



Balsfjord kommune

**NY REGIONAL RUTETERMINAL NORDKJOSBOTN**

**Vurdering lokaliseringsalternativ**

**Balsfjord 24.06.2011**

# DISPOSISJON RAPPORT

- 1.0 Innledning – bakgrunn for kollektivterminalsatsingen i Troms
- 2.0 Forstudiens mandat og målsetting
- 3.0 Ny kollektivterminal på Nordkjosbotn – økonomiske rammer og framdrift
- 4.0 Status for kollektivtrafikken på Nordkjosbotn pr. 2011
- 5.0 Ny kollektivterminal på Nordkjosbotn – ulike lokaliseringalternativ
  - 5.1 *Lokaliseringalternativ 0 og 1 – Kuben*
  - 5.2 *Lokaliseringalternativ 2 – Vollan bro Nord*
  - 5.3 *Lokaliseringalternativ 3 – Shell*
  - 5.4 *Lokaliseringalternativ 4 – Kvienjordet I*
  - 5.5 *Lokaliseringalternativ 5 – Kvienjordet II*
  - 5.6 *Lokaliseringalternativ 6 – Industriveien*
  - 5.7 *Kriterier for valg av lokaliseringalternativ og vurdering av lokaliseringalternativene*
- 6.0 Tilrådning av lokaliseringalternativ

## 1.0 Innledning – bakgrunn for kollektivterminalsatsingen i Troms

Dagens kollektivterminal på Nordkjosbotn er et av de viktigste knutepunktene for busstransporten i fylket. Her møter regionrutene fra Nord-Troms og Finnmark rutene mot Tromsø, sør-Troms og Nordland.

Kollektivterminalen på Nordkjosbotn er i dag lokalisert på torgområdet mellom Vollan Gjestestue og Kuben senter. Dette er en lite egnet plassering som følge av tett sammenblanding av kollektivtrafikk, private kjøretøy, parkering og fotgjengere. Terminalen har heller ikke fasiliteter som venterom, toaletter og digitale ruteopplysninger. Tilretteleggingen for de kollektivreisende er med andre ord ikke tilfredsstillende etter dagens standarder. Det er også et negativt element for kollektivtrafikken at terminalen ligger et stykke fra E6/E8, slik at det går med en del ekstra reisetid å kjøre innom holdeplassen for å sette av og ta på passasjerer. I tillegg anmerkes det at broen over Nordkjoselva er nedklassifisert til BK 8 – noe som betyr at de største langrutebussene etter forskriftene ikke har anledning til å benytte broen, men må allerede i dag kjøre ut og inn på hovedveissystemet ved Shellstasjonen. Det pekes videre på at en kollektivterminal som skal betjene både regionale og lokale bussruter av denne type og størrelse er arealkrevende, noe som kan være uforenelig med det framtidige ønsket om utvikling av sentrumsfunksjonene på Nordkjosbotn.

Kollektivtrafikken er en av Troms fylkeskommunes hovedsatsingsområder. I fylkesplanen for 2009 – 2013 sies det at:

*”Gjennom samordnet areal- og samferdselsplanlegging skal det utvikles samferdselsløsninger som medvirker til at unødig transport og trafikk unngås samt at behovet for trygge bo- og arbeidsmiljø og trafikksikkerhet blir ivaretatt”.....*



Bilde 1: Nasjonal Transportplan satser på kollektivtrafikk i Troms. (Foto: Viggo J. Dale).

I Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019 er ny E6/E8 på strekningen Nordkjosbotn – Hatteng prioritert som tiltaksprosjekt. Utbyggingen av ny vei her sees i sammenheng med høyning av standarden på stamveinettet ut av Norge via Skibotndalen til Finland. Den nye strekningen som planlegges er ca. 22 km.

Som følge av den planlagte omleggingen av E6 og E8, er det satt av kr. 5 millioner til ny kollektivterminal for de regionale rutene som har Nordkjosbotn som knutepunkt. Etablering av ny holdeplass for de regionale bussrutene er tatt med i vegomleggingen av ny stamvei, og vil være et viktig bidrag til trafikksikkerheten i Nordkjosbotn sentrum.

## 2.0 Forstudiens mandat og målsetting

I møte mellom Troms fylkeskommune, Statens Vegvesen og Balsfjord kommune høsten 2009 kom det til enighet om å nedsette en arbeidsgruppe som skulle utrede mulige lokaliseringsteder for en

oppgradert kollektivterminal på Nordkjosbotn. Denne arbeidsgruppen bestod av:

- Kjell-Olav Clausen, Troms FK
- Rigmor Thorsteinsen, Statens Vegvesen
- Gunn Schultz, Statens Vegvesen
- Viggo Jørn Dale, Balsfjord kommune

Arbeidsgruppens mandat ble nedfelt av gruppen selv, og fastsatt til å utarbeide en rapport for lokalisering av ny kollektivterminal på Nordkjosbotn. Viggo Jørn Dale, Balsfjord kommune, ble valgt som sekretær for gruppen. Det anmerkes at Cominor AS v/Kjell Jensen deltok i gruppens arbeid å et tidlig tidspunkt for å sikre kollektivnæringen faglig representasjon. Asplan VIAK AS v/Hanne Skeltved og Rolf Hillesøy har vært engasjert som arealplankonsulenter i arbeidet.

