

Oppdragsgiver: Fiskergata 22 Svolvær AS
Oppdragsnavn: Trafikkvurderinger Avisgata 4 Svolvær
Oppdragsnummer: 637218-02
Utarbeidet av: Eleanor Clark/Joachim Weisser
Oppdragsleder: Joachim Weisser
Dato: 17.02.2025
Tilgjengelighet: Åpent

Notat Detaljreguleringsplan Avisgata 4. Trafikk- og transportvurderinger

1. Innledning

2. Bakgrunn busstransport

2.1. Dagens situasjon busstransport

2.2. Føringer fra gjeldende planer

2.2.1. Kommunedelplan Svolvær 2020-2040

2.2.2. Detaljreguleringsplan for Havnterminalen (plan 261)

2.3. Grunnlag/behov

3. Planforslag bussholdeplasser

3.1. Buss i rute

3.2. Charterbusser cruisetrafikk

3.3. Hotellbusser

4. Trafikale konsekvenser av planforslaget

4.1. Planforslag

4.2. Turproduksjon

4.3. Trafikale konsekvenser

Versjonslogg:

VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS
02	17.02.2025	Revidert planforslag januar 2025	JW	EC
01	23.05.22	Nytt dokument	EC	JP

1. Innledning

Asplan Viak AS har bistått i reguleringsplanarbeidet for Avisgata 4, i Svolvær med trafikkutredninger og -analyser. Utredningene svarer på tilbakemeldinger til planforslaget fra Vågan kommune med hensyn til planens løsning for charterbusser og de trafikale konsekvenser for omgivelsene/tilstøtende områder.

Trafikknotatet er et vedlegg til planforslaget.

Planområdet er vist i Figur 1-1, og bakgrunn for planarbeidet er beskrevet i planbeskrivelsen.

«Bakgrunnen for planarbeidet er å utvikle kvartalet til å kunne være et bedre tilskudd til bylivet i Svolvær og gi bedre definert bystruktur i en viktig del av sentrum. Planarbeidet skal samtidig bidra til bedre trafikale løsninger bl.a. ved å redusere omfanget av busstrafikk som krysser fortau.

Planforslaget vil ha innvirkning på regulerte veier, først og fremst for plan 261 Havneterminalen som har formål veg i deler av det aktuelle reguleringsområdet.

Plangrepet skiller seg fra gjeldende reguleringsplan ved at det istedenfor å ha parkering-/veiformål over tomte foreslås å fullføre kvartalet ved å tillate bebyggelse langs Sjøgata og mot Havneparken. Plangrepet åpner for å etablere hotell i opp mot 7 etasjer og opp mot 175 rom.»



2.1. Dagens situasjon busstransport

Området fremstår i dag som uryddig og delvis kaotisk med utflytende trafikkarealer. Ved havneterminalen foregår godsleveranse, busstrafikk, adkomst til passasjerer som skal reise med Hurtigruten og cruiseskip, parkering for ansatte som jobber i nærliggende forretninger

og kontorer og venteplass for taxi. Fortau er relativt smale og gatene/veiene preget av gateparkering som i noe grad gjør kjøring med store kjøretøy vanskelig.

Fremkommelighet for myke trafikanter og kjøretøy (inkl. buss og næringstrafikk) er dårlig. Kommunen ønsker å forbedre situasjonen, og det er flere planer som viser hvordan dette løses.

Buss i rute inkl. flybuss

Flybuss har en rute som går videre via torget og nordover til hotellene nord i byen. Rutebussen kjører Avisgata, Fiskergata og så via torget (og omvendt).

Charterbusser cruisetrafikk¹

I dag er det av- og påstigning, samt oppstilling av busser foran Havneterminalen. Avisgata benyttes også i noen grad. Busser som skal ut av byen kjører ut Avisgata.

Hotellbusser

Hotellbusser til eksisterende hotell (Thon Hotel Svolvær) har oppstilling utenfor hotell.

2.2. Føringer fra gjeldende planer

2.2.1. Kommunedelplan Svolvær 2020-2040

Det er flere føringer i kommunedelplanen som er viktig å ivareta i reguleringsplanen for Avisgata 4. Av mål kan det nevnes:

- Prioritere og tilrettelegge for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport.
- Gatenettet og veisystemet skal utformes med utgangspunkt i funksjonalitet, estetikk, kvalitet og sikkerhet.

