *Sortland som skolekommune* og å utvikle det som en ressurs gjennom aktive tiltak. Både i form av å ta et *sosialt ansvar og et boligansvar* slik at de som bor her alene får en bedre hverdag. Utvikling av hybelhus ble foreslått, her er både Husbanken og fylkeskommunen viktige medspillere. Også et folkehelseansvar ble nevnt, men ble ikke utdypet i særlig grad. En annen tråd knyttet til ungdommer mer generelt er at Sortland i større grad må bygge sin utvikling på kunnskap om hva ungdommer og unge voksne ønsker seg og har behov for nå og i framtiden, og at disse behovene vektlegges sterkt i planleggingen slik at Sortland blir et attraktivt sted for unge å bo.

En tredje fortelling knyttet seg til bygdene. Her var meningene mer delte, og det var vanskeligere å få tak i en rød tråd. Noen mener det er enkelt å dele fra boligeiendom til familien på gårder, andre mener det fortsatt er for vanskelig. Noen mener jordvern må vike i sånne tilfeller og kompenseres andre steder, andre mener jordvernet må stå sterkt. Noen mener hytteeiendommer utarmer bygdene, andre mener de skaper liv. Noen mener det er tilgjengelige hus på bygdene som fylles opp av yngre voksne når eldre flytter ut, andre mener at det er vanskelig for ungdommen å finne tilgjengelige boliger også på bygda.

Den fjerde fortellingen knytter seg til det kollektive. For det første at det utvikles en omforent visjon og strategi for hvor man vil med boligutviklingen i kommunen. At denne uttrykkes i planene og følges opp i vedtak. Og ikke minst at det støttes opp og settes ut i livet gjennom en aktiv boligpolitikk der kommunen bruker de musklene den har tilgjengelig som tomteeier, forvalter av infrastruktur og som informasjonspool. For det andre at lokalsamfunnet der både utbyggere, kommunen og enkeltpersoner inngår, tar et felles ansvar for å utvikle et større boligmangfold. Ikke bare når det gjelder størrelse, men også boformer der man for eksempel tilrettelegger for at flere generasjoner kan bo i samme blokk med fellesarealer, og boliger som tar et bredere ansvar for miljø og klima gjennom å skape plusshus ol.

Oppsummert ser vi følgende hovedpunkter for utfordringer knyttet til *bolig og fritidsbolig*:

- Skjevt boligmarked, vanskelig for unge å skaffe seg bolig.
- Kommunen oppleves ikke å ta sosialt ansvar for at boligmarkedet skal være inkluderende, og forventes å gjøre dette planmessig fremover
- Spenning mellom sentrum og bygder

2.4 Velferd, inkludering og samarbeid

Dette temaområdet retter et særskilt fokus på sosial bærekraft for å sikre at tettstedpakken kan bidra til en mer inkluderende stedsutvikling. Dette er i samsvar med Stortingsmeldingen *Berekraftige byar og sterke distrikt* hvor det framheves at bærekraftig arealbruk og transportsystem ikke bare fremmer miljøhensyn, men også sosial integrasjon og økonomisk aktivitet (St. meld. nr. 18 (2016–2017). Implikasjonen av dette bredere stedsutviklingsperspektivet er at flere av kommunens sektorer må være involvert (areal-, transport, helse- og sosial, utdanning, barn og unge, frivillighet og kultur) enn de er i byvekstavtalesamarbeidet. Det må også være en større tematisk bredde av virkemiddelaktører utenfor kommunen (fylkeskommunens folkehelsearbeid, kollektivtransport, vei, videregående skoler), fylkesmannen, etc, og en større bredde av aktører i næringsliv og sivilsamfunn. Ikke minst bør hele frivilligheten i sivilsamfunnet kobles på arbeidet. Temaene samarbeid og kommunikasjon er viktige aspekter vi har sett på i prosjektet, samt spørsmålet om i hvilken grad ulike grupper av befolkningen er ivaretatt og opplevelsen av tettstedet som et sted å bo, vokste opp og leve i.

Flere av kommunene i prosjektet peker på *manglende tverrsektorielt samarbeid innad i kommunen,* og mener at de må bli mindre sektoriserte i hvordan de jobber med sentrumsutvikling og stedsutvikling generelt, og dette gjelder også Sortland. Dette innebærer at planlegging, næringsutvikling, det systematiske folkehelsearbeidet, og skole i mye større grad må sees i sammenheng. Flere kommunale aktører tar til orde for at kommunen i større grad må arbeide for å fremstå som EN kommune utad, mot innbyggere, næring og omgivelser. I enkelte kommuner sier deltakerne at dette ville kunne bidra til mer næringsutvikling, om man hadde fått mer samarbeid mellom etater, og for eksempel fått til kulturnæring i større grad enn de klarer i dag.

I alle kommuner sees *kommuneplanens samfunnsdel* på som et viktig styringsvirkemiddel for å få til en mer helhetlig arbeid om stedsutvikling. Arealdelen er også viktig, for å begrense tettstedsspredning og å klare å få til fortetting i sentrumsområdet. Likevel så opplever mange administrative ansatte at *politikerne ikke nødvendigvis holder seg til planene.* Samfunnsdelen brukes nå i flere kommuner til å bevisstgjøre politikerne hva de har vedtatt selv, og forsøke å ansvarliggjøre dem til å være konsekvente – og ikke dispensere dersom sterke utbyggeraktører ber dem om det. Flere forteller at det mangler en felles

virkelighetsforståelse, og at de må jobbe mer med å få frem et omforent utfordringsbilde mellom fag og politikk i kommunene.

I noen kommuner så har *kommunale plan- og beslutningsprosesser rundt sentrumsutvikling trukket ut i tid*, og mange aktørene opplever at man aldri får en avklaring. Dette gjelder i flere kommuner utfordringene med den trafikale situasjonen, som parkering i sentrum. Sortland er et slikt tilfelle, hvor mange av næringsaktørene tar til orde for en tydeligere prosesstyring fra kommunens side, altså å ta tydeligere «Place-making leadership». Dermed sitter de igjen med følelsen av at «noen blir enige», som reduserer tilliten mellom aktørene og til kommunen. Flere av de kommunale og sivilsamfunnsaktørene mener derfor kommunen må ta et tydeligere «place-making leadership» i hvordan aktører trekkes inn. Utfordringen er at næringslivet og handelsaktører ofte er et fragmentert landskap. I flere av kommunene opplever kommunale aktører at om de skal få til en mer systematisk og god dialog med handels- og næringslivet i sentrum, så trenger kommunene et mer samlende brohode å være i dialog med. En slik representant må representere alle næringsaktørene. I mange av kommunene er landskapet for fragmentert, og det er vanskelige å ha effektiv dialog. Det oppleves som en stor utfordring for sentrumsutviklingen i Sortland at det tar for lang tid å få satt tiltak ut i livet. Aktører opplever at det er et gap mellom hva man vil med Sortlandsamfunnet – og hva som gjennomføres, og at dette reduserer tilliten i lokalsamfunnet.