### **3.0 Ny kollektivterminal på Nordkjosbotn – økonomiske rammer og framdrift**

Samferdselsdepartementet ønsker å styrke tilretteleggingen for økt bruk av kollektivtransport i nord-Norge, og har derfor prioritert oppgradering av de regionale kollektivknutepunktene i Bjerkvik, Bukta, Nordkjosbotn og Storslett.

For planlegging av ny terminal på Nordkjosbotn er det avsatt kr. 200 000,-, mens det til entreprenørarbeid og bygging er signalisert en bevilgning på kr. 5 mill. Endelig finansiering er imidlertid ikke avklart. Byggeperiode vil være 2012-2013.

Når det gjelder drift og eierskap for terminalen, er dette en avklaring som ikke er gjort. Ulike modeller forekommer for de terminalene som er i fylket. Eierskap og driftsansvar varierer mellom kommune, fylkeskommune eller vegvesen.

### **4.0 Status for kollektivtrafikken på Nordkjosbotn pr. 2011**

Kollektivtrafikken på Nordkjosbotn omfatter regionale ruter til/fra Tromsø og Narvik



Foto 2: Tromsø – Nordkjosbotn – Narvik utgjør en av landsdelens viktigste kollektivruter. (Foto: Viggo J. Dale).

med videre korrespondanse til Lofoten/ Vesterålen/Salten, Sverige, (tog), og Nord-Troms. I tillegg fungerer Nordkjosbotn som trafikkknutepunkt for lokale kollektivruter internt i Balsfjord kommune, samt for ruter til Storfjord, Lyngen, Storslett og Alta.

Antall påstigende passasjerer på Nordkjosbotn for alle ruter i 2010 utgjorde i følge Troms fylkestrafikk 11 117 reisende. I følge fylkeskommunen foreligger det ikke detaljerte tall for avstigende passasjerer, men dette tilsvarer erfaringsmessig antallet for påstigende. Samlet sett betyr dette at terminalen på Nordkjosbotn betjener årlig rundt 20 000 bussreisende.

Totalt hver uke har Nordkjosbotn terminal stopp av 102 busser. Dette inkluderer 5 skolebusser daglig. Den største Trafikkbelastningen er i helgene med fredag og søndag som de to tyngste dagene. I ettermiddagstrafikken kan det da være opptil 8-10 busser som samtidig er innom holdeplassen. I enkelte helger i tilknytning til høytider og store utreise-dager brukes flere suppleringsbusser.

## 5.0 Ny kollektivterminal på Nordkjosbotn – ulike lokaliseringalternativ

I den foreliggende forstudierapporten er 6 ulike lokaliseringalternativ, (jfr. Kart 1.0), for ny kollektivterminal drøftet og utredet. Alternativene som diskuteres er følgende:

- Alternativ 0 Kuben, (referansealternativ)
- Alternativ 1 Kuben, (ombyggingsalternativ)
- Alternativ 2 Vollan bro Nord
- Alternativ 3 Shell
- Alternativ 4 Kvienjordet I
- Alternativ 5 Kvienjordet II
- Alternativ 6 Industriveien

For å opprettholde en god kollektivstruktur anmerker arbeidsgruppen i tillegg at ettersom mange ankommer med lokale bussruter til Nordkjosbotn, er det viktig at det legges opp til effektiv korrespondanse mellom regionale ruter og lokalruter på den nye holdeplassen. I tillegg bør Balsfjord kommune opprette, (regulere), minimum 2 holdeplasser i sentrum på strekningen Shell – Gjestestua/Kuben for å sikre at kollektivtilbudet i Nordkjosbotns tradisjonelle sentrum ivaretas.

I påfølgende avsnitt 5.1 til 5.6 gjennomgås arbeidsgruppens drøftinger av de potensielle lokaliseringalternativene for ny kollektivterminal i Nordkjosbotn.

