

## TRAFIKKANALYSE NORDKJOSBOTN



Trafikkanalyse - Områderegulering Nordkjosbotn plan-ID 202304  
Dato 20.01.2025  
Revidert 28.03.2025

## INNHOLD

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| 1 INNLEDNING .....                     | 3  |
| 1. 1 Planområdet .....                 | 3  |
| 2 OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER ..... | 5  |
| 3 METODE.....                          | 7  |
| 4 DAGENS TRANSPORTSYSTEM .....         | 8  |
| 4. 1 Vegnett .....                     | 8  |
| 4. 1. 1 Parkering.....                 | 8  |
| 4. 1. 2 Kollektiv .....                | 9  |
| 4. 2 Gang- og sykkelvegnett .....      | 11 |
| 4. 2. 1 Møteplasser .....              | 12 |
| 4. 3 Trafikkmengde.....                | 12 |
| 4. 3. 1 Trafikkulykker .....           | 12 |
| 5 FREMTIDIG TRANFIKKGRUNNLAG .....     | 13 |
| 5. 1 Turproduksjon .....               | 13 |
| 6 ANBEFALINGER.....                    | 14 |
| 6. 1 Gang og sykkelnettverk .....      | 14 |
| 6. 1. 1 Sentrum .....                  | 15 |
| 6. 1. 2 Skogveien.....                 | 16 |
| 6. 2. 3. Øvrige områder.....           | 17 |
| 6. 2 Parkering.....                    | 18 |
| 6. 3 Kollektivløsninger .....          | 19 |
| 7 OPPSUMMERING.....                    | 20 |
| 8 REFERANSER .....                     | 22 |

## 1 INNLEDNING

Analysen er utarbeidet i forbindelse med områderegulering av Nordkjosbotn. Formålet med områdereguleringen er å imøtekomme fremtidig boligbehov samtidig som det planlegges for en helhetlig og bærekraftig utvikling. Planen legger opp til utvidelse av dagens boligbebyggelse mot øst og fortetting i allerede bebygde områder. Det er også avsatt nye areal til næringsvirksomhet. Planen skal avklare hovedstrukturene for bruk, vern og utforming av de fysiske omgivelsene. Trafikksikkerhet og mobilitet skal legges til rette for, slik at man sikrer attraktive gang- og sykkelforbindelser og reduserer det lokale trafikkbehovet.

Analysen ser på utfordringer ved dagens trafikksystem, sammenheng mellom arealbruk og trafikkmengde og de trafikale konsekvensene av planlagt utbygging. Den inneholder data om trafikkmengde og kapasitet på dagens vegnett som videre benyttes til utredning av utforming og sikkerhetstiltak.

Det er i tillegg utarbeidet en egen trafikkanalyse i forbindelse med utvidelse av boligbebyggelsen i øst, Utgård.