I alle de fire kommunene *stiller informanter og deltakere på Living Labs spørsmål ved hvor bredt, og grundig, kunnskap de lokale politikere legger til grunn for sine avgjørelser.* I Sortland I Sortland har kommunen gjennomført grundige analyser, blant annet lokale handelsanalyser (basert på handelsstatistikk fra SSB), og ny handels- og trafikkanalyse, som gir et godt kunnskapsgrunnlag om Sortland som handelssted og om trafikksituasjonen. I den forbindelse er det utført mange trafikktellinger som gir godt bilde av hvordan parkeringsplassene blir brukt, hvordan folk kjører, hvor langt de kjører og hvor de skal. Offentlig ulykkesstatistikk gir et bilde over viktige trafikksikkerhetsutfordringer. De har også gjennomført spørreundersøking om trivsel i sentrum og bruk av sentrumsområdet. I tillegg har kommunen gjennom medvirkningsprosesser i kommunen skaffet et godt kunnskapsgrunnlag om hvilke kvaliteter ved tettstedet Sortland som innbyggerne ønsker seg (De ønsker møteplasser, en grønnere by, organisering av parkeringa og tryggere overganger for myke trafikanter). Det mangler imidlertid et kunnskapsgrunnlag for å utvikle Sortland i et regional perspektiv, som regionsenter, i og med at det mangler gode data om hva folk i Vesterålen mener om regionssenteret. Problemet er imidlertid at dette kunnskapsgrunnlaget ikke er godt nok kommunisert ut til befolkningen og aktører i lokalsamfunnet, slik at det ikke virker som planlagte endringer er så godt fundert som de faktisk er.

Intervjuene og diskusjonene i Living Lab'ene viser at det i flere av kommunene i prosjektet er behov for større integrasjon mellom det administrative og politiske arbeidet med bærekraftig tettstedsutvikling. Informanter både innenfor og utenfor kommuneorganisasjonen trekker frem *manglende dypforankring hos lokalpolitikerne som en utfordring for den langsiktige tenkningen som trengs i stedsutvikling.* I Sortland mener flere informanter at samspillet mellom administrasjon og politikk kan styrkes. Flere peker på at man fremover må unngå politiske prosesser som skjedde med parkeringssaken. Der var det jobbet frem en relativ sterk konsensus mellom administrasjon, næringsaktørene og politikerne, men hvor noen politikere endret mening i siste sving. Flere mente at slike beslutningsprosesser reduserer tilliten og legitimiteten til lokalpolitikerne. Man må i større grad arbeide frem en langsiktig konsensus – gjennom samhandling.

I alle kommunene påpekes det at *kommunen må i større grad få ut informasjon om hva som gjøres til kommunens innbyggere*. I Sortland opplever kommunen at de har en utfordring med å kommunisere ut hva de holder på med, og orientere om pågående planprosesser. De opplever at det er vanskelig å tilgjengeliggjøre denne informasjonen for befolkningen.
I alle kommunene mener deltakerne *at det trengs det et bedre, og mer systematisk arbeid med medvirkning*. Særlig er det behov for mer systematisk innhenting av «taus kunnskap» fra innbyggerne, om deres opplevelse av behov og kvaliteter ved stedet. Sortland har arbeidet med nye former for medvirkning og samskaping, blant annet har de gjennomført Barnetråkk, og pop-up parken var en samskapingsarena som gav viktige erfaringer. Men også her ser kommunen et potensial for å hente inn mer verdifull medvirkningskunnskap, for eksempel om hva slags potensial som ligger deltakelsen fra frivilligheten i stedsutviklingen. Det mangler også noe på organisasjonsbygging i kommunen for å få opp ideer, mobilisere folk til å være med og sprute av ideer. Det er behov for å styrke tilliten mellom innbyggerne og kommunen som grunnlag for slikt samarbeid, noe medvirkning kan bidra til, for eksempel ved at kommunen bør ha et mottaksapparat for innspill.

Det mest urovekkende funnet, er at i alle kommunene (kanskje med unntak av Bø), så *opplever ungdom at de ikke er tilstrekkelig inkludert i kommunens beslutningsprosesser*, eller i sentrumsområdene eller i lokalsamfunnet generelt. Både ungdomsrepresentantene i Living Labene, og en rekke andre deltakere, trekker frem dette som en av de største utfordringene til kommunen.

I Sortland viser folkehelseprofilene lav skår på flere indikatorer som gjelder ungdom. Mange ungdom trives dårlig, mange reiser ut og kommer ikke tilbake. For ungdom i bygdene i Sortland fins det ingen alternativer til privatbilen for å komme seg inn til Sortland. Dette rammer blant annet ungdom, som er avhengig av at voksne kjører dem til fritidsaktiviteter. Ungdom hemmes altså av mangelen på velfungerende kollektivtilbud, noe som er fylkeskommunens ansvar. I Living lab'en som ble arrangert trakk en rekke aktører frem utfordringene med at *ungdommens perspektiv og interesser ikke tas på alvor*. Selv om de kanskje trekkes med i prosesser, så forteller mange av aktørene om ungdom som ikke opplever at deres innspill blir tatt på alvor. Ungdomsgruppen er aktiv, og kommer med gode forslag, som ikke følges opp. Utviklingen går ikke i deres retning – de trenger steder å være, og mange etterlyser egnede møteplasser for dem. Det er lite som ungdommen som har bestemt (med unntak av bocca), og det er lite i sentrum som er ungdommen sitt. Mange føler derfor at de blir ignorert. Også funksjonshemmedes organisasjoner opplever å ikke bli tatt på alvor. Det blir arrangert befaring og laget rapporter, om universell utforming o.l. i sentrum, publikumsbygg og friluftsområder, men det skjer ingenting. De får ikke gehør, og opplever at det ikke er vits å engasjere seg.

Flere tar derfor til orde for at man trenger å hente inn mer kunnskap om hva de unge trenger, og hva de vil, for at man skal klare å endre opplevelsen at de blir ignorert. Hovedutfordringen er at Sortland kommer til å mangle folk fremover – og de trenger tilbakeflyttere som har dratt ut for å ta utdanning og så flytter tilbake. Men for at de skal ha lyst til å flytte tilbake – når de har fått kompetanse, så de må ha en god ungdomstid her. De må ha hatt gode oppvekstopplevelser, og det er det mange som ikke har nå. Det er mange tilbud for barn og unge som er organisert, men trenden nå er at færre er organisert. De trenger derfor mer kunnskap om hva disse uorganiserte ungdommen har behov for. Eieren av et av kjøpesenteret forteller at disse ungdommene tilbringer mye av tiden i kjøpesenteret hans. Sortland har investert mye i kulturtilbud (Kulturfabrikken) og idrettsanlegg (haller), og bruker betydelige budsjettmidler på å ha disse tilbudene,

som mye retter seg mot ungdom. Likevel forteller ungdom at de etter tilbudet med «Åpen hall» ikke har noe sted å gjøre av seg. Går de ned til sentrum etterpå, er det ingenting for dem der. Kjøpesenteret er ikke ment å har funksjoner som skal bygge opp et godt ungdomsmiljø. Kommunen tar ikke inn over seg disse utfordringene. For eksempel så har man i budsjettsammenheng drøftet å stenge Kulturfabrikken på lørdager for å spare midler til bemanning. Dette er et dårlig forslag, fordi det er viktig å holde dette tilbudet, inkludert biblioteket, åpent på lørdager.