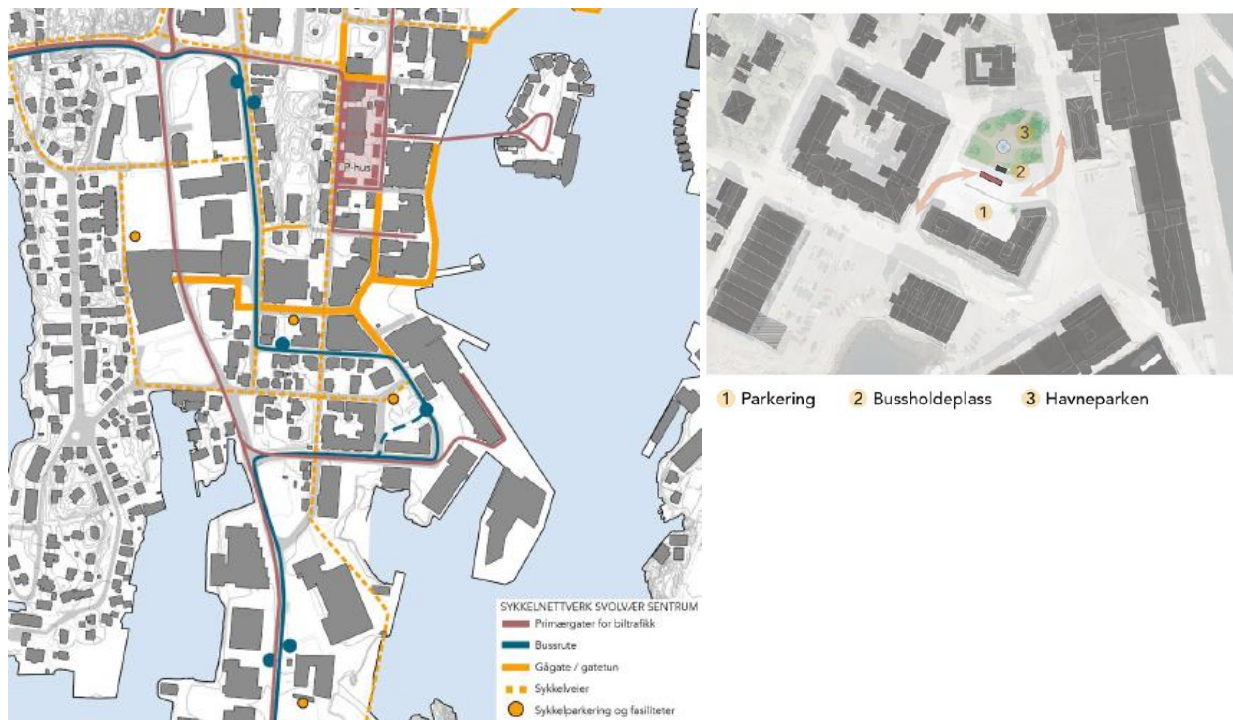
Det står også i planen at *«gatestrukturen skal ha et tydeligere hierarki som ivaretar fremkommelighet, trygghet og reduserer konflikt mellom ulike trafikkgrupper.»*

Figuren under viser transportnettet i den søndre delen av sentrum. Kollektivtrasé er planlagt flyttet fra Håkon Kyllingmarks gate til Roald Amundsens gate, men følger ellers

¹ Med charterbusser cruisetrafikk menes busser som brukes for charterturer knyttet til cruisetrafikk. Dette gjelder både hurtigruten og andre cruiseskip.

dagens trasé. Biltrafikk skal fjernes fra Håkon Kyllingmarks gate, som blir en del av et utvidet gågatenett i sentrum.

Bussholdeplasser er planlagt i Sivert Nilsens gate, Roald Amundsens gate og Fiskergata ved Havnterminalen. I dette området er det også vist en mulig ny busstrasé med bussholdeplass mellom Sjøgata og Fiskergata over eiendom 18/1608 og 16/1985.



Figur 2-1 Transportnettet i Kommunedelplan Svolvær 2020-2040, som viser kollektivtrasé og holdeplasser i sentrum sammen med sykkelveier, gågater og gater for biltrafikk. Til høyre er det vist mulig holdeplass og kjørerute for buss ved Havnterminalen. Kilde: Kommunedelplan Svolvær 2020-2040.

2.2.2. Detaljreguleringsplan for Havnterminalen (plan 261)



Figur 2-2 Detaljreguleringsplan for Havnterminalen, Plan 261, vedtatt 28.10.2019.

Planen omfatter Havnterminalen, deler av Avisgata og Fiskergata samt et areal bak Råfisklagets kontorbygg som i dag brukes til parkering. Ifølge saksfremstillingen er hensikten med planen «å rydde opp i dagens uoversiktlige trafikkareal, avsette areal to fortau og bussholdeplass for charter-/turbusser.» Plan er vist i Figur 2-2.