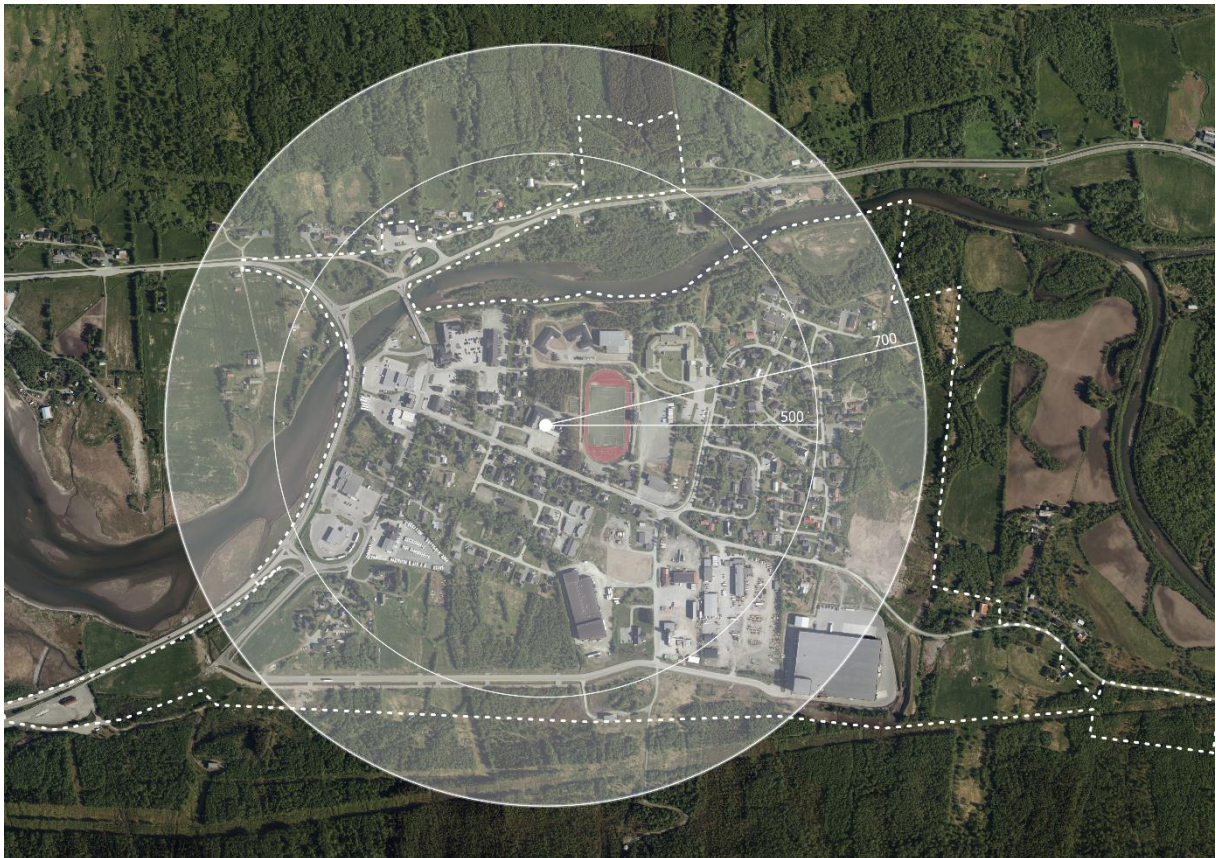
### 1. 1 Planområdet

Nordkjosbotn er kommunens nest største tettsted og består av sentrum med nærliggende boligbebyggelse, skole- og idrettsanlegg, forretning- og industriområder. I sentrum er det blant annet et variert handelstilbud, kiosk, overnattingssted, park og grøntområder langs Nordkjoselva. Sentralt i planområdet ligger Nordkjosbotn grunnskole, videregående skole og idrettsområde.



Figur 1: Avgrensning av planområdet med lokalisering av sentrale målepunkt.





Figur 2: Nordkjosbotn er et kompakt tettsted med korte avstander mellom de viktige målepunktene. Figuren viser avstander i luftlinje fra Nordkjosbotn grunnskole.

## 2 OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER

### Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging 2023 – 2027

For å fremme en bærekraftig utvikling utarbeider regjeringen nasjonale retningslinjer som kommunen plikter å følge opp i planleggingen. Dette er blant annet viktig for å sikre likestilt tilgang til kultur- og fritidstilbud, grøntområder og gode transportforbindelser. Videre skal det legges til rette for at reiser skal kunne tas med mindre energikrevende transportformer som kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det bør derfor prioriteres å legges til rette for kollektivtransporttilbud og gjøre sykkel og gange trygt og attraktivt (Regjeringen, 2023).

Regjeringen forventer at:

- Sykkel, gange og kollektivtransport prioriteres gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.
- Flest mulig tjenester lokaliseres slik at de kan tilbys uten særlig behov for transport.
- Reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensing, kø og støy ved å legge til rette for sykkel, gange og kollektivtransport, effektiv bruk av areal og avgrensede sentrumsområder i tettsteder.

### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging

I henhold til planretningslinjene skal utbyggingsmønster og transportsystem fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for miljøvennlige transportformer. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Videre skal planleggingen sikre god sentrumsutvikling, og legge til rette for at persontransport skal kunne tas med kollektivtransport, sykkel og gange (Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, 2014).

### Nasjonal transportplan 2025 – 2036

Nasjonal transportplan er regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for hvordan det skal arbeides for å oppnå det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet. Planleggingen skal blant annet legge til rette for mindre bilavhengighet, bedre kollektivtilbud, og mer sykkel og gange. I tillegg skal samfunnets behov for mobilitet ivaretas, og det skal være attraktivt å bo og arbeide i hele landet (Regjeringen, 2024).

### Regional transportplan 2022 – 2033

Hovedmålsetning i planen er «*Troms skal ha et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem som legger til rette for mobilitet og positiv nærings- og samfunnsutvikling*» (Troms fylkeskommune, 2022). Planen skal legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet samt kommunal og statlig planlegging i regionen.

### Kommuneplanens samfunnsdel 2018 – 2030

Samfunnsdelen trekker fram visjoner, målsetninger og strategier for ønsket utvikling i kommunen. Balsfjord kommune ønsker «*å aktivt være en tilrettelegger for en bærekraftig felles framtid*» (Balsfjord kommune, 2018). Mål for å oppnå dette er:

- Planlegging og bosetting skal skje gjennom en samordnet areal- bolig og transportplanlegging slik at transportbehov i større grad kan tas ved gange, sykkel og kollektivtransport.
- Skape et levende og trykt sentrum gjennom og tilgjengelighet, også for gående og syklende.
- Bedre kollektivtransporten mellom tettstedene i kommunen og Tromsø, bl.a. gjeninnføre pendlerbuss.

### **Trafikksikkerhetsplan Balsfjord kommune 2022 - 2025**

Trafikksikkerhetsplanen retter seg etter nasjonale og regionale føringer hvor målet er å øke arbeidet med trafikksikkerhet i kommunen, gi føringer samt prioriteringer om hva som skal jobbes med (Balsfjord kommune, 2022). Sentrale målsetninger i planen:

- Kommunen skal tilrettelegge for trygge sammenhengende gang- og sykkelveger i sentrumsområdene.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- Jobbe for at gang- og sykkelvegene møter oppdaterte standarder for trafikksikkerhet.
- Veger og gangfelt skal være universelt utformet for å ivareta alle trafikanter, også eldre og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Sikre at hensyn til trafikksikkerhet blir ivaretatt i reguleringsplaner.