Informantene i Living Lab 1 og i intervjuer trekker også frem *manglende koblinger og arenaer mellom relevante (ressurskontrollerende) aktører på regionalt og nasjonalt*, og etterlyser at *fylkeskommunen tar et sterkere arenabyggingsansvar*. Fylkeskommunen er en ressurs i stedsutviklingen som i større grad må trekkes inn. Ikke minst for å få en løsning på den trafikale situasjonen og bedre innretning på kollektivtransporten i by/tettstedsregionen.

Nordland fylkeskommune oppleves som å bidra positivt med å ha en regional plan med fokus på at regionsentrene skal være «motor» i en velfungerende region. I tillegg har Nordland fylkeskommune bidratt med stedsutviklingsmidler til opparbeidelse av byrom; Skolekvartalet, Kulturfabrikkens uterom og Frydenlundparken samskapingsprosjekt. Fylkeskommunens og Statens vegvesens innsigelse på plansaker kan i mange tilfelle forhindre byspredning, dersom de bruker denne muligheten aktivt.

Både fylkeskommunen og Statens vegvesen er derfor viktige ressurskontrollerende aktører, som man bør få bedre samarbeid med. Flere kommuner opplever at det er vanskelig å komme i god dialog med Statens vegvesen om stedsutvikling, og at trafikale utfordrende situasjoner dermed blir fastlåst. Det er også tilfeller av uheldige sentrum – periferispenninger (polysentrisme) – og at regionsentrenes funksjoner ikke blir støttet opp under. Flere informanter etterlyser bedre «flernivå»-arenaer, hvor lokale, regionale og nasjonale relevante virkemiddelaktører samarbeider systematisk rundt geografiske områder. Regionale planer bør ligge til grunn for samarbeid, og derfor bør fylkeskommunen ta et større arenabygger og arenakoordinatoransvar.

Oppsummert ser vi følgende hovedpunkter for utfordringer knyttet til *velferd, inkludering og samhandling*::

- Det tverrsektorielle samarbeidet innad i kommunen bør styrkes
- Manglende samspill mellom fag og politikk. Manglende dypforankring hos lokalpolitikerne er en utfordring for den langsiktige tenkningen som trengs i stedsutvikling.
- Kommuneplanen og overordnede planer er et viktig verktøy for helhetlig arbeid om stedsutvikling, og derfor oppleves det som utfordrende at politikerne ikke nødvendigvis holder seg til planene.
- Kommunale plan- og beslutningsprosesser rundt sentrumsutvikling har trukket ut i tid, noe som gir mangel på avklaringer.
- Det stilles spørsmål ved hvor bredt, og grundig, kunnskap de lokale politikere legger til grunn for sine avgjørelser. Kommunen må i større grad få ut informasjon om hva som gjøres til kommunens innbyggere.
- Ungdom opplever at de ikke er tilstrekkelig inkludert i kommunens beslutningsprosesser.
- Manglende koblinger og arenaer mellom relevante (ressurskontrollerende) aktører på regionalt og nasjonalt. Flere etterlyser at fylkeskommunen tar et sterkere arenabyggingsansvar.

3 Tiltak og indikatorer

Dette kapitelet legger frem forslag til overordnet mål for tettstedpakken. Videre forslag til hva pakken skal oppnå på langsikt innenfor hvert temaområde, med tilhørende delmål og forslag til tiltak.

3.1 Overordnet mål

Basert på nasjonale og regionale forventninger og mål om å skape et sosialt bærekraftig samfunn kan en tettstedpakke bidra et tettsted der det er godt å bo og leve som støtter opp om bærekraftsmålene.

Målet for en tettstedspakke må bygge på målene i regional plan og kommunens egne mål. I fylkesplanen for Nordland fra 2013 -2025 er Sortland definert som regionssenter for Vesterålen. Regionsentrene skal være lokomotiver for god utvikling i regionene blant annet for å dempe fraflytting fra fylket. Handel og kjøpesenter tillates i regionsentrene.

En tettstedspakke må også bygge på kommunens egne mål, definert i kommuneplanen. Kommuneplanen (KPS) er fra 2007, men er under revidering. Arealdelen er fra 2017 men den mest relevante planen for dette arbeidet er byplanen for Blåbyen Sortland fra 2015. Overordnede målsettinger i planen er:

1. Fremtidig bruk av arealer skal være målrettet og fremme stedlige kvaliteter. Det skal være en effektiv og miljømessig utnyttelse av arealene og riktig plassering av funksjoner.
2. Sortland by, skal som regionsenter være et knutepunkt for hele Vesterålen, med et kompakt og levende handels- og kultursentrum. Sentrum skal ha et attraktivt og helhetlig bymiljø med gode møteplasser for alle.
3. Byen skal være en drivkraft for vekst; både innenfor handel, næring, kultur og bolig og et attraktivt sted for nyetableringer.
4. Det skal tas vare på og videreutvikle natur- og kulturressursene som en kvalitet for stedet.
5. Sortland skal være et godt sted å vokse opp, bo og bli gammel. Sortland skal kunne tilby varierte og mange nok boliger, både for kjøp og leie. Lekeplasser og nærrekreasjonsområder skal ha god kvalitet og være et gode for befolkning og besøkende. Det skal være trygt og effektivt å være gående og syklende på Sortland.
6. Det skal avsettes tilstrekkelig areal til skoler, barnehager, helseformål og andre offentlige formål. De offentlige investeringene skal være med å bidra til en positiv byutvikling, gjennom strategisk plassering.
7. Blåbyen Sortland skal være en sterk merkevare, med et unikt visuelt uttrykk. Utvikling av det visuelle uttrykket skal kombineres med et fremtidsrettet innhold for folk og næringsliv.

Det er gjennom historien gjort mange vedtak som danner grunnlaget for den areal- og sentrumsutviklingen som har skjedd i Sortland.