Hovedgrep i planen:

- Separering av Havnterminalens funksjon fra bygatene Avisgata/Fiskergata med en gateprofil i tråd med Byplanen (kommunedelplan for Svolvær sentrum).
- Tosidig fortau i Fiskergata og Avisgata, med sikret krysningspunkter for gående.
- Bussholdeplass på gnr.18 bnr.1608 legges til rette for av- og påstigning for charterbusser (område o_veg4).
- Bussparkering på sørsiden av Avisgata, som en forlengelse av bussparkering i reguleringsplan for Havnekvartalet (plan 229). Til sammen er det plass for ca. 6 – 8 busser.

Følgende tilgrensende planer har rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av infrastruktur i Havnterminalen- planen:

- Reguleringsplan for Kjølelageret (plan 241, vedtatt 18.06.2018) har rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av tilstøtende fortau (og veg), som grenser til planområdet, i tråd med reguleringsplan for Havnterminalen. Det gjelder spesielt forbindelsen mot Havnterminalen, som er forutsatt oppgradert for å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter fra sentrum og havnen.

- Reguleringsplanen for Avisgata 5 (plan 259, vedtatt 30.03.2020) har også rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av fortau i reguleringsplan for Havneterminalen, for trafiksikker adkomst fra planområdet til Havneparken.

2.3. Grunnlag/behov

I forbindelse med reguleringsplan for Havneterminalen (plan 261) ble det i november 2016 utarbeidet en oversikt over trafikken til og fra Havneterminalen samt transportbehovet. Dette er oppsummert i Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Oversikt næringstrafikk, leveranser og rutebusser ved Havneterminalen Svolvær, 2016. Kilde: Trafikk ifm. Havneterminalen i Svolvær, utarbeidet av Ole Osland, Havnesjef. 10.11.2016.

DNG-Norge: Engros fiskeutstyr mv	- 25 laste-/lossinger/uke med hhv semitrailer, lastebil lett servicebil - 4 kundeparkeringer, 50 besøk med bil pr uke (samt 1 parkering ansatte)
Norlines as: Befrakter, rampe mot gate	- 70 til- og fra med egen lett lastebil, utkjøringer - 30 til og fra med egen, større lastebil - 5 semitrailere pr uke, lasting og lossing - 2 kundeparkeringer, ca. 50 besøk med bil pr uke, 1 handikaplass
Kulturhuset:	- 1 til og fra med lastebil/semi/annet pr uke
Kystadvokat, Promo, Salt as, havnevesen; kontormiljøer	- Sjeldne behov for lasting og lossing, maks 1 / uke - 30 kundeparkeringer/uke - Behov for 7-9 ansatteparkeringer (dagens status totalt, ca 0,5 /ansatt)
Rutebuss, lokal og regional:	- 12 stopp dag, - 8 kveld, - 10 i helg

Norlines, DNG-Norge og Havnevesen gir trafikkmengde med ca. 20 turer pr dag med lastebil og semitrailer og i tillegg ca. 15 letter servicebiler pr dag. Disse bedriftene bruker området mest på dagtid.

Ifølge havnesjefen er det tre typer skip som besøker Svolvær havn som chartrer egne busser til sine passasjerer: hurtigruta, cruiseskip og ekspedisjonsfartøy. Området ved havneterminalen brukes stort sett til persontransport og enkel varelevering.

Godsterminalen er ifølge havnesjefen lite brukt. Godsterminalen er ment for omlasting mellom bil og båt, men i praksis kjører kjøretøyene rett inn på kaia og laster/losser rett på båt da dette er mer effektivt.

Svolvær havneterminal har bare kapasitet til å ta imot et skip om gangen, grunnet begrenset kailengde. For hurtigruta, som har kombinert gods- og passasjertransport fortøner dette seg slik: passasjertransport (buss) avvikles utenfor terminalbygget, godshåndtering avvikles på kai.

Antallet båter per kvartal varierer over året. viser anløp per kvartal.

Tabell 2-2: Antall anløp Svolvær havneterminal per kvartal.

Antall anløp pr kvarta - Svolvær havneterminal	Q1 vår	Q2 sommer	Q3 høst	Q4 vinter
Cruiseskip		30		
Hurtigruten	180	180	180	180
Ekspedisjonsfartøy	20	20	20	20
Sum	200	230	200	200

Hurtigruta har anløp hver dag gjennom hele året. Cruiseskip besøker Svolvær utelukkende i sommerkvartalet. Ekspedisjonsfartøy anløper Svolvær gjennom hele året, med et maksimum i sommerkvartalet.