### 3 METODE

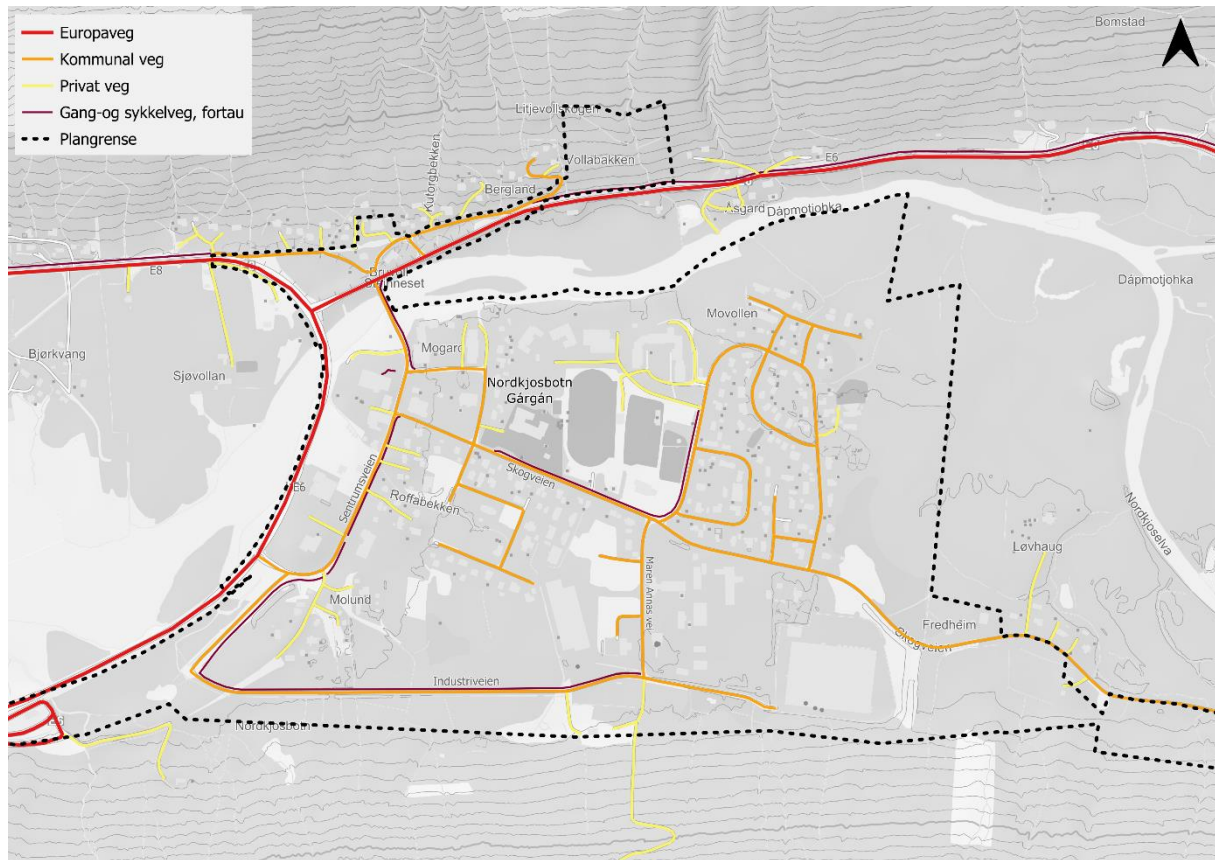
For å kartlegge dagens og framtidig trafikksituasjon er det benyttet metode for trafikkberegning basert på Statens Vegvesens håndbok V713. Hensikten med beregningene er å kartlegge dagens vegsystemer mot fremtidige tiltak i forbindelse med områdereguleringen. Analysen vil se på behovet for- og vurdere trafikksikkerhetstiltak og dimensjonering av vegkonstruksjoner. Beregningene danner grunnlag for videre beslutninger i planarbeidet med områdereguleringen, og for oppfølging av tiltak i plan.

Trafikkberegningene benytter erfaringstall oppgitt i håndboken som inngangsdata for områder hvor det ikke er eksisterende data for Nordkjosbotn. Tallene er dermed ikke tilpasset lokale forhold og resultat er derfor et sannsynlige estimat. Beregningen ansees allikevel gode nok til å kunne benyttes som grunnlag for videre planlegging. Det er benyttet beregninger for årsdøgntrafikk og turproduksjon for både person- og bilturer.

- Årsdøgntrafikk (ÅDT) viser gjennomsnittlig trafikk gjennom et døgn for en bestemt vegstrekning.
- Turproduksjon er summen av alle turer inn og ut av en bestemt sone. Det skilles mellom person- og bilturer.

## 4 DAGENS TRANSPORTSYSTEM

### 4. 1 Vegnett



Figur 3: Eksisterende vegnett i Nordkjosbotn.

E6 og E8 går gjennom planområdet i utkanten av de mest bebygde områdene av Nordkjosbotn. Dette er viktige forbindelser i regionen med høy trafikkmengde. Videre består vegnettet av Sentrumsveien, Skogveien og mindre samle- og adkomstveger. Disse er alle innenfor farsgrensesone 30 km/t. I tillegg til disse strekker Industriveien seg sør i planområdet med god tilgjengelighet til industri- og næringsvirksomhetsområdene. Denne har fartsgrense 50 km/t. Vegene innenfor planområdet er i stor grad belyst.

Sentrumsveien er hovedforbindelsen gjennom planområdet, og strekker seg fra avkjørsel fra E6 i sør til Vollabrua over Nordkjoselva i nord. Vegen knytter sammen handels – og forretningsvirksomhetene langs Sentrumsveien, og er forbindelse til resten av planområdet. Skogveien strekker seg fra Sentrumsveien til skole og idrettsområdet, og videre til boligfeltet og industrivirksomhet i øst. Dette er også en viktig ferdselsåre som knytter sammen store deler av planområdet.

#### 4. 1. 1 Parkering

Det er gratis parkering tilknyttet de ulike handels- og servicevirksomhetene i planområdet. Det er blant annet større parkeringsareal utenfor Rema 1000, Coop, Vollen gjestestue og andre handelsvirksomheter i sentrum. I tillegg til dette benyttes torget til parkering store deler av tiden. Dette gir god tilgjengelighet til butikker og andre funksjoner som benyttes ofte. For mange av disse områdene er det ikke oppmerkede parkeringsplasser som fører til «uorganisert» parkering og dårlig utnyttelse av arealet. I tillegg til dette er parkeringskapasiteten i sentrumsområdet høyt belastet.

Nord for Kuben i sentrum er det i dag oppstillingsplass for kollektivtransport og busstopp.

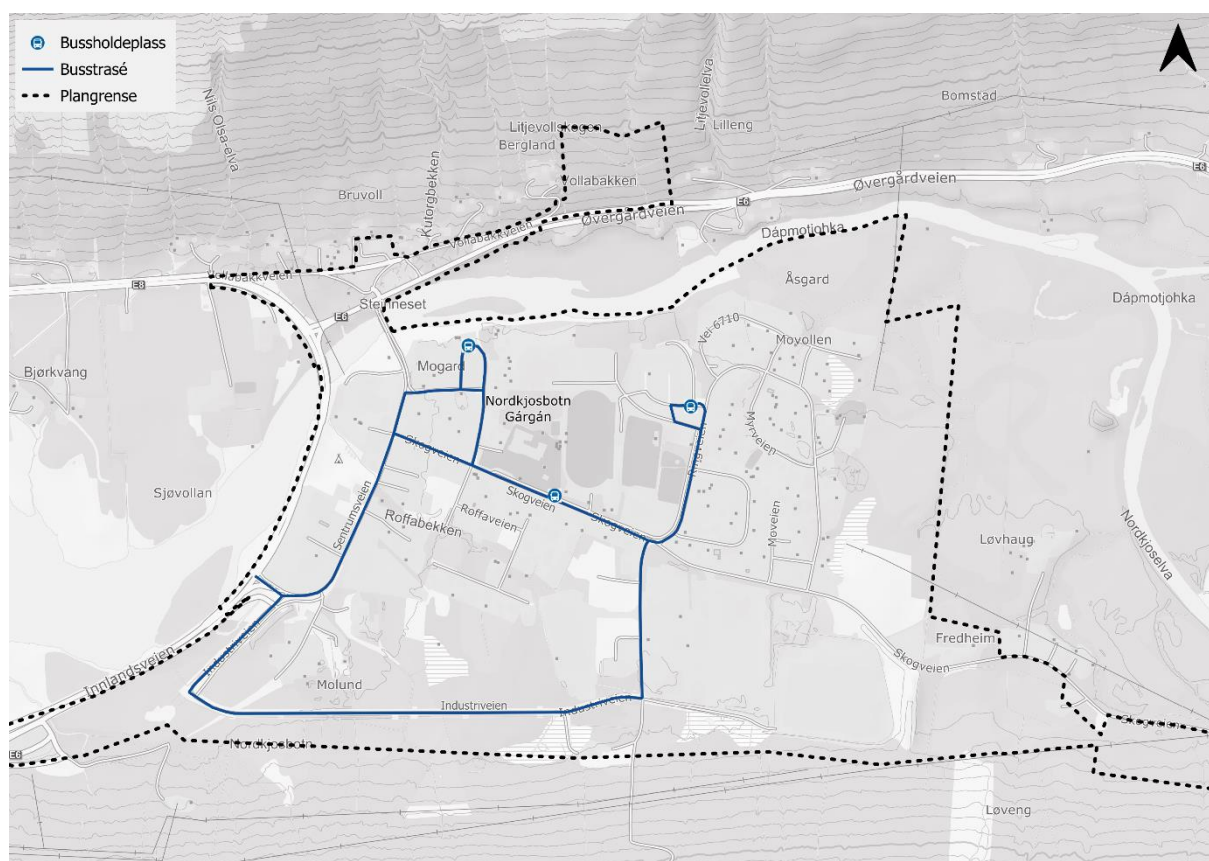


Tabell 1: Parkeringsnorm for Balsfjord kommun, hentet fra bestemmelse i kommuneplanens arealdel.

| Kategori                                                                                                                                                                  | Grunnlag for krav                                           | Sentrum   | Øvrige deler av kommunen                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|
| Bolig                                                                                                                                                                     | Boenhet                                                     | Maks 2    | Minimum 1 for beboer<br>Minimum 1 for gjest |
| Ansatte                                                                                                                                                                   | 100 m² BRA                                                  | Minimum 1 | Minimum 1                                   |
| Kunder/ besøkende                                                                                                                                                         | All nødvendig besøkparkerings skal opparbeides på egen tomt |           |                                             |
| Retningslinje: Parkering skal opparbeides slik at biloppstilling på gate og veg unngås. I tillegg skal parkering for bolia og nærinasbebyggelse etableres på privat tomt. |                                                             |           |                                             |

#### 4. 1. 2 Kollektiv

Innenfor planområdet er det tre bussholdeplasser; ved videregående, grunnskolen og i sentrum. Busstopp i sentrum er også er kollektivknutepunktet i Nordkjosbotn, hvor det blant annet er bussforbindelse til Tromsø, Setermoen, Narvik og Lyngseidet. Disse bussrutene følger Sentrumsveien fra avkjørselen fra E6 til Kuben, og tilbake (figur 4). I tillegg til disse går det lokale bussruter som også benyttes som skoleskyss via Industriveien til skolene og sentrum.



Figur 4: Oversikt over bussholdeplasser og busstraséene i Nordkjosbotn.

Holdeplassene er lokalisert i nærhet til skoler, arbeidsplasser og boligområdene. Dette gjør at hele planområdet har relativt kort gåavstand til kollektivtransport, med unntak av boligene ved Molund sør i planområdet. Plassering av holdeplassen i sentrum er imidlertid utfordrende. Bussene kjører i dag i områder som ikke er tilrettelagt for større kjøretøy eller myke trafikanter. Bussholdeplassen har også lite tydelige oppmerkede områder for hvor bussen stopper eller for gående. En konsekvens av dette er at gående beveger seg i hele området, ofte også der hvor bussene kjører, og trafikksituasjonen tilknyttet dette er generelt uoversiktlig. Holderpassene har i dag 3 oppstillingsplasser, men brukes daglig av opp mot 6 busser samtidig, noe det ikke er kapasitet til.



Figur 5: Busstopp nord for Kuben i sentrum. Viser dårlig markerte oppstillingsplasser uten opparbeidet leskur. Hentet fra Google maps street view, april 2022.

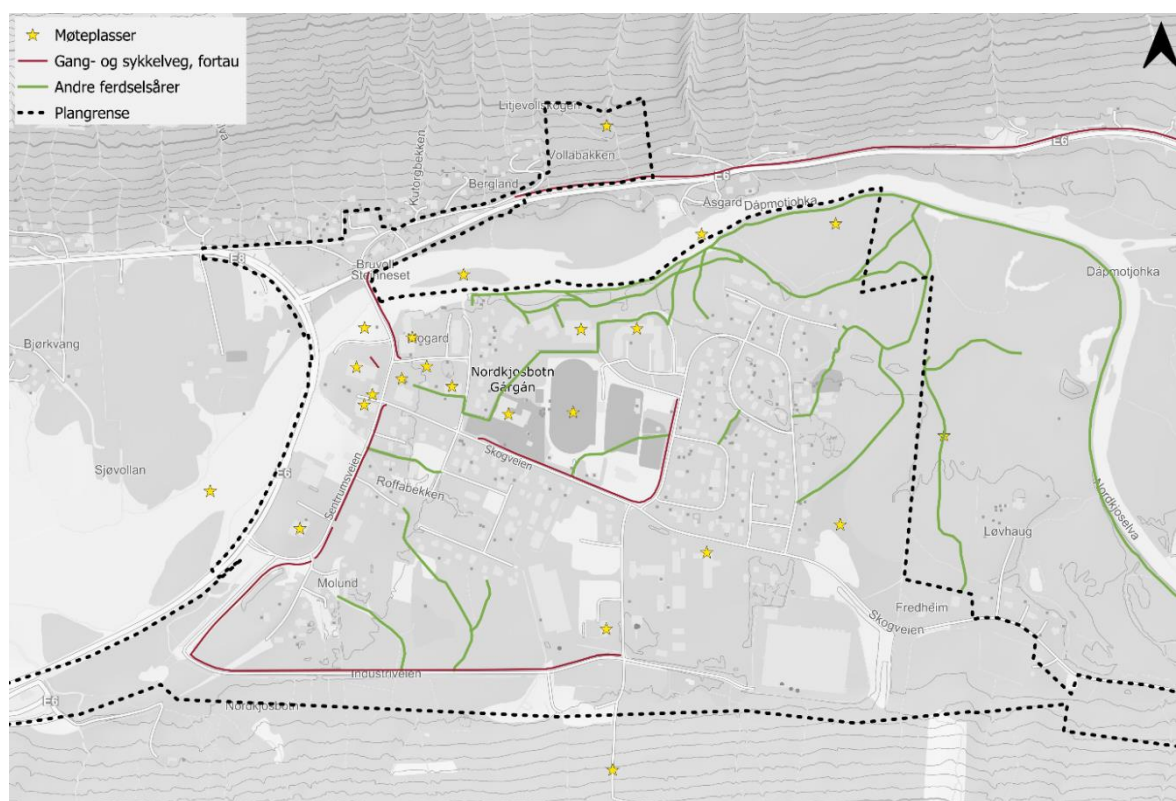
Holdeplassen ved grunnskolen er også lite tilrettelagt med begrenset kapasitet, noe som er utfordrende når det er flere bussavganger samtidig. I disse tidspunktene er det i tillegg mange personbiler som også benytter holdeplassene, samt at det ferdes mange skoleelever.



Figur 6: Busstopp ved grunnskolen, sett mot sentrum. Hentet fra Google maps street view, april 2022.

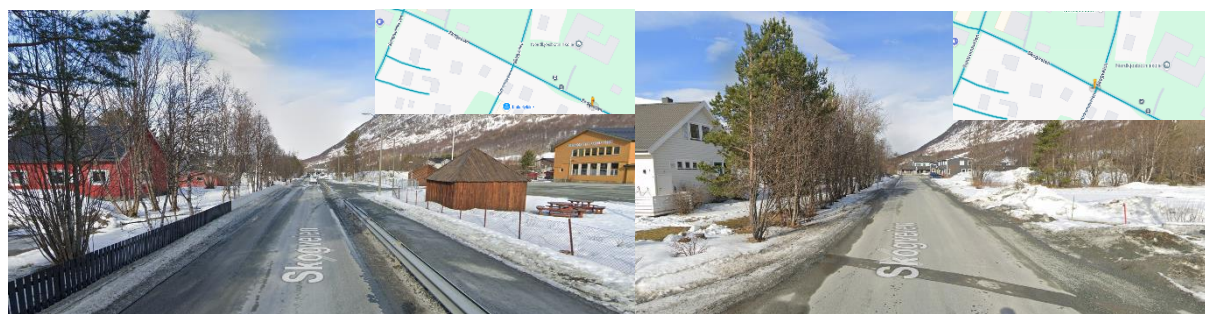


## 4.2 Gang- og sykkelvegnett



Figur 7: Oversikt over ferdsselsårer og viktige møteplasser i Nordkjosbotn. Andre ferdsselsårer og møteplassene er basert på resultater fra medvirkningsprosess i forbindelse med områdereguleringen.

Eksisterende gang- og sykkelveg langs Skogveien strekker seg fra Nordkjosbotn videregående til grunnskolen. Denne er adskilt fra bilvegen med autovern. Manglende gang- og sykkelveg fra grunnskolen til Sentrumsveien og sentrum fører til at det beveger seg myke trafikanter, av disse mange barn, langs bilvegen i dette området ettersom det ikke finnes andre tilrettelagte forbindelser. I sentrumsområdet er det også lite utarbeidet fortau eller andre adskilte områder for myke trafikanter. Dette gjelder spesielt for de store parkeringsarealene og torget. Manglende tilrettelegging for myke trafikanter gjør det vanskelig og uoversiktlig å bevege seg mellom de sentrale funksjonene i sentrum. Allikevel anses tilgjengeligheten innad i sentrumsområdet som ok ettersom det ikke er andre barrierer for gående. Videre er tilgjengeligheten generelt i planområdet noe redusert på grunn av manglede tilrettelagte forbindelser mellom boligfeltene, skolene og sentrum.



Figur 8: T.v. gang- og sykkelvegen langs Skogveien, t.h. strekningen som mangler gang- og sykkelveg. Hentet fra Google maps street view, april 2022.

Fra sentrum er det etablert gang- og sykkelveg over Nordkjoselva og videre langs E6 og E8. Det er også fortau langs Sentrumsveien og Industriveien. Boligfeltene har ikke tilrettelagt fortau eller gang- og sykkelveg.

Planområdet består også av et nettverk av snarveier, turstier og andre gangforbindelser. Disse supplerer gang- og sykkelnettverket og er viktige for mobiliteten i planområdet. Turstiene langs sørsiden av Nordkjoselva er spesielt viktige forbindelser, i tillegg til at området benyttes til rekreasjon. Planområdet er også tilknyttet andre viktige friluftslivsområder via forbindelser.

#### **4. 2. 1 Møteplasser**

Viktige møteplasser er i stor grad tilknyttet butikker, kiosken og Elveparken ved Nordkjoselva i sentrumsområdet. I tillegg til disse er områdene ved skolen, idrettsanlegget og friluftslivsområdene markert som viktige. For å bevare funksjonen til møteplassene og opprettholde et godt sosialt miljø er det viktig å ivareta, samt utvikle gode gang- og sykkelmuligheter slik at det er mulig å bevege seg trygt i tilknytning til disse.

#### **4. 3 Trafikkmengde**

Nordkjosbotn ligger i tilknytning til E6 og E8 som fører til mye gjennomgående trafikk og besøkende. E6 og E8 er også de mest belastende vegene i planområdet med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2400 – 3484 for E6 innenfor planområdet, og 3500 for E8. Nordkjosbotn har også flere viktige sosiale funksjoner og et handelstilbud som fører til tilreisende fra andre nærliggende tettsteder. Det er ikke registrert ÅDT for de resterende vegene, men Sentrumsveien og Skogveien oppgis å være de mest brukte vegene. Trafikkmengden antas allikevel generelt å være lav for Skogveien og noe høyere for Sentrumsveien.

Vollabrua er stengt for tyngre kjøretøy slik at bussene og andre større kjøretøy benytter avkjørselen fra E6 i sør. Strekningen av Skogveien som mangler gang- og sykkelveg er også stengt for større kjøretøy. Industriveien som er dimensjonert og tilrettelagt for større trafikkmengder og større kjøretøy benyttes dermed for tilkomst til industrivirksomhetene og skoleområdet.

#### **4. 3. 1 Trafikkulykker**

Det er registrert 10 trafikkulykker etter år 2000 innenfor planområdet, hvor 8 av disse har oppstått langs E6 og E8. Majoriteten av disse har skjedd ved avkjørsel til Nordkjosbotn og i krysset E6/E8. I tillegg til dette er det registrert en ulykke med fotgjenger involvert langs Sentrumsveien, og en ulykke mellom bil og syklist langs Skogveien i strekningen uten eksisterende gang- og sykkelveg. Disse ble begge registrert i 2005, og er de siste registrerte trafikkulykkene i planområdet, utenom langs E6 og E8. Det er vanligvis stor underrapportering av ulykker med myke trafikanter og det er derfor usikkerhet knyttet til disse registreringene (Transportøkonomisk institutt, 2021).

Data er hentet fra Statens Vegvesens vegkart (Statens Vegvesen , 2024).



## 5 FREMTIDIG TRANFIKKGRUNNLAG

Arealavsetningene i områdereguleringen vil legge grunnlaget for fremtidig trafikk- og persontransport i Nordkjosbotn. Planen legger opp til etablering av nytt boligområde, fortetting og ny næringsetablering med potensiale for nye arbeidsplasser. Planlagte tiltak vil påvirke trafikksituasjonen gjennom en øking i myke trafikanter og trafikkmengde til, og innad i Nordkjosbotn. Målet med utviklingen er å redusere lokal biltrafikk gjennom å øke mobiliteten og legge til rette for kollektivtransport, gange og sykkel.

Områdeplanen avsetter arealer med stort potensiale for nye arbeidsplasser. Uutnyttede arealer regulert til forretning- og industrivirksomhet videreføres, i tillegg til at det avsettes ytterligere areal til næringsvirksomhet. Det foreligger ingen konkrete planer for utbygging av disse områdene, men realisering av arealformål vil uavhengig av dette påvirke trafikkmengden. Ved utbygging vil det også forventes en økning i antall pendlere. Dette gjelder også for kombinerte arealformål i sentrumsområdet.

Områdeplanen legger også opp til muligheter for fortetting i sentrum og i eksisterende boligfelt. Dette er mindre områder, men vil allikevel generere noe økt trafikk samt behov for parkering. Nytt boligfelt i øst vil også påvirke aktiviteten i sentrumsområdene. Det forventes blant annet at handelsreiser til dagligvarebutikk og lignende tas med bil fra dette området.

Framtidig trafikkgrunnlag må også ses i sammenheng med den generelle utviklingen i Balsfjord. Det vil kunne forventes at utvikling av nye boligområder og arbeidsplasser i nærliggende områder påvirker trafikkmengden i Nordkjosbotn. Trafikkanalysen er gjort med utgangspunkt i at arealformål innenfor planområdet realiseres.

### 5. 1 Turproduksjon

Ved planlagte tiltak vil det kunne forventes en økning i trafikkmengde, både for bil- og persontrafikk. I sentrum planlegges det for kombinerte arealformål med bolig/forretning/kontor og fortetting som vil kunne generere økt aktivitet gjennom større deler av døgnet. Det forventes derfor størst økning i årsdøgntrafikk på Sentrumsveien.

Det er ikke estimert hvor mange nye boenheter som vil kunne etableres i sentrumsområdet, men eksempelvis vil utbygging av 20 nye boenheter kunne generere rundt 60 bilturer, og 160-180 personturer. Dette er basert på bruk av turproduksjonstall 3 bilturer og 8-9 personturer per boenhet i henhold til Statens Vegvesens håndbok V713. I tillegg til dette vil forretningsvirksomheter også generere en viss mengde trafikk. Ettersom det er ikke registrerte trafikk tall for dagens trafikkmengde er det vanskelig å vurdere påvirkningen av økningen, men vil trolig ikke føre til utfordringer for kapasiteten på vegnettet.

Trafikkmengden på Skogveien forventes også økes siden dette er en viktig forbindelse i Nordkjosbotn. I trafikkanalyse for Utgård er det estimert en økning på 280 bilturer i ukedagene (YDT), og en ÅDT på rundt 250 bilturer basert på 90 nye boenheter. Det forventes ikke at boligutbyggingen vil gi utfordringer for kapasitet og fremkommelighet på Skogveien, men at det vil gi merkbart økt trafikk.

Ved realisering av forretning- og industriformål sør i planområdet forventes det en økning av bilturer på Industriveien, både for personbiler og tyngre kjøretøy. Ettersom det ikke foreligger konkrete planer for utbygging av disse områdene er det vanskelig å anslå et realistisk estimat av den forventede økningen. Industriveien har imidlertid god kapasitet og dimensjonert for betraktelige større trafikkmengder enn det som forekommer i dag.

## 6 ANBEFALINGER

For å oppnå samordnet bolig, areal- og transportplanlegging i tråd med nasjonale retningslinjer og kommunen sine mål er det nødvendig med trafiksikker planlegging hvor gang- og sykkelmuligheter blir tatt hensyn til. En betraktelig nedgang i biltrafikk vil være urealistisk ettersom Balsfjord er en distriktskommune med spredt bosetting og begrenset kollektivtilbud. Allikevel vil det være mulig å redusere biltrafikken innenfor planområdet gjennom å øke mobiliteten og i større grad tilrettelegge for myke trafikanter. Sentrale tiltak i områdereguleringen vil være å utvikle gang- og sykkelnettverket og bevare gode gangforbindelser i hele planområdet. Tilrettelegging for myke trafikanter i sentrumsområdet samtidig som parkeringsbehov og kollektivtrafikk løses på en god måte er viktige forutsetninger for ønsket utvikling av Nordkjosbotn. Tungtrafikk bør også i størst mulig grad skje langs Industriveien.

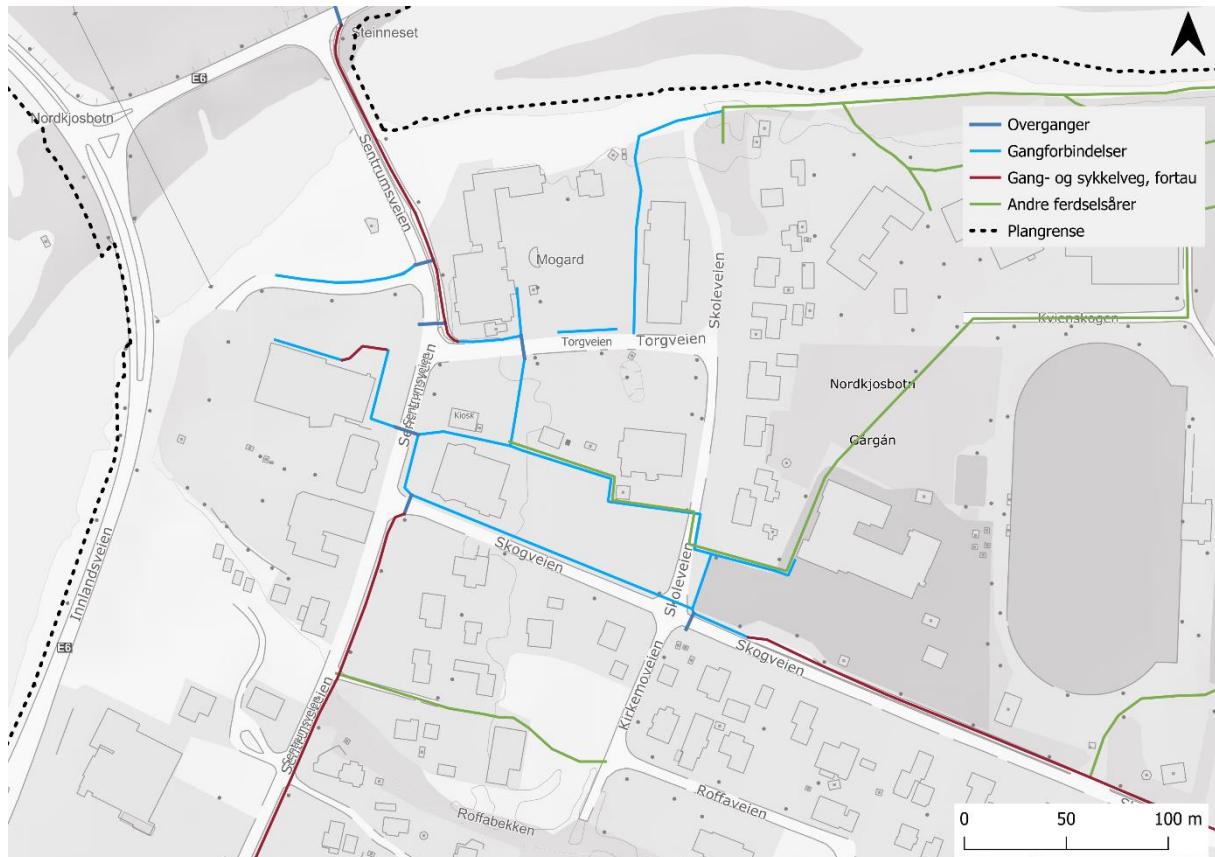
### 6. 1 Gang og sykkelnettverk

Nordkjosbotn har et godt utgangspunkt for å redusere lokale bilturer gjennom økt mobilitet. Med sentrale funksjoner og handelsmuligheter samlet i sentrum, og gåavstander i hele planområdet er det potensiale for å øke antall gående og syklende. Dette forutsetter et trygt og helhetlig gang- og sykkelnettverk, men flere områder er i dag ikke tilstrekkelig tilrettelagt for å oppnå dette. Gode gangforbindelser skal generelt utformes slik at nettverket er direkte, logisk og trygt. Det skal også være tilstrekkelig belyst og fremkommelig hele året, også vinterstid. I tillegg til dette er lav fartsgrense og fartsdempende tiltak nødvendig for å sikre trafiksikkerheten for både myke trafikanter og kjørende. Sammenhengende gang- og sykkelforbindelser er også nødvendig for å sikre trygg skoleveg.



Figur 9: Viktige gangforbindelser i Nordkjosbotn.

### 6. 1. 1 Sentrum



Figur 10: Eksisterende gang- og sykkelveg og andre ferdselsårer med forslag til nye gangforbindelser (lyseblå linjer) og overganger (mørkeblå linjer) i sentrumsområdet.

Dagens sentrumsområde er lite tilrettelagt og oppleves uoversiktlig for myke trafikanter. Store areal er forbeholdt kjørende og parkeringsareal uten adskilte områder for gående. Det er også manglende fortau og fotgjengeroverganger i naturlige krysningspunkt over Sentrumsveien og Torgveien. Statens Vegvesens