	Kommunale vedtak
Handel og liv i sentrum	1977: Nærings og industriareal. Det ble avsatte store areal til nærings/industriområde i Vestmarka nordvest for byen. Man

	ønsket å legge til for industri utenfor bykjernen der den tradisjonelt hadde ligget langs sjøen. 1997: Kommunedelplan for Sortland tettsted med sentrumsplan (Strand ikke inkludert). Tettstedet skulle vokse innover, og utbygging av landbruksområder hadde en klar grense mot nord. (Blåheiveien).
Trafikk i sentrumsområdet	1970-1980: Etablering av flere bru- og tunnelprosjekt som bandt Vesterålen sammen på en annen måte og gjorde befolkningen mer mobil. Sortlandsbrua (1975), Hadselbrua, Risøyhamnbrua, Djupfjordbrua og Bøtunnelen. 1995: Miljøgate. Statens vegvesen etablerer miljøgate i Vesterålsgate mellom Gårdsaleen og Torggata. 2018: NFK vedtar at alle bussterminaler i Nordland skal legges ned. Arbeidet med å se på nye løsninger i Sortland er igangsatt. Kommunen er foreløpig lite involvert.
Bolig og fritidsbolig	1980: Utbygging på Strand- I Generalplan for Sortland kommune 1980 ble det besluttet at det skulle legges til rette for vekst på Strand tettsted på Hinnøya som en utvidelse av Sortland tettsted. Store boligområdet ble regulert og arealer til sosial infrastruktur med skole, barnehage og nærbutikk.
Velferd, inkludering og samarbeid	2018: Samskaping om grønne møteplasser i den blå byen. Byens største park blir arena for mange ulike prosjekter og tiltak for å få aktivitet og trivsel, der dugnad og bidrag fra frivillige og næringsliv står sentralt. I 2018 ble det bygget 27 benker og bord, grillhytte, bocciabane, parsellhage, klatrestativ og hundepark. Kommunen mottok stedsutviklingsmidler og prosjektet videreføres i 2019 2020: Pop-up park 2020: Samarbeid fylkeskommunen om trafikksituasjonen i Vesterålsgate

Basert på målene i kommunens planer og pågående arbeid kan målet for tettstedspakken være:

Målet med tettstedspakke Sortland er å skape et sosialt bærekraftig samfunn og et tettsted i vekst der det er godt å bo og leve for alle.

Eksempel er på overordnet mål med nullvekstmålet:

Målet med tettstedspakke Sortland er å skape et sosialt bærekraftig samfunn og et tettsted i vekst der det er godt å bo og leve for alle, uten vekst i den private biltrafikken i sentrum.

Det er viktig å forankre målet for tettstedspakken hos alle som deltar. For hver pakkeperiode bør målet diskuteres og eventuelt justeres.

For hvert temaområde er det definert sentrale spørsmål. Delmålene er basert på de sentrale spørsmålene. Tiltakene som listes opp i tabellene gjelder for pakkeperioden som bør være fire år (samme som kommuneplanen eller planstrategien). Antall tiltak per tema bør begrenses og holdes på et gjennomførbart nivå. For mer langsiktige mål eller særlig ambisiøse intensjoner kan et første tiltak være å utarbeide kunnskapsgrunnlag,

sette i gang et strategi-/utredningsarbeid, o.l. Tiltakene kan være en blanding av tiltak som er allerede er vedtatt og nye tiltak for å knytte pakken opp mot pågående arbeid. For pakkene fra Tettstedspakkeprosjektet er tiltakene et svar til eller resultat av det som kom frem via forskningsprosjektet, og de bør derfor være utgangspunktet for diskusjonene. Samtidig bør det gjennomføres en prosess innad i kommunen for å videreutvikle og eventuelt finne flere tiltakene..

I pakkeperioden er det viktig med videre kunnskapsbygging. Derfor bør alle temaområdene ha et tiltak som går på å etablere og/eller videreutvikle kunnskapsgrunnlag, for eksempel for trafikk i sentrumsområdet.

- Fortsette med å samle inn data til indikatorer (det er indikert under hvert temaområde hvilke data som trengs) og vurder om det er flere indikatorer som bør inkluderes samlet sett en gang per periode.
- Lage et undersøkelsesopplegg gjennom 'Bedre kommune' dersom kommunen allerede deltar og betaler for undersøkelser. For *Trafikk i sentrumsområdet* bør undersøkelsene bør omfatte reisevaner for å kunne følge utvikling og endringer over tid.

Indikatorene tar utgangspunkt i datasett som allerede finnes og er tilgjengelige for bruk. Disse foreslås som hovedindikatorer. Det foreslås også noen tilleggsindikatorer der datakildene ikke er enkelt tilgjengelige eller det må samles inn data. Dette dokumentet inneholder til sammen 22 forslag til indikatorer som kan brukes til å følge med på måloppnåelse i arbeidet. Kommunen må selv plukke de indikatorene som har størst lokal relevans. Det vises til egen indikatormanual for mer informasjon om de enkelte indikatorene og hvordan de er vurdert.

3.2 Temaområde 1: Trafikk i sentrumsområdet

Kommuneplanen stadfester at Sortland som regionalt kollektivt knutepunkt med bussterminal skal videreføres. Nye bussholdeplasser etableres ved viktige arenaer som Blåbyhallen og Kulturfabrikken. Det legges også opp til lokale bussruter. Der blant annet den sammenhengende ringvei rundt de store boligområdene på Sortland nå opparbeides.

Planen legger også opp til mer satsing på sykkel og gange. Det er utarbeidet en plan for sammenhengende gang- og sykkelvegnett som vil sikre god tilgang til sosial infrastruktur (skole, idrett, kultur, service, helse osv.) Det kreves sykkelparkering i alle publikumsbygg, nærings- og forretningsbygg. - Det er planlagt 8 viktige forbindelseslinjer fra fjæra til fjell for myke trafikanter, med fokus på sikre krysningspunkt over hovedveg. Sortlandsbrua er en barriere, gang og sykkelvei over Sortlandsbrua er første prioritet i plan for gang- og sykkelvei og er nå under planlegging. En sammenhengende havnepromenade er avsatt i planen

Det er også planlagt flere parkeringstiltak, som tidsbegrenset parkering i sentrum, og fartsdempende tiltak kan gjøre det mindre attraktivt å kjøre til, og i sentrum, dersom man bor nært. Det er også planlagt å avsette/utvide parkeringsareal ved utfartsområdene, samt å redusere intern kjøring i sentrumskjernen.

På lang sikt skal tettstedpakken oppnå:

- Et solid og oppdatert kunnskapsgrunnlag for trafikk i sentrumsområdet
- En oversikt over hvordan reisevanene utvikler seg over tid for å sette inn best mulig tiltak

- At flere lar bilen stå (litt oftere) og heller sykler og går til og i Sortland sentrum for bedre folkehelse og dempe konflikten knyttet til sykkeltiltak
- Mobilitetsløsninger (som kollektivtrafikk) som alternative til privatbilisme i for reiser til og fra Sortland sentrum og som dekker behov til besøkende, eldre og unge og de som lever uten bil
- En aktiv parkeringspolitikk for sentrum, som stimulerer til redusert bilbruk

Forslag til tiltak i pakkeperioden:

Delmål basert på sentrale spørsmål	**Tiltak i pakke-perioden**	**Innhold i tiltak**	**Finansiering** (behov og kilder)
Få godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag for trafikk i sentrumsområdet	Vurdering av kunnskapsbehov og bestilling av nye utredninger/ kunnskap	- lage en oversikt over data og analyser - diskutere utredningsbehov i perioden - lage en oversikt over finansieringskilder (interne og eksterne) - bestille utredninger, undersøkelser	Behov for finansiering og spleiselag for datainnsamling og analyser avklares mellom partene. Det søkes om eksterne midler der det er mulig.
Få bedre kunnskap om reisevaner for trafikken i sentrumsområdet over tid	Utvikle en indikator for reisevaner Gjennomføre forskjellige reiseundersøkelser.	Sammenstille kunnskap fra følgende undersøkelser: • ÅDT fra slynger SVV legger ut • gjennomføre regelmessige parkering registeringer • gjennomføre tellinger av gående og syklende • undersøkelser av reisevaner til jobb og skole i forbindelse med kampanjer kommunen deltar i som f.eks. 'Vind i håret'[1] • vurdere å gjennomføre videotellinger av biler dersom resultat fra pilot kan anbefales • Utforske andre metoder for enkel reisevaneundersøkelse/ innhenting av reisedata	Kommunen • registering av parkering bør gjøres av kommunen • spørreundersøkelse for reisevaner o.l. kan finansieres av kommunen eller gjennom spleiselag SVV • slynger bør finansieres av SVV, plassering diskuteres i arbeidsgruppa Ellers: • tellinger av gående og syklende må avklares
Det skal bli lettere å gå og sykle i Sortland	Økt tilrettelegging for og prioritering av gående og syklende gjennom areal- og transportutviklingen.	• Utrede gang- og sykkelpotensial til og i Sortland sentrum. • Identifisere enkle grep som kan gjøres på kort sikt for å bedre forhold for gående og syklende til og i Sortland sentrum. • Fortsette arbeid med trafikksikkerhet, knyttet til fylkesvei og trafikk i sentrum	Kommunen Fylkeskommunen Trafikksikkerhetsmidler Klimasatsmidler
Flere skal gå og sykle mer	Delta aktivt og støtte opp om kampanjer og andre tiltak for å endre reisevaner i og til sentrum	• Delta i kampanjer organisert av andre aktører (eksisterende og nye) • Vurdere elsykkelbibliotek	Bli med på nasjonale tiltak og aksjoner. Søke om eksterne midler til tiltak for gående og syklende, samt elsykling.

Bedre kollektivtilbud: Det skal være enkelt å komme seg til og fra Sortland sentrum uten egen bil	Utrede og undersøke mulige tiltak for å gjøre det enklere å reise til/fra Sortland sentrum uten egen bil.	• Utrede alternative trafikkløsninger i sentrumsområdet • Utrede og implementere nye kollektivløsninger: - Lokal bussrute (ringbuss) - Innovative kollektiv-ordninger - Minibuss for eldre - Minibuss for idrettslag, ungdom - Incentiver for samkjøring	Kommunen Fylkeskommunen som kollektivtransport-ansvarlig (evt spleiselag/ søke eksterne midler)
En aktiv parkeringspolitikk for sentrum	Forprosjekt for å etablere en aktiv parkeringspolitikk for sentrum	• Innføre jevnlige parkeringstellinger • Utarbeide en parkeringsstrategi • Etablere og/eller styrke parkering-samarbeid med private aktører. • Redusere antall parkeringsplasser • Innføre betaling for parkering • Opprette parkeringskjellere/ hus som reduserer parkering i dagen	Kommunen Private aktører Søke eksterne midler der det er mulig (Klimasats, fylkeskommunen)
Vesterålsgata (Fv 82): Redusere barriereeffekten + redusere trafikkfaren	Utforming av Vesterålsgata som bygate i sentrumssonen	• Utforming og design • Fartsgrense • Fotgjengeroverganger/ underganger • Lysregulering	Fylkeskommunen (i samarbeid med kommunen)
Fv 82 i et regionalt samfunnsutviklings-perspektiv		• Fotgjengeroverganger/ underganger • Sykkeltraseer • Fartsgrenser	Fylkeskommunen
Bilrestriktive tiltak		• Bompenger?	Kommunen, Statens vegvesen

Indikatorer for trafikk i sentrumsområdet

Hovedindikatorer:

Indikator	**Kilde**
T1: Biltrafikk gjennom sentrum (ÅDT)	Trafikkdata.no

[1] Undersøkelser gjort i forbindelse med kampanjer kan gjøre av de som driver kampanjen, f.eks. Sykle til jobben eller Beintøft. Eventuelt kan kommunen gjøre det selv, men det medfører mer arbeid for dem. Det kan derfor være bedre å få til et samarbeid med de som driver kampanjene og ha dette med i prisen når de inngår avtaler

T2: Sykkeltrafikk gjennom sentrum (ÅDT)	Trafikkdata.no
T3: Andel av kommunale veger tilrettelagt for sykkel	KOSTRA

Tilleggsindikatorer:

Indikator	**Kilde**
Reisevaner gange, sykkel, kollektiv, bil	Oppdrag, SVV
Andel gjennomgangstrafikk	Kartlegging
Andel sykkelreiser	Kartlegging
Inn- og utpendling	SSB
Andel kollektive arbeids- og fritidsreiser	Busselskap, FK
Dekning sentrumsparkering	Kartlegging
Tal trafikkulykker	SVV
Opplevd trygghet i trafikken	Barnetråkk, eldretråkk, folketråkk
Andel el-biler	Kartlegging
Luftkvalitet	NILU

3.3 Temaområde 2: Handel og liv i sentrum

På lang sikt skal tettstedpakken oppnå:

- Godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag for handel og liv i sentrum
- Riktig avgrensing av sentrum
- Styrke sentrum gjennom arealpolitikken
- Styrke sentrum gjennom lokalisering av kommunale arbeidsplasser (og tjenester), private arbeidsplasser, samt handel og næring
- Legge til rette for handel og arbeidsplasser i sentrum
- Oversikt over eksisterende bygg i sentrum for å styrke sentrumutviklingen (f.eks. kontorfellesskap for hjemmekontor, gründervirksomhet og kunstnerfelleskap)
- Bedre koordinering og samarbeid i sentrum (se også temaområde 4)