Maksimalbehov for charterbusser for én båt anslås av Havnesjefen til 7-8, men normalt 5. Siden det ikke er mer enn ett anløp av gangen, blir maksimalbehovet for buss det samme som for én båt. Anslått persontall som skal befraktes er 600 personer (maksimaltilfeller).

3. Planforslag bussholdeplasser

Planforslaget innebærer at løsningen for charterbuss ikke kan gjennomføres som beskrevet og forutsatt i reguleringsplanen for Havneterminalen (plan 261) - gnr.18 bnr.1608 blir ikke tilgjengelig som kjøreveg med bussholdeplass. I planarbeidet har det blitt vurdert alternative løsninger for busstilbudet i planområdet, inkl. holdeplasser og kjøremønster. Andre hovedgrep i reguleringsplanen for Havneterminalen er sikret, med bl.a. utforming av bygater med tosidig fortau, trygge krysningspunkter for gående og bussparkering i Avisgata.

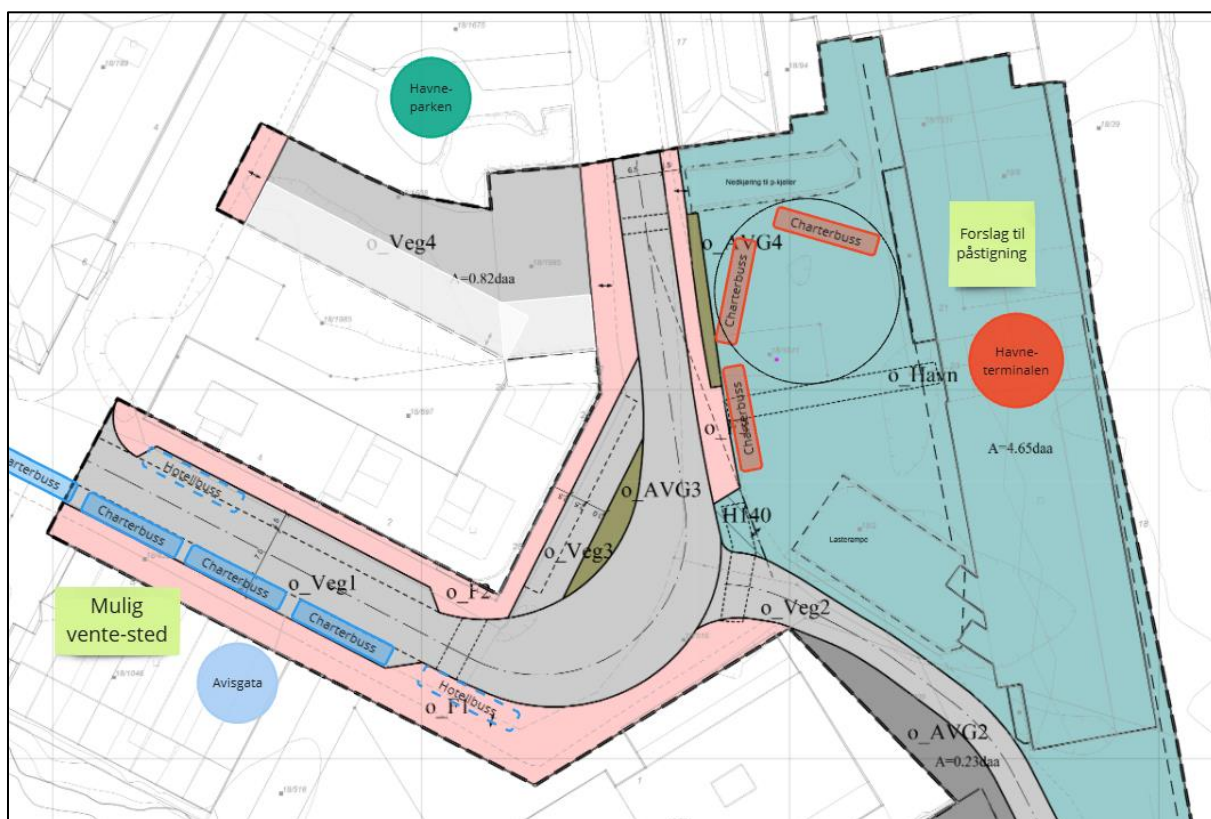
3.1. Buss i rute

I tidligere planforslag ble det innarbeidet kantstopp for rutebusser i Fiskergata ved havneterminalen. Etter nærmere vurderinger har Norland fylkeskommune uttalt seg om at det ikke vil være behov for busstopp ved havneterminalen. Det vil ifølge fylkeskommunen være få kollektivreisende med havneterminalen som start-/sluttpunkt for reisen. Noen kollektivreisende vil imidlertid ha hurtigbåtkaien som start-/sluttpunkt. Herifra er det med ca. 400 m forholdsvis kort vei til bussholdeplassene «Lofotgata» eller «Avisgata» som begge ligger i Lofotgata.