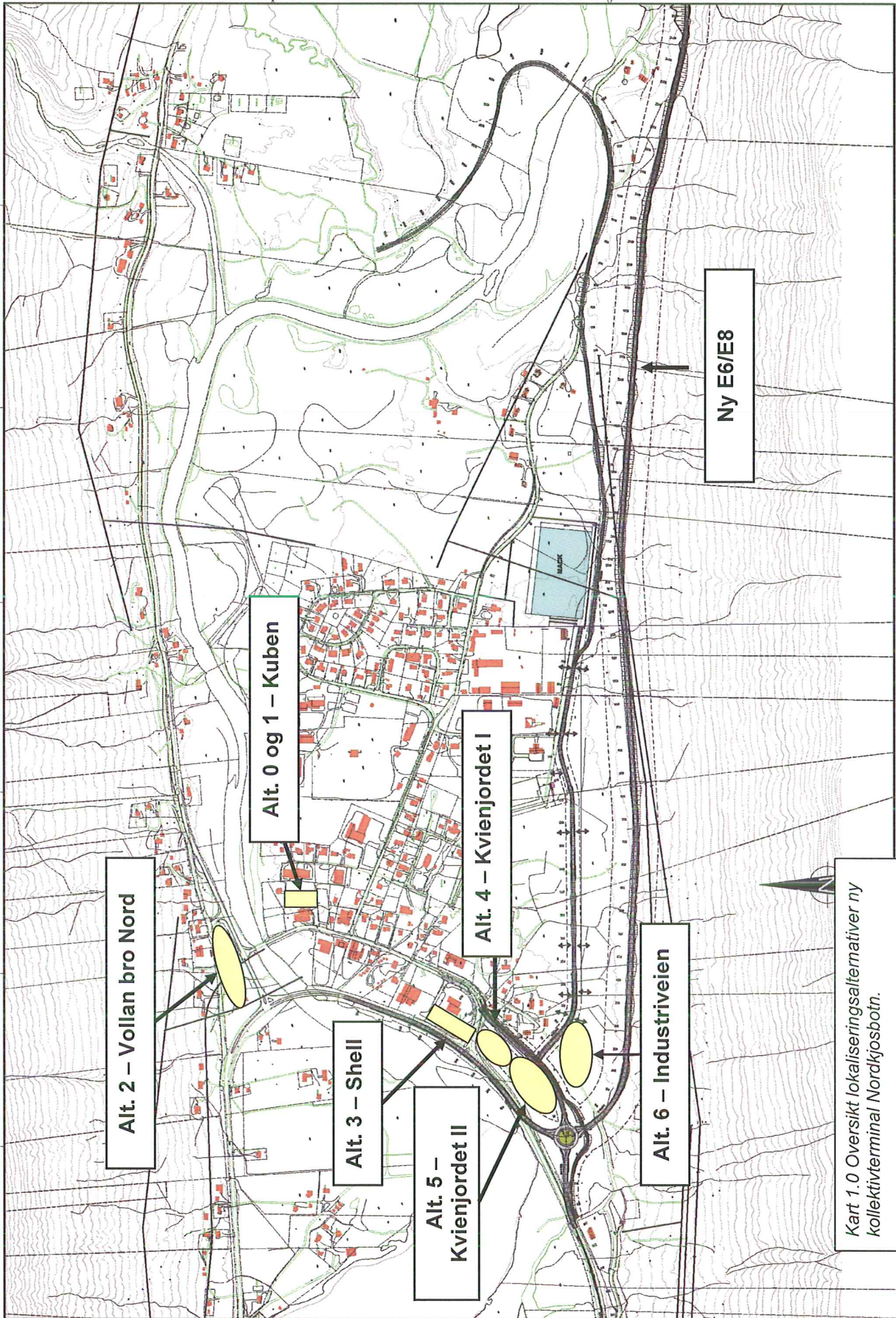
### 5.1 Lokaliseringalternativ 0 og 1 – Kuben

Lokaliseringalternativet ved Kuben omfatter dagens kollektivterminal på Nordkjosbotn, (alt. 0 i fig. 1.0). Dersom hele plassen mellom Kuben og Gjestestua tas med, dekker dette arealet ca. 6-7 dekar. Området utgjør en viktig del av Nordkjosbotn, og er derfor godt utbygd når det gjelder infrastruktur for vann og avløp. Terminalområdet er i dag atskilt mellom kollektivtrafikk og privatbiler av en provisorisk oppstilt betongmur av klosser. Dagens trafikkavvikling skjer ved at bussene ved avkjøring fra/til Tromsø kjører inn/ut av terminalområdet langs



Foto 3: Eksisterende kollektivterminal er lokalisert mellom Gjestestua og Kuben. (Foto: Viggo J. Dale).

Nordkjoselva på vei stengt for privatbiler. Dette stengningsforbudet fungerer imidlertid dårlig i praksis. Selve busstoppet er anlagt parallelt med oppsatt betongmur. For busser som kommer sørfra skjer innkjøringen på terminalområdet opp langs Torgveien, før de svinger 90 grader til venstre og stopper for påstigning/avstigning parallelt med Kuben. Dagens fysiske terminalstruktur betyr dermed at vente- og avstigningsområdene for passasjerene er todelt – det ene området er lokalisert langs den oppsatte betongmuren, mens det andre området er på fortauet utenfor Kuben. Ved overgang fra en rute til en annen medfører dette at passasjerene er nødt til å gå mellom bussene. For passasjerer som kommer med privatbil for omstigning til buss, betyr den fysiske lay-outen at også disse må krysse trafikkarealer for å komme om bord på bussen. Dagens terminal mangler med andre ord felles perrongareal mellom ulike ruter og mellom privatbiler og busser. På fasilitetssiden kommenteres at terminalen på Nordkjosbotn ikke har venterom, toalett eller ruteopplysningsanlegg.



Alt. 2 – Vollan bro Nord

Alt. 0 og 1 – Kuben

Alt. 3 – Shell

Alt. 5 –  
Kvienjordet II

Alt. 4 – Kvienjordet I

Alt. 6 – Industriveien

Ny E6/E8

Kart 1.0 Oversikt lokaliseringalternativer ny kollektivterminal Nordkjosbotn.

Det anmerkes videre at oppstilling av busser som ikke er i trafikk skjer på areal mellom Kuben og Nordkjoselva. Det observeres også at tungtransportkjøretøy benytter arealene langs elva til parkering/oppstilling

En videre kollektivutbygging av Kuben betegnes i rapporten som alt. 1. Når det gjelder dette alternativet er det fordelaktig for de reisende at terminalens lokalisering allerede er innarbeidet. Etter at det er gjort enkle grep for å bedre kjøremønster og trafikkregulering, fungerer skillet mellom kollektivtrafikk og privatbiler bedre enn tidligere. Endringene har også gjort forholdene ryddigere og mer oversiktlig for fotgjengere. Med hensyn til videre utvikling av et bedre driftsmessig konsept for de reisende, (venterom, ruteopplysninger, etc.), vurderes det fordelaktig for Kuben-alternativet at slike fasiliteter relativt enkelt kan bygges inn i den eksisterende forretningsgården. For noen trafikkanter vil det være et pluss at stoppestedet blir værende i sentrum som følge av kort vei til butikker, post, etc. Prinsipp for utbygging av Kubenområdet vises i Figur 1.0.

De negative faktorene for Kuben er først og fremst knyttet til konsekvensene av at terminalen vil ligge midt i sentrum. Etter at den gamle broen over elven er nedklassifisert til BK 8, må i hovedsak alle busser svinge inn til Nordkjosbotn ved Shellkrysset. Ved ny E6/E8 vil "omkjøringen" måtte skje nesten til Vekta for å komme inn på den nye innfartsveien til Nordkjosbotn. Utkjøring må skje samme vei. Dette vil forlenge kjøretiden for rutetrafikken. Det vurderes i tillegg som ufordelaktig at kollektivtrafikken må manøvrere seg gjennom sentrumsgatene for å komme til og fra holdeplassen ved Kuben. I et samfunnsutviklingsperspektiv vil det dessuten kunne være uheldig at området mellom Gjestestua og Kuben benyttes til busstrafikk og parkering ettersom dette sannsynligvis er det mest attraktive arealet for utbygging av ny næringsvirksomhet i Nordkjosbotn. Det tenkes her på eventuelle planer for detaljhandelsvirksomhet, hotell samt stedsutviklingstiltak, (grøntarealer/torg). Dette siste argumentet vurderes som

særlig betydningsfullt i forbindelse med tettstedsutviklingen i Nordkjosbotn.

## 5.2 Lokaliseringsalternativ 2 – Vollan bro Nord

Alternativ 2 omfatter plassering av ny kollektivterminal i tilknytning til ubebygde/næringsareal nord for Vollan bro. Alternativet har en størrelse på ca. 100 x 200 meter, (20 dekar), og er stort nok for å håndtere ny terminal. Arealet avgrenses av E6/E8 mot Nordkjoselva og av boliger mot fjellsiden. For å skaffe atkomst til arealet vil det være en forutsetning at det opparbeides ny 4-armet rundkjøring på eksisterende E6/E8. Ny rundkjøring vil igjen betinge ny bro over Nordkjoselva, (jfr. forutsetninger i kommunedelplan for ny E6/E8). Opparbeidelsesforholdene vurderes som gode, men med behov for en relativ stor masseutfylling. Negative argumenter for området er knyttet til noe perifer beliggenhet fra Nordkjosbotn sentrum, samt at alternativet vil i like stor grad som alternativ 4 Kvienjordet I berøre boligområder. Det er videre negativt at det ikke vil eksistere nærliggende fungerende

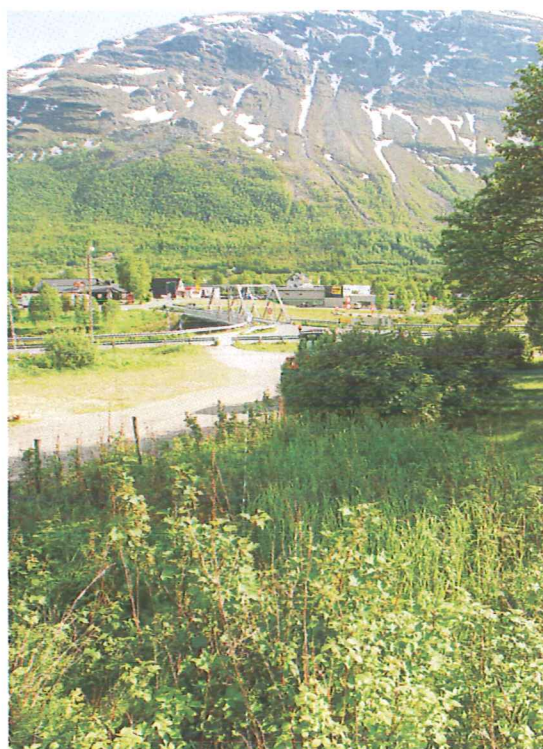
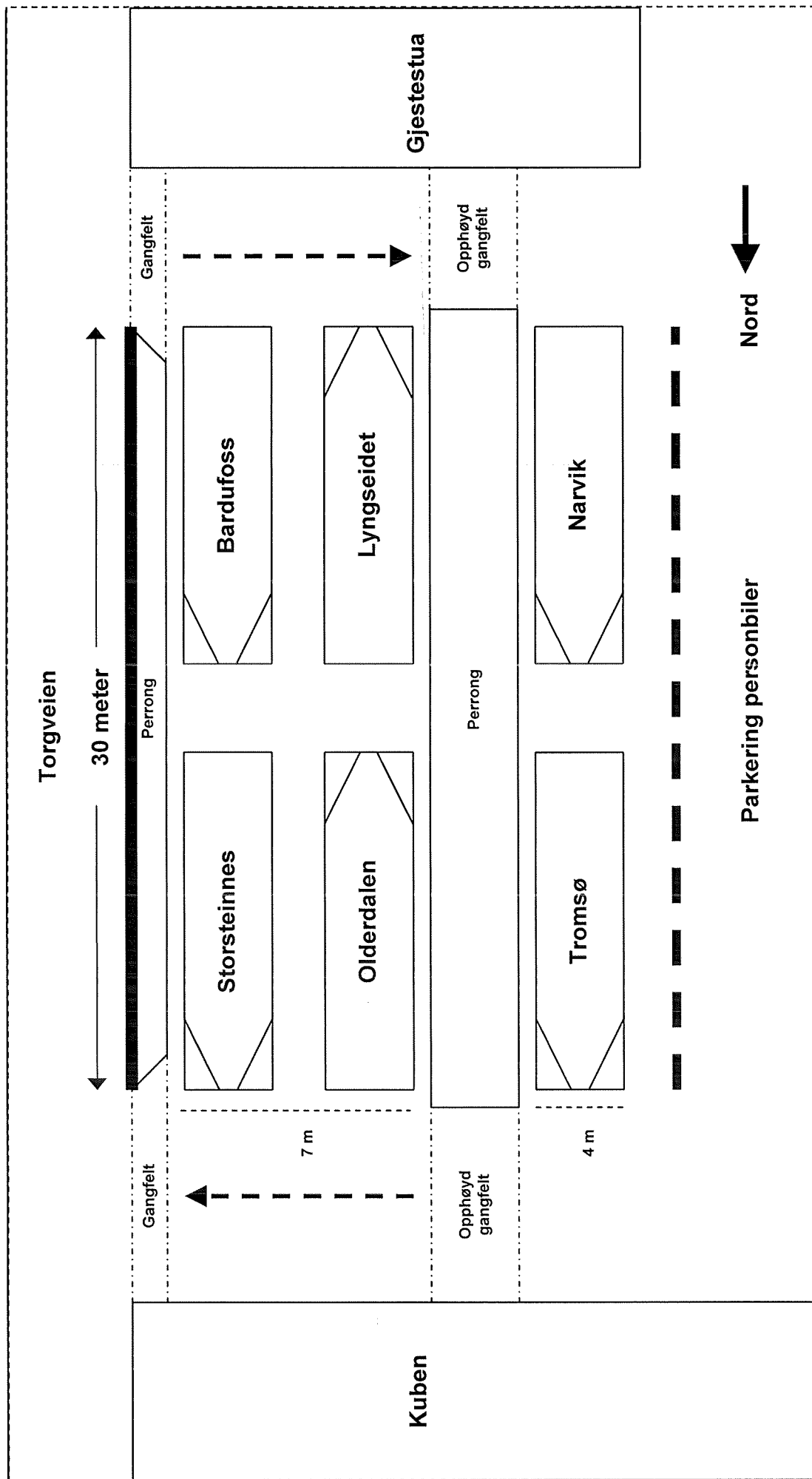


Foto 4: Lokaliseringsalternativ Vollan bro Nord med nåværende E6/E8. (Foto: Viggo J. Dale).

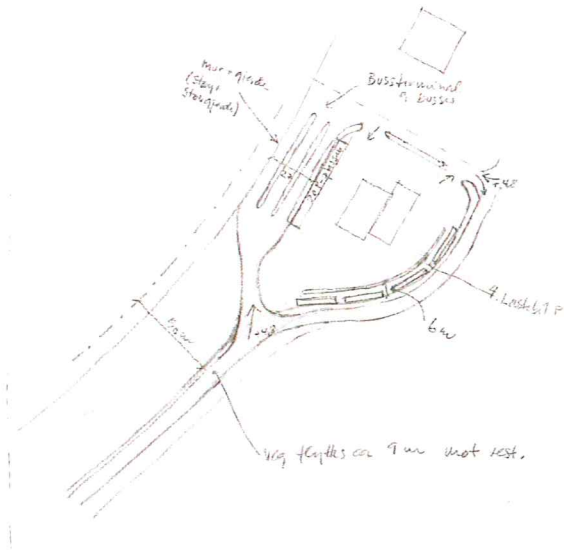


Figur 1.0 Prinsipp behov for oppstillingsareal ved videreføring av dagens kollektivterminal ved Kuben, (Alternativ 1).



infrastruktur som kan tilby venterom/ toalett, bevertning og trafikkopplysning. Alternativet forutsetter ny reguleringsplan, samtidig som utgifter til opparbeidelse vil være betydelige.

På fordelssiden trekkes det fram at alternativet har meget kort avstand til hovedveinettet, og således vil bety innkorting av tid som går med til på- og avstigning. Arealet har videre tilstrekkelige arealer for tilrettelegging for "park and ride", og vil være enkelt å få til gode planleggingsløsninger innenfor. Trafikksikkerhetsmomentet vil også kunne bli godt ivaretatt i alternativ 2.



### 5.3 Lokaliseringsalternativ 3 – Shell

Lokaliseringsalternativ 3 Shell innebære bygging av ny kollektivterminal på Shellstasjonens tomteområde parallelt med dagens E6. Inn- og utkjøring vil være basert på et rundkjøringsprinsipp rundt Shelleiendommen, (Jfr. Illustrasjon 1.0). Arealstørrelsen vil utgjøre ca. 25 x 80 m samt parkeringsarealer på ca. 5 x 40 meter – totalt ca. 3 dekar.

Negativt for alternativet er at det vil ha knappe arealer som kan utnyttes til både selve terminalen og parkeringsområde, samt til eventuelle senere utvidelser. Handlingsrommet for terminalplan-



Foto 5: Lokaliseringsalternativ Shell innebærer plassering av ny kollektivterminal mellom Shellstasjonen og eksisterende E6. (Foto: Viggo J. Dale).

Illustrasjon 1: Prinsippskisse lokalisering ny kollektivterminal ved Shell. (Skisse: Hanne Skeltved, Asplan VIAK AS).

leggingen er mao. smal og sterkt begrenset av eksisterende infrastruktur og arealbruk. Videre foreligger det en potensiell arealkonflikt mellom en terminallokalisering og bensinstasjonens operative drift. Det påpekes også at inn- og utkjøringen til/fra terminalområdet vil skje gjennom to forskjellige kryss hvorav inn/utkjøring til Sentrumsveien fra terminalområdet vil bidra til å skape et noe mer komplisert trafikkbilde. Disse problemstillingene kan imidlertid håndteres ved at Rema 1000 får egen atkomst, og at Shellstasjonen på noe lengre sikt flytter sin lokalisering til tomt i nærheten av ny E6/E8-rundkjøring. Nåværende stasjon konverteres deretter til ny næringsbruk.

Positive elementer knyttet til alternativ 3 er knyttet til at alternativet har tett nærhet til eksisterende service og handel, og at driftskonseptet enkelt kan kobles til allerede eksisterende næringsaktivitet, (Shellstasjonen og Rema1000). Alternativet er dessuten det som ligger nærmest det tradisjonelle sentrum i Nordkjosbotn etter lokaliseringen ved Kuben. Det påpekes også at alternativet vil ha relativ kort nærhet til hovedveinettet, og ved bygging av ny bro over Nordkjoselva vil terminalen fungere som en gjennomkjøringsterminal, (dvs. bussene kjører over ny Vollan bro for deretter å kjøre ut etter stopp gjennom den

nye rundkjøringen og vice versa). Ved relokalisering av Shellstasjonen vil kollektivarealet kunne utvikles ytterligere, og dette kan tas høyde for i reguleringsplanen for Nordkjosbotn Sør ved at et noe større område reguleres til kollektivtrafikk. Trafikksikkerhetsmessig vil alternativet tilby gode løsninger for å skille myke trafikkkanter fra kjørende. Det presiseres også at alternativet vil løse problemstillingene knyttet til beboerne i områdets protester mot alternativ 4 – Kvienjordet I.

#### 5.4 Lokaliseringsalternativ 4 – Kvienjordet I

Lokaliseringsalternativ Kvienjordet I innebærer flytting av kollektivterminalen fra Kuben til den del av Kvienjordet som grenser mot Shell. Deler av terminalen vil da bli plassert over dagens Shellkryss. Tilgjengelig areal utgjør om lag 6 - 8 dekar. Valg av lokaliteten baserer seg på at det bygges ny innfartsvei til Nordkjosbotn sør, (jfr. Kart 1.0). Lokaliseringsalternativet vil gi gode planleggingsmuligheter for å få utformet en effektiv terminalløsning samt for utforming av parkeringsplasser.

For alternativ Kvienjordet I er de negative konsekvensene først og fremst knyttet til at terminalen flyttes ut av det tradisjonelle sentrum. For passasjerer som kommer med buss, og som skal gjøre bruk av det offentlige og private servicetilbudet på Nordkjosbotn, betyr dette at avstand til tjenestetilbudene vil bli ganske lang – opp mot 500 meter. For spesielt eldre kollektivbrukere kan dette være uheldig. Det anmerkes avslutningsvis at Kvienjordet I er det alternativet som møter størst motstand fra grunneiere og beboere i området.

På den positive siden ved relokalisering av kollektivterminalen til Kvienjordet I pekes det på at en ny terminal vil kunne planlegges fra grunnen av med gode løsninger for trafikale forhold og for de reisende. Det er et viktig moment at den totale stoppetiden vil bli flere minutter kortere som følge av at den nye holdeplassen vil ligge nær E6/E8. Dette vil



Foto 6: Lokaliseringsalternativ Kvienjordet I innebærer å plassere ny kollektivterminal over dagens Shellkryss. (Foto: Viggo J. Dale).

bedre konkurransesituasjonen for buss, og bidra til at bussalternativet bedrer sin posisjon for spesielt de langreisende mellom Tromsø – Midt-Troms/Sør-Troms – Narvik. Det pekes også på at dersom terminalen skal oppgraderes med kiosktilbud, toaletter, etc, vil dette kunne skje i tilknytning til Shellstasjonen. Driftskonseptet ved dette alternativet synes derfor å være godt.

#### 5.5 Lokaliseringsalternativ 5 – Kvienjordet II

Etableringsmuligheten for ny terminal lengst sør på Kvienjordet betegnes Kvienjordet II. Arealet utgjør 6 – 8 dekar, og innebærer plassering av ny terminal tett inntil E6/E8-rundkjøring. Alternativet vil forutsette at ny innkjøring til Nordkjosbotn sentrum bygges fra E6/E8-rundkjøring. Som for Kvienjordet I, vil alternativet gi gode planleggingsmuligheter for å få utformet en effektiv terminalløsning samt for planlegging av parkeringsplasser.



Foto 7: Lokaliseringsalternativ Kvienjordet II vil bety at terminalen trekkes langt bort fra dagens sentrum. (Foto: Viggo J. Dale).

Alternativets svakheter er først og fremst knyttet til lang avstand fra sentrum og tjenestetilbudet som eksisterer der. Det er videre en mangel at Kvienjordet II ikke vil kunne gjøre bruk av et felles driftskonsept knyttet til eksisterende næringsaktører når det gjelder venteromsfasiliteter, toaletter, drift, etc.

Argumentene som taler for alternativ 5 er først og fremst knyttet til at det vil få nær lokaliseringen til hovedveinettet og minimal kjøretid inn/ut fra Nordkjosbotn. Det kan også være et positivt moment på lengre sikt at terminalalternativet ligger nær det nye industri området på Nordkjosbotn hvor det forventes stor utvikling. Trafikksikkerhetsmessig vurderes alternativet som godt ettersom det vil være enkelt å planlegge inn løsninger som ivaretar disse forholdene som følge av gode planleggingsrammer.



Foto 8: Lokaliseringsalternativ Industriveien vil bety at ny terminal plasseres mellom Industriveien og ny E6/E8.. (Foto: Viggo J. Dale).

#### 5.6 Lokaliseringsalternativ 6 – Industriveien

Lokaliseringsalternativet mellom Industriveien og ny E6/E8 vil innebære at ny kollektivterminal etableres innenfor det nye industriområdet på Nordkjosbotn. Som for alternativene 4 og 5 betyr dette store arealer tilgjengelig, slik at de fysiske planleggingsrammene har gode forutsetninger i alternativet.

Når det gjelder negative forhold er argumentasjonen for alternativ 6 identisk som for alternativ 5. Lokaliteten ligger langt fra det tradisjonelle sentrum, og videre vil det være vanskelig å få til et felles konsept med eksisterende næringsaktører når det gjelder drift av venteromsfasiliteter og toalett. Det kan også vurderes som et negativt argument at terminalplasseringen i alternativ 6 skjer på tomtearealer som fra et økonomisk perspektiv bør reserveres kommersielle næringsaktører.

De positive momentene for alternativ 6 kan i korthet oppsummeres ved at inn/utkjøring på hovedveinettet blir meget kort.

### 5.7 Kriterier for valg av lokaliseringalternativ samt vurdering av alternativene

De ulike aktuelle lokaliseringalternativene har forskjellige styrker og svakheter. I påfølgende avsnitt drøftes alternativenes ulike fordeler og ulemper. For å vurdere de alternativene, er det definert et sett kriterier som har betydning for den funksjonelle og operative driften av en ny kollektivterminal på Nordkjosbotn, og

som vurderingene av terminallokaliseringen er forankret i. Kriteriene som har vært lagt til grunn er punktvis oppsummert som følgende:

- Nærhet til hovedveitrasé
- Avstigning/påstigning
- Sentrumsnærhet for passasjerer
- Arealer og arealkvalitet
- Trafikksikkerhet
- Driftskonsept

I tabell 1.0 vises hvordan alternativene er vurdert av arbeidsgruppen basert på de definerte vurderingskriteriene. Det anmerkes at vurderingene av kriteriene tar utgangspunkt i at E6/E 8 legges om.

**Tabell 1.0** Kriterier for valg av lokalisering av ny kollektivterminal på Nordkjosbotn samt vurdering av kriteriene. Vurderingene er basert på at E6/E8 legges om på Nordkjosbotn. Alternativ 0 = Kuben, (0-alternativet), alternativ 1 = Kuben, (ombygging), alternativ 2 = Vollan bro Nord, alternativ 3 = Shell, alternativ 4 = Kvienjordet I, alternativ 5 = Kvienjordet II, alternativ 6 = Industriveien.

Kriterier	Vurdering						
	Alt 0	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6
1. Nærhet til hovedveitrasé	0	-	+	+	+	+	+
2. Avstigning/påstigningstid	0	+	+	+	+	+	+
3. Sentrumsnærhet	0	+	-	+	-	--	--
4. Arealer og arealkvalitet	0	-	--	+	+	+	+
5. Trafikksikkerhet	0	-	+	+	+	+	+
6. Driftskonsept	0	-	-	++	+	-	--
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>-</b>	<b>+++</b> <b>++++</b>	<b>++++</b>	<b>+</b>	<b>0</b>

I vurderingen av lokaliseringskriteriene som legges til grunn for analysen, tas det utgangspunkt i et 0-alternativ basert på slik situasjonen for den regionale kollektivtrafikken er i dag. I vurderingen betyr dette at de nye alternativene for lokalisering blir sammenlignet med dagens situasjon. Alternativene gis deretter vurdering i form av pluss eller minus alt etter hvorvidt de framstår som bedre, dårligere eller uendret i forhold 0-alternativet.

Av tabellen fremkommer det klart at lokaliseringalternativ 3, (Shell), kommer best ut. Alternativet scorer best på alle kriterier.

### 6.0 Tilrådning av lokaliseringalternativ

Med referanse til Nasjonal Transportplans utviklingsplaner for stamveinettet på Nordkjosbotn gjennom flytting av E6/E8 til sørsiden av Nordkjosbotndalen, nasjonal og regional prioritering av regionale

kollektivruter samt den generelle samfunnsutviklingen på Nordkjosbotn, er det arbeidsgruppens konklusjon at flytting av kollektivterminalen fra dagens plassering ved Kuben til arealene mellom Shellstasjonen og dagens E6 vil gi den beste totale løsningen for bussreisende, bussoperatører samt for både nærings- og samfunnsutviklingen i Nordkjosbotn.

Den foreslåtte plasseringen på Shelltomta med nærhet til E6/E8 vil skape en bedre trafiksikkerhetssituasjon i Nordkjosbotn ved at busser ikke lengre behøver å kjøre helt inn i sentrum. Ved etablering av ny terminal vil man videre bedre kunne sortere ulike trafikkgrupper, tilbringning og henting av reisende vil bli mer effektiv samt at reisetiden kortes inn med 5 – 10 minutter som følge av nærhet til hovedveiene. Det er også et argument for etablering av ny terminal ved Shell at fasilitetene for reisende vil bli oppgradert ettersom stasjonen vil kunne tilby servering og drikke, samt at det er mulig å få til en meget god løsning med Shell når det gjelder drift av terminalen. Det er dessuten et argument at flytting fra dagens lokalisering vil frigjøre meget verdifulle arealer som kan videreforedles i stedsutviklings- og næringssammenheng - eksempelvis til fordel for Gjestestua dersom bedriftens hotellplaner blir realisert.

Arbeidsgruppen konklusjon om tilrådning av flytting av kollektivterminalen til Shellstasjonen er basert på vurdering av

en rekke kriteriene det er naturlig å ta hensyn til ved valg av lokalisering. Disse kriteriene berører nærhet til hovedveitrasé, avstigning/ påstigning, sentrumsnærhet for passasjerer, arealer og arealkvalitet, trafiksikkerhet og driftskonsept. I arbeidsgruppens vurderingsprosess kommer Shellstasjonen betydelig bedre ut som lokaliseringalternativ enn de andre mulighetene når disse vurderingskriteriene legges til grunn.



*Foto 9: Arbeidsgruppen for ny kollektivterminal i Nordkjosbotn konkluderer med at lokaliseringalternativ 3 Shell totalt sett utgjør det beste valget for ny plassering av terminal. (Foto: Viggo J. Dale).*

På bakgrunn av dette tilrår arbeidsgruppen enstemmig at ny kollektivterminal for Nordkjosbotn lokaliseres til Shellstasjonens tomteområde. Det anbefales videre at regulering av nytt terminalområde inkorporeres i det pågående reguleringsplanarbeidet for Nordkjosbotn industriområde.