Tiltak i pakkeperioden

Delmål basert på sentrale spørsmål	**Tiltak i pakke-perioden**	**Innhold i tiltak**	**Finansiering** (behov og kilder)
Ha godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag for handel og liv i sentrum	Vurdere kunnskapsbehov og innhente nye utredninger	- lage en oversikt over data og analyser - diskutere utredningsbehov i perioden - Bestille utredninger ved behov - lage en oversikt over finansieringskilder (interne og eksterne) - se på utvikling med utgangspunkt i sentrumsavgrensing	Behov for finansiering og spleiselag for datainnsamling og analyser avklares mellom partene. Det søkes om eksterne midler der det er mulig.
Styrke sentrum gjennom å legge til rette for handel og arbeidsplasser i sentrum	Arealpolitikk som styrker sentrum, og følge opp arealbruk og tiltak fra vedtatte planer og andre vedtak.	• Holde på og styrke sentrumsavgrensing • Styrke prinsippvedtak om detaljvarehandel i sentrum, avklare uklarheter • Ved fremtidige behov for arealer til nye handelsetableringer skal regulerte områder i sentrum tas i bruk.	Innarbeide i planbehandlingsrutiner. Samarbeid med private aktører om bruk av næringslokaler.
	Lokalisering av arbeidsplasser, tjenester og næring	• Styrke sentrum gjennom lokalisering av kommunale (og andre offentlige) arbeidsplasser og tjenester • Styrke sentrum gjennom lokalisering av private arbeidsplasser • Styrke sentrum gjennom lokalisering av handel og næring	Kommunen Privat næringsliv
	Styrke samarbeid med næringsliv, handelsstand og andre private aktører	• Styrke eksisterende og ved behov opprette nye møteplasser mellom aktører og mellom kommunen og aktører • Utarbeide en næringsstrategi for bedre samhandling mellom aktører og mellom kommunen og aktører. • Utrede mulighet for etablering av kontorfellesskap o.l. i sentrum. • Utrede muligheter for at større aktører/butikker etablerer seg i sentrum.	Ved finansieringsbehov undersøke mulighetene for spleiselag med privat næringsliv og å søke om ekstern støtte

	Det tillates ikke kjøpesenter utenfor sentrum.	• Det tillates ikke kjøpesenter utenfor sentrum.	Kommunen Næringsaktører Fylkeskommunen som innsigelsesmyndighet
Styrke sentrum som et sosialt møtested	Legge til rette for ikke-kommersielle møteplasser ute	• Opparbeide flere offentlige byrom (omgjøre parkerings-plasser til byrom) • Pop-up-parken blir en permanent park • Heve kvaliteten på eksisterende byrom • Styrke innbyggernes eierskap til sentrum	Kommunen Privat-offentlige partnerskap Sivilsamfunn
	Legge til rette for ikke-kommersielle møteplasser inne	• Styrke kulturfabrikken som en åpen møteplass • Etablere flere ikke-kommersielle innendørs møteplasser • Utvikle nye modeller for «grendehus» i sentrum	Kommunen Privat-offentlige partnerskap Handelsaktører Sivilsamfunn

Indikatorer for trafikk i sentrumsområdet

Hovedindikatorer:

Indikator	**Kilde**
H1: Grønne areal i tettstedet	Statistikkbanken 10810
H2: Omsetning per innbygger i detaljhandel	Statistikkbanken 05361
H3: Tall på tilsatte i handel og service	Kartløsning SSB
H4: Andel som jobber i sentrum	SSB
H5: Norsk kulturindeks	Kulturindeks.no
H6: Bruk av kulturtilbud	Kulturindeks.no
H7: Besøkstall i kulturhuset	Årsmelding

Tilleggsindikatorer:

Indikator	**Kilde**
Opplevd trivsel i sentrum	Oppdrag
Bruk av lekeplasser, nærmiljøanlegg og idrettsanlegg	Barnetråkk, kartlegging, anleggsregister
Bruk av byrom/møteplasser	Barnetråkk, folketråkk, oppdrag
Kjøpekraft (velferdsnivå)	SSB
Tomme forretningslokaler	Oppdrag
Arbeidsplassutvikling i sentrum	Oppdrag
Tall på serveringssteder	Kartlegging

3.4 Temaområde 3: Bolig og fritidsbolig

Utgangspunktet for den boligutviklingen som kommuneplanen legger opp til er lovende, i og med at de nye boligarealene er plassert sentralt i planområdet og alle har gang- og sykkelavstand til skole og sentrum. Alle områder kan benytte eksisterende teknisk hovedinfrastruktur. Planen legger opp til at det skal bygges varierte boligtyper. Det legges til rette for stor boligbygging i sentrum med høy tetthet; små enheter og sentral plassering vil være energivennlig og redusere bilbruken. Når det gjelder å sikre nærmiljøkvaliteter og gode boområder, så sier planen at det i alle nye boligområder skal det etableres kvartalslekeplass og sandlekeplass. Ved fortetting i eks boligområder (over 4 boenheter), skal det avsettes nye kvartalslekeplasser der dette ikke finnes i dag.

På lang sikt skal tettstedpakken oppnå:

- Godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag for bolig og fritidsbolig
- Bærekraftig boligpolitikk for Sortlandssamfunnet, som også er tilpasset nye generasjoner
- Gode boliger og fortetting i sentrum
- Arbeide for et inkluderende boligmarked, som også inkluderer nye kjøpsmodeller for lavinntekstgrupper
- Oversikt over virkemidler for å stimulere til mer boligbygging (generelt og i sentrum)

Tiltak i pakkeperioden

Delmål basert på sentrale spørsmål	**Tiltak i pakke-perioden**	**Innhold i tiltak**	**Finansiering** (behov og kilder)
Ha godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag for bolig og fritidsbolig	Vurdere kunnskapsbehov	- lage en oversikt over data og analyser - diskutere utredningsbehov i perioden - lage en oversikt over finansieringskilder (interne og eksterne)	Behov for finansiering og spleiselag for datainnsamling og analyser avklares mellom partene. Det søkes om eksterne midler der det er mulig.
Gode boliger og fortetting i sentrum hvor det skal være attraktivt å bo	Lage utgangspunkt for en bolig- og fortettingsstrategi med mål om å skape bolyst i sentrum.	• Kartlegge behov for boliger • Utrede insentivløsninger o.l. for å stimulere til mer boligbygging av private utbyggere	Behov for finansiering og spleiselag for datainnsamling og analyser avklares mellom partene. Det søkes om eksterne midler der det er mulig
Mer inkluderende boligmarked for unge voksne	Kommunen må ta en aktiv rolle i å gjøre boligmarkedet mer inkluderende, også for lavinntektsgrupper	• Kartlegge mulighet for å igangsette en pilot med Husbanken eller lignende for neste pakkeperiode – for unge voksne • Samarbeide med eiendomsutviklere om nye kjøpsmodeller (Leie-til-eie modeller etc) • Bedre informasjonsflyten om tilgjengelige leieboliger og tomter til salgs	Kommunen Eiendomsaktører

Bruke kommunale investeringer til å stimulere utvikling	Kommunens investeringer i skolebygg, helse- og omsorgsbygg etc må gjøres i et videre utviklingsperspektiv	*Undersøke hvordan kommunale og fylkeskommunale investeringer kan trigge private investeringer i sambruksprosjekter * Få til samarbeidsprosjekt finansiert av kommunale investeringer og private investeringer som styrker sentrum/ sosial bærekraft	Kommunen Fylkeskommunen Næringsaktører
	Kommunen kan bidra med kommunale investeringer i nye kjøpsmodeller	Kommunen kan kjøpe noen leiligheter i nye kjøpsmodeller (leie til eie modeller, etc) for å stimulere private aktører	Kommunen Utbyggeraktører

Indikatorer for bolig og fritidsbolig

Hovedindikatorer:

Indikator	**Kilde**
B1: Befolkning etter kjønn og alder	Statistikkbanken 04362
B2: Andel eldre over 70/80 år	Kartløsning SSB
B3: Bosatte pr. km² tettsted	SSB
B4: Boligtype	Statistikkbanken 11508
B5: Tetthet av boliger	Kartløsning SSB
B6: Tetthet av fritidsboliger	Kartløsning SSB

Tilleggsindikatorer:

Indikator	**Kilde**
Beboere per husstand etter bygningstype	Statistikkbanken 11509
Andel aldersvennlige boliger	Kartlegging, metode Husbanken?
Bostedsattraktivitet	Oppdrag
Boligbehov/ -preferanser	Oppdrag
Andel tomme hus i sentrum (ikke bebodde boliger og fritidshus)	Kommunen, oppdrag
Tall på tilgjengelige sentrumsboliger	Kommunen, SSB
Flyttemønster	SSB

3.5 Temaområde 4: Velferd; inkludering og samarbeid

På lang sikt skal tettstedpakken oppnå:

- Godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag for velferd, inkludering og samarbeid
- Forankring til kommuneplanen, kommunedelplaner, temaplaner og arealstrategi både politisk og tverrsektorielt i kommunens organisasjon
- Godt samarbeid og samskaping mellom kommune, næringsliv, frivilligheten og andre aktører

- God dialog med innbyggerne og god medvirkning og samskaping
- God kobling mellom folkehelse og stedsutvikling
- Samarbeid og forpliktelse mellom private og offentlige organisasjoner på tvers av i nivå i pakkeløsningen

Tiltak i pakkeperioden

Delmål basert på sentrale spørsmål	**Tiltak i pakke-perioden**	**Innhold i tiltak**	**Finansiering** (behov og kilder)
Ha godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag for velferd, inkludering og samarbeid	Vurdere kunnskaps-behov	• lage en oversikt over data og analyser • diskutere utredningsbehov i perioden • lage en oversikt over finansieringskilder (interne og eksterne) • Kartlegge kommunale møtepunkt og rutiner, og hvem som deltar • Spørreundersøkelse om deltakelse gjennom bedrekommune.no	Behov for finansiering og spleiselag for datainnsamling og analyser avklares mellom partene. Det søkes om eksterne midler der det er mulig.
Forankring til kommuneplanen, kommunedelplaner, temaplaner og arealstrategi både politisk og tverrsektorielt i kommunens organisasjon	Synliggjøre planarbeid i andre prosesser i kommunen for en helhetlig utvikling Forankre planarbeid hos befolkningen/ Sortland-samfunnet	• Skape forståelse innad i kommunen (administrasjon og politisk) om planprosesser i ved å informere og delta inn i andre kommunale prosesser. • Politiske saker bør kommentere forholdet til plansituasjonen og spesielt målene i kommuneplanen • Sikre folkehelseperspektivet og bærekraftsmål i alle saker • Sikre involvering og medvirkning i lokalsamfunnet • Styrke fagmiljø og kontinuitet i kommuneorganisasjonen	Innarbeides i saksbehandling og kommunale rutiner.
Godt samarbeid og samskaping mellom kommune, næringsliv, frivilligheten og andre aktører	Styrke eksisterende samarbeidsarenaer og danne nye	Tilrettelegge for mer samspill og kontakt på tvers av generasjoner og grupper i befolkningen Tilrettelegge for mer samspill mellom kommunen, næringsaktører og frivililghet	Ordinær drift i kommunen. Det søkes om eksterne midler der det er mulig.

Samarbeid og forpliktelse mellom private og offentlige organisasjoner på tvers av i nivå i pakkeløsningen	Etablere regionalt partnerskap (pakkeløsning) om samordna areal- og transport-planlegging for neste periode	• Sikre deltakelse • Inngå intensjonsavtaler • Samarbeid/spleiselag om fysiske tiltak og kampanjer som stimulerer til økt sykkel/gange og trafikksikkerhet • Stedsutvikling, attraktivitet, fortetting med kvalitet • Kunnskaps- og kompetanseoverføring, styrke fagmiljø i mindre byer og kommuner • Jobbe for statlig grunnfinansiering gjennom belønningsordninger for fylkeskommuner/kommuner/ regionsentra som vil etablere pakker	Partnerne går inn med finansiering. Prosjektfinansiering gjennom ulike kanaler. Det søkes om eksterne midler der det er mulig.
Et bedre lokalsamfunn for innbyggerne hvor det er godt å vokste opp og bo	Sette i gang et forprosjekt for oppvekst-forhold	• Kartlegge og vurdere behov flere og bedre ikke-kommersielle møteplasser for ungdom (og til dels barn) • Kartlegge og vurdere behov flere og bedre ikke-kommersielle møteplasser for voksne • Kartlegge og vurdere hvordan kulturminner og kulturmiljø nyttes som ressurs i lokalmiljøene. • Kartlegge muligheter for og støtte opp under et bredt fritidstilbud til barn og unge (utover sport og kultur)	Ordinær drift i kommunen. Det søkes om eksterne midler der det er mulig.
	Bedre medvirkning for innbyggere i kommunale prosesser	• Etablere en plattform for involvering og samskapning med innbyggere • Involvere barn og unge mer i plan- og beslutningsprosesser, gi deres interesser større tyngde	Ordinær drift i kommunen.
	Bedre informasjon fra kommunen til innbyggerne	• Etablere gode informasjonskanaler, digitale og ikke-digitale. • Styrke tettstedsutvalget, jobbe for at det blir en møtearena for dialog. • Ta i bruk informasjonsmøter/gjestebud/ annet der administrasjonen og politikere jevnlig informerer om siste nytt	Ordinær drift i kommunen.

Indikatorer for velferd, inkludering og samarbeid

Hovedindikatorer:

Indikator	Kilde

V1: Andel unge som er med i organisert fritidstilbud	Ungdata
V2: Andel unge som ikke er fornøyd med tilbudet på møtepunkt	Ungdata
V3: Områder barn opplever som negative/positive	Ungforsk
V4: Identitet og optimisme i kommune/næringsliv	Barnetråkk
V5: Tillit til kommunalt styre	Tilitsundersøking
V6: Holdninger til tettstedutvikling	KS/KF bedrekommune.no

Tilleggsindikatorer:

Indikator	**Kilde**
Utdanningsnivå i befolkninga	SSB
Andel unge som er trygge i nærområdet sitt (Indikatoren er tatt ut av ungdata-rapportene fra 2020)	Ungdata

4 Organisering av tettstedspakke for Sortland

Tettstedpakke Sortland er en prosjektorganisert pakke med en første rullering på 3-4 år. Etter dette må det vurderes hvordan tettstedpakken skal videreføres, for eksempel som et selvstendig prosjekt eller implementert i organisasjonen.