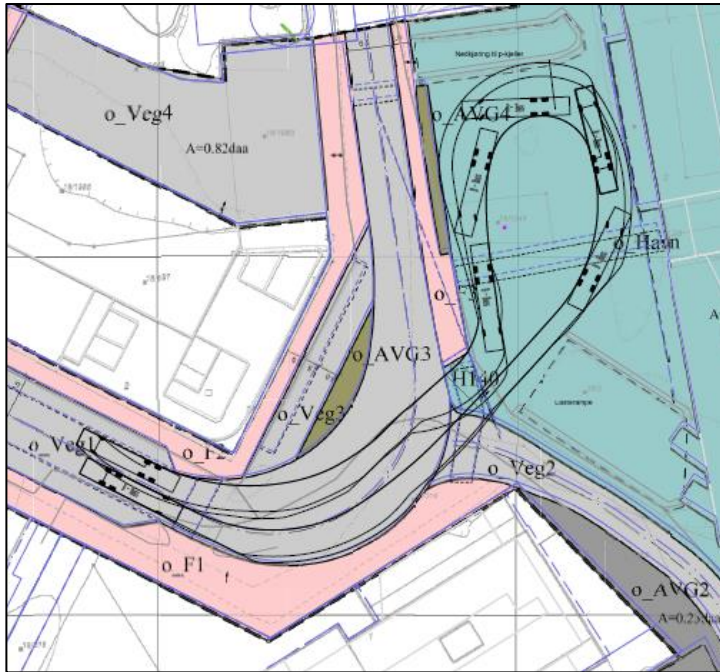
3.2. Charterbusser cruisetrafikk

Regulering for Havneterminalen anlegger et fortau langs østsiden av Fiskergata foran havneterminalen. I ny regulering opprettholdes fortauet langs østsiden av Fiskergata, og havneterminalen vil kunne ha 3 busser for påstigning foran terminalbygningen (se Figur 3-1). Påstigning ved havneterminalen gjør at passasjerer må gå kortest mulig veg til charterbussene. All logistikk er styrt av Havneterminalen og foregår på deres egen grunn. Havnesjefen bekrefter at slik bruk av havneterminalen er realistisk og gjennomførbar. Selv om det kan være nok areal for flere enn 3 busser foran havneterminalen anbefales det ikke å tillate mer enn 3 busser, grunnet økt trafiksikkerhetsrisiko for myke trafikanter foran havneterminalen. Med flere enn 3 busser kan det oppstå uoversiktlige trafiksituasjoner.

Det er gjennomført sporingsanalyser for stor buss som viser at området foran havneterminalen er stort nok til at bussene kan snu. Figur 3-2 viser sporingsanalysen.



Figur 3-1 Lokalisering av på-/avstigningsplasser charterbusser ved havneterminalen, mulig lokalisering av oppstillingsplasser/ventested charterbusser cruisetrafikk langs sørsiden av Avisgata, oppstillingsplasser charterbusser hotell lags nord- og sørside av Avisgata. Bakgrunn viser detaljreguleringsplan for Havneterminalen, Plan 261.



Figur 3-2 Sporingsanalyse for stor buss. Snumulighet foran havneterminal. Bakgrunn viser detaljreguleringsplan for Havneterminalen, Plan 261.

Ved behov for mer enn 3 charterbusser knyttet til cruisetrafikk vil det være nødvendig med en oppstillingsplass for ventende busser. I disse tilfeller vil 3 busser kjøre inn i området foran havneterminalen for å hente passasjerer. Etter at bussene er kjørt ut av området foran havneterminalen vil busser fra oppstillingsplasser (venteplasser) kunne kjøre inn i området foran havneterminalen.

Oppstillingsplassen burde være i nærhet til havneterminalen, gjerne innenfor 500 m avstand. Et mulig sted for oppstillingsplasser er langs sørsiden av Avisgata. Disse plassene er markert i Figur 3-1.

3.3. Hotellbusser

Oppstillingsplasser for charterbusser knyttet til planlagt hotell lokaliseres langs nordsiden av Avisgata. For eksisterende Thon Hotel vil oppstillingsplass for charterbusser være lokalisert i sørøstenden av Avisgata, foran eksisterende hotell. Oppstillingsplass for charterbusser knyttet til hotell er vist i Figur 3-1.

4. Trafikale konsekvenser av planforslaget

De trafikale konsekvensene av planforslaget er analysert, og vurdert opp mot dagens situasjon i Svolvær sentrum og med forventet fremtidig utvikling (beskrevet i trafikkanalysen utarbeidet av Asplan Viak² som grunnlag til Byplan for Svolvær 2030, fra 2012).

4.1. Planforslag

I planforslaget legges det til rette for etablering av nytt hotell i Avisgata 4. Kontor som i dag er etablert i Fiskergata 22 beholdes. Hotellet er planlagt med opp mot 7 etasjer og opp mot 175 rom. Tabell 4-1 viser hva som inngår i planforslaget.

Tabell 4-1 Innhold i planforslaget. Eksisterende formål som skal videreføres er merket med *.

	Planforslag
Bruksareal eks. kjeller (m ² BRA)	9430
Næring, kontor* (m ² BRA)	3130
Hotell (m ² BRA)	7120
rom	175
Kjeller (m ² BRA)	622

For kontor stiller gjeldende kommunedelplan³ minimumskrav på 0,8 bilparkeringsplasser og 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA. Etter 500 m² BRA gjelder for sykkel et krav på 1 sykkelparkeringsplass per 100 m² BRA. Når det gjelder hotell stiller kommuneplan minimumskrav på 0,2 parkeringsplasser per gjesterom for både bil og sykkel. Parkeringskravene er vist i Tabell 4-2.

Tabell 4-2 Minimumskrav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel for Indre by. Kilde: Vågan kommune (2020): Kommunedelplan Svolvær 2020-2040.

Formål	Enhet	Bil	Sykkel
Kontor	Per 100 m ² BRA	0,8	3*
Hotell/overnatting	Per gjesterom	0,2	0,2

* Etter 500m² BRA er det krav om 1 sykkelparkeringsplass pr 100m² BRA.

² Asplan Viak (2010): Svolvær – overordnet trafikkanalyse.

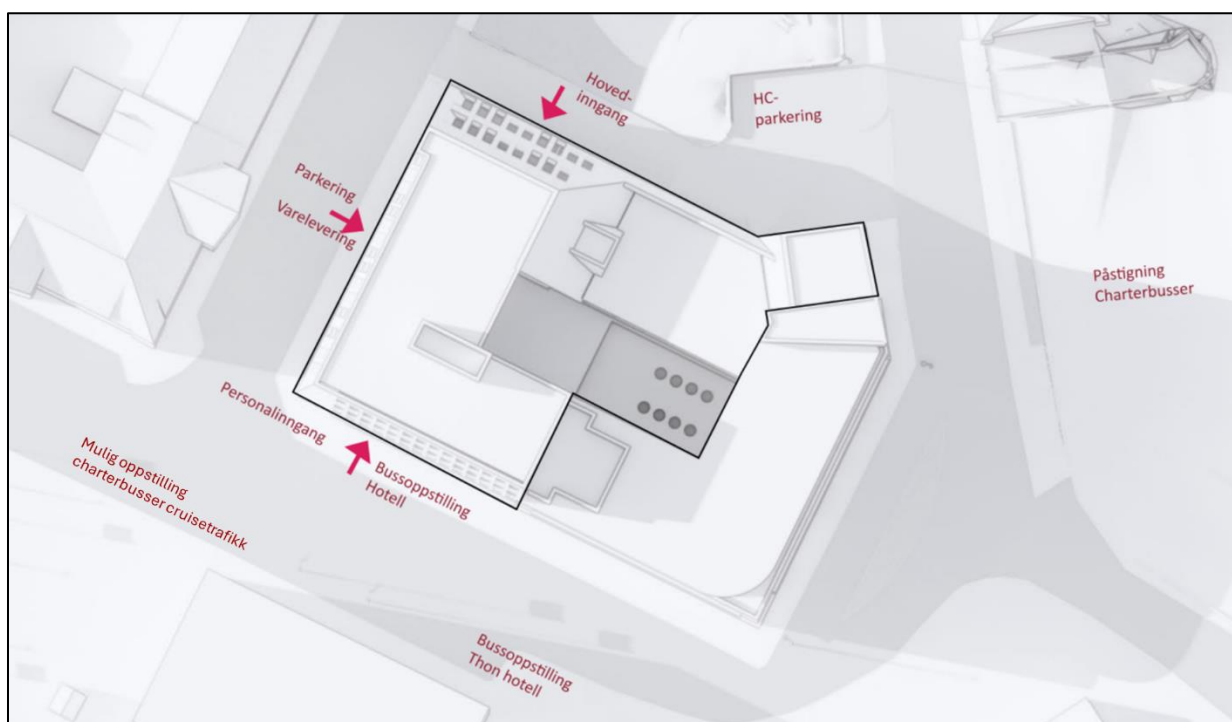
³ Vågan kommune (2020): Kommunedelplan Svolvær 2020-2040.

Med gjeldende parkeringskravene lagt til grunn vil det for kontor (Fiskergata 22) være krav om minimum 25 bilparkeringsplasser og 42 sykkelparkeringsplasser. For hotellet er det krav om minimum 35 bil- og 35 sykkelparkeringsplasser. I sum har planområdet krav om minimum 60 bil- og 77 sykkelparkeringsplasser.

I samråd med kommunen ansees bilparkeringsbehov for kontor (Fiskergata 22) som overdimensjonert. I dag er det etablert ca. 30 plasser som skal kunne dekke bilparkeringsbehov for gjeldende regulering. Gjeldende regulering for Fiskergata 22 gir rom til å etablere 6450 m² BRA kontor. I dag er det etablert 3130 m² BRA kontor, som tilsvarer ca. halvparten. Med dette som bakgrunn vurderes bilparkeringsbehov til å være 15 plasser, som tilsvarer ca. halvparten av eksisterende antall parkeringsplasser. Med dette som utgangspunkt ansees parkeringsbehov for bil til å være 50 plasser.

I planforslaget legges det til rette for etablering av 12-14 bilparkeringsplasser. 10-12 plasser etableres i 1. etasje, 2 plasser etableres som HC-plasser utenfor bygget i nærhet til hovedinngang (se Figur 4-1). Resterende 36-38 bilparkeringsplasser etableres enten utenfor planområdet eller frikjøpes gjennom kommunen sin frikjøpsordning.

Når det gjelder HC-parkering, så krever kommuneplanen at 10% av bilparkeringsplassene skal være utformet og reservert for bevegelseshemmede. 2 HC-plasser av totalt parkeringsplassbehov på 50 plasser tilsvarer 4%, og andel HC-plasser ligger dermed lavere enn kravene i kommuneplanen.



Figur 4-1: Lokalisering og adkomst til bilparkeringsplasser i planforslaget, sammen med lokalisering av oppstillingsplasser for charterbusser.

4.2. Turproduksjon

Det beregnes endring i antall daglige bilturer som genereres av planområdet sammenlignet med dagens situasjon. Dagens kontorvirksomhet i Fiskergata 22 blir værende med planforslaget vil, og det blir ingen endring i generert. I Avisgata 4 blir dagens kontor på 630 m² BRA fjernet og erstattet med et nytt hotell.

For hotell legges det til grunn 10 bilturer per 100 m² BRA. Dette er basert på erfaringstall fra trafikkberegninger for hoteller. For kontor angir Statens vegvesen sitt håndbok V713⁴ en bilproduksjonsfaktor på 8 bilturer per 100 m² BRA.

Tabell 4-3 viser endring i beregnet antall bilturer for planforslaget sammenlignet med dagens situasjon, med utgangspunkt i turproduksjonstall beskrevet over. Ikke all ny generert biltrafikk har planområdet som start-/sluttpunkt. Dette med utgangspunkt i at det bare etableres 14 bilparkeringsplasser i planområdet. Resterende 36-38 plasser frikjøpes. En del turer generert vil derfor ha andre områder/bilparkeringsplasser i sentrumsområdet som start-/sluttpunkt.

Tabell 4-3: Endring i antall genererte daglige bilturer per døgn i planområdet sammenlignet med dagens situasjon.

Turproduksjon		Antall turer
Turproduksjonsfaktor kontor per 100 m ² BRA	8	
Turproduksjonsfaktor hotell per 100 m ² BRA	10	
Kontor Fiskergate 22, m ² BRA	0	0
Kontor Avisgata 4, m ² BRA	-630	-50
Hotell Avisgata 4, m ² BRA	7120	712
Endring antall bilturer sammenlignet med dagens situasjon		662

Beregningene viser at planforslaget vil genere ca. 662 flere daglige bilturer (ÅDT) sammenlignet med dagens situasjon.

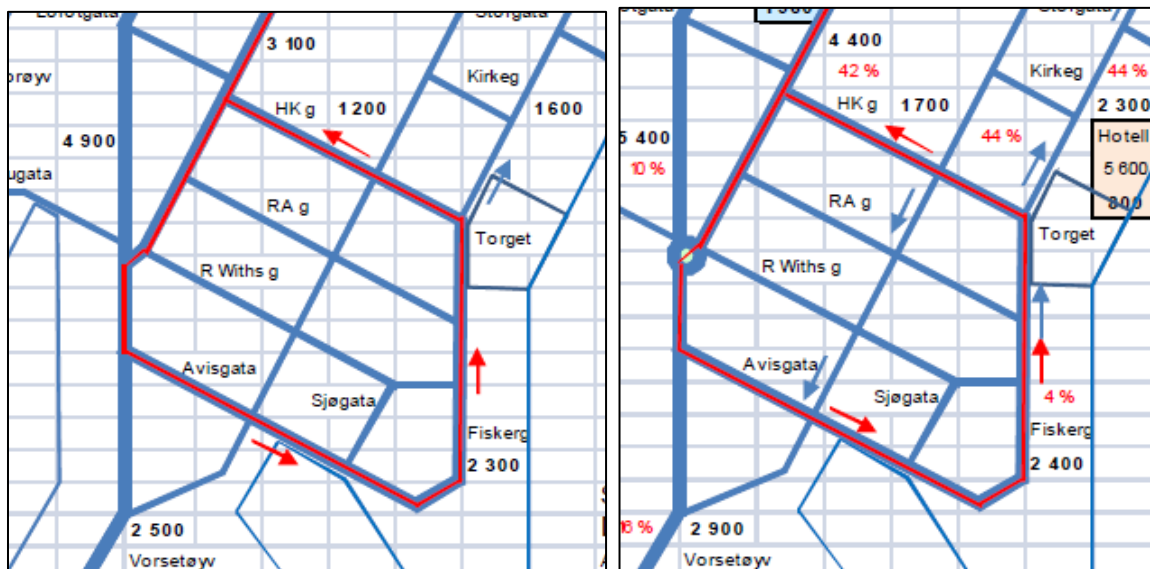
4.3. Trafikale konsekvenser

I trafikkanalysen fra 2010 er fremtidig trafikk i 2020 i Svolvær sentrum beregnet. Det er ikke lagt til grunn utvikling av Avisgata 4, planområdet, i den utredningen. Trafikken, som er beregnet å bli generert innenfor planområdet, vil derfor komme i tillegg til trafikkgrunnlaget presentert i rapporten fra 2010.

⁴ Statens vegvesen (2014): Trafikkberegninger. Håndbok V713.

Det er lite oppdatert trafikkgrunnlag i Svolvær sentrum fra de siste årene.

Trafikkvurderingen for planområdet i Avisgata 4 er derfor fortsatt basert på tidligere utredninger, som også tar hensyn til fremtidig utvikling i Svolvær sentrum. Figur 4-2 viser trafikkgrunnlaget fra 2010 og med utviklingen i 2020. I Fiskergata var det ca. ÅDT 2.300 i 2010, og trafikken er beregnet å øke til ÅDT 2.400 med utviklingen i sentrum.



Figur 4-2 Trafikkgrunnlag fra overordnet trafikkanalyse for Svolvær. Dagens trafikk (ÅDT 2010) vist til venstre og fremtidig trafikk etter utbygging i sentrum (ÅDT 2020) til høyre. Kilde: Asplan Viak, 2010.

Tabell 4-3 viser at planområdet vil generere ca. 662 bilturer flere daglige bilturer sammenlignet med dagens situasjon. Erfaring viser at fordeling av bilturer knyttet til hotell er spredt ut over dagen. Denne fordelingen er viktig for vurdering av belastning i vegnettet og for fremkommeligheten i sentrumsområdet.

Med en økning på ca. 662 bilturer per dag, som følge av utvikling av planforslaget, er trafikken i Fiskergata vurdert til å øke til ca. 3100 kjøretøy per dag. Selv med en økning av biltrafikk i området er det vurdert at trafiksikkerheten for myke trafikanter er ivarettatt med bygging av nye fortauer langs gatene i området, og oppmerking av gangfelt. Det er vurdert at det ikke blir utfordringene mht. trafikkavvikling og fremkommelighet for kjørende trafikk. I tillegg vil ikke alle bilturer generert av planområdet ha start-/sluttpunkt i planområdet, da en stor del av bilparkeringsplasser inngår i frikjøpsordning.