En prosjektorganisert tettstedspakke kan bidra til
- å koordinere virkemiddelbruken i et område for en mer helhetlig innsats
- å se tiltak i sammenheng og stimulere helhetlig tenkning (fremfor sektortenkning)
- å forplikte offentlige myndigheter til å vite om hva den andre gjør, og koordinere sin virkemiddelbruk
- å forplikte offentlige myndigheter til å gjennomføre prosjekter som er viktig for andre
- å skape samhandlingsarenaer på tvers av forvaltningsnivåer, på tvers av sektorer, faglig-politisk, fungerer ofte som lærende og holdningsskapende arenaer som bidrar til gjennomføring
- å rette fokus mot sosial bærekraft og inkludere lokalsamfunnsbyggende tiltak og møteplassutvikling
- å være en katalysator for å gjennomføre kommunens eksisterende strategier og tiltak

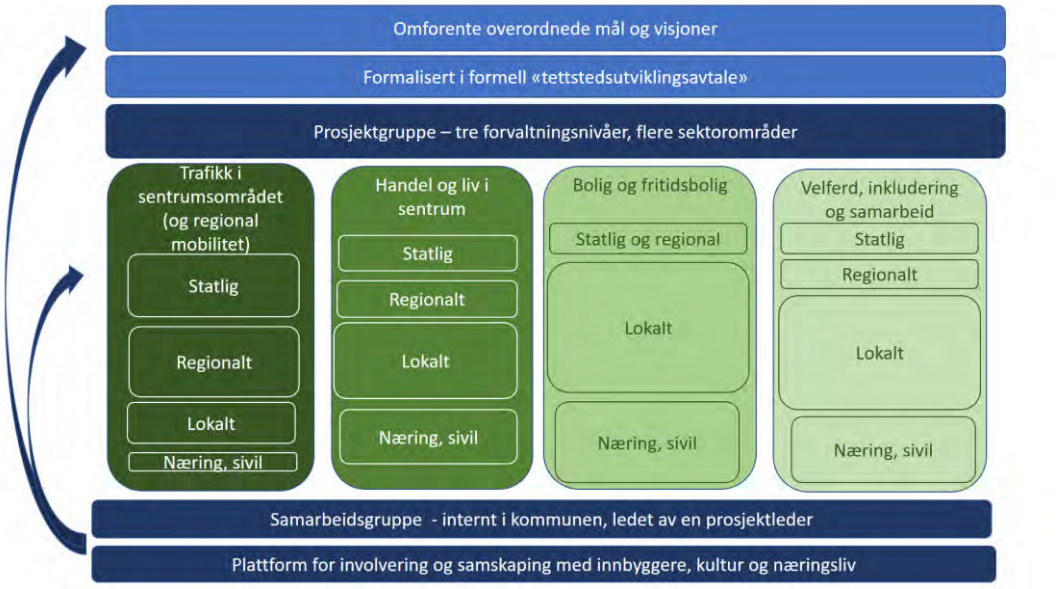
En formell organisering er viktig for at kommunen skal arbeide på en annen måte enn de pleier, og få til et mer systematisk samarbeid med andre virkemiddelaktører, lokalsamfunnet og internt. **Error! Reference source not found.** viser en oversikt over oppbyggingen av tettstedpakken og hvordan den kan driftes dersom en prosjektorganisert pakke.

En prosjektorganisert pakke vil typisk bestå av følgende (med konkrete forslag for tettstedpakke Sortland):

Prosjekteier	Kommunestyret
Prosjektansvarlig	Rådmann

Prosjektleder	• Administrativt ansatt fra kommunen med fast ansvar • En prosjektgruppe som har ansvar for den daglige driften av tettstedpakken.
Prosjektgruppe	De samme som representerer kommunen i arbeidsgruppen
Styringsgruppe bestående av representanter fra hver av partene og med et klart mandat.	Styringsgruppen ledes av ordfører og det anbefales at opposisjonen deltar for bred politisk forankring av arbeidet. Det er viktig at styringsgruppen ikke blir for tung innenfor et fagfelt, f.eks. samferdsel, men representerer bredden i en tettstedpakke for helhetlig stedsutvikling. Andre relevante aktører inkluderer for eksempel: • rådmann • kommunalsjef teknisk • sjef/leder for kultur, oppvekst, mv. • miljøverndirektør Statsforvalteren • leder av hovedutvalg for samferdsel i Nordland fylkeskommune • samferdselssjef Nordland fylkeskommune • avdelingsdirektør Statens vegvesen (relevant avdeling) • Miljødirektoratet
Arbeidsgruppe hvor partene bidrar med arbeidsinnsats innenfor sine fagfelt	For å involvere flere næringslivsaktører og frivillige i prosjektet kan det opprettes ad-hoc-grupper innenfor de ulike arbeidspakkene. Mulig sammensetning er prosjektleder (leder), rådgiver Nordland fylkeskommune, rådgiver Statens vegvesen, Statsforvalteren, fagrådgivere kommune inkl. folkehelsekoordinator, planlegger kommune, representant fra næringslivet, samt andre relevante aktører. Det bør også diskuteres om en eventuell gårdeierforening bør være med i arbeidsgruppen.

Prinsippet for organisering og hvordan ansvarsforholdet er for de ulike temaområdene i tettstedspakken er vist i figuren under.



Avhengig av organisering av og arbeidsform for tettstedpakken vil det kunne være behov for:

- Styringsgruppe med et klart mandat

- Arbeidsgruppe
- Prosjektgruppe
- Prosjektleder/stilling i kommunen med fast ansvar
- Intensjonsavtale

En organiserings- og samarbeidsform kan være en prosjektstyrt tettstedpakke med en rullering etter 3-4 år. Etter dette må det vurderes hvordan tettstedpakken skal videreføres, for eksempel som et selvstendig prosjekt eller på linja i organisasjonen.

Samarbeidsavtale/intensjonsavtale

Det er videre viktig at pakken forankres. Dette må gjøres ut ifra hva som hensiktsmessig for den lokale konteksten, for eksempel:

- Politiske vedtak kommune, fylkeskommune eller andre
- Samarbeidsfora med andre aktører
- Samarbeids-/intensjonsavtale
- En samarbeids/intensjonsavtale kan/bør etableres mellom kommunen, fylkeskommunen, Statens vegvesen, og andre relevante aktører lokalt/regionalt.

Gjennom samarbeidet skal partene bidra til å sikre god dialog og godt samarbeid. Partene har sammen ansvar for å følge opp målsettinger og føringer i overordnede planer for samordnet areal og transport. Kommunen er hovedeier av tettstedpakken, men alle parter betraktes som likeverdige.

Det bør ligge en grunnfinansiering i bunnen av samarbeidet. Denne bør være et spleiselag med nasjonale aktører, regionale aktører og kommunen (og omegnskommuner), og forankring lokalt. En slik grunnfinansiering finnes ikke fra statlig hold, e.l. per i dag, så kommunen og de andre aktørene må bevilge penger fra sine budsjett. Det trenger ikke være store summer, men kan være viktig som en støtte til tettstedpakken. Videre kan det gi mulighet for pakken å gå inn i enkeltprosjekter og tiltak med noe egenfinansiering som igjen kan gjøre det lettere å få til spleiselag o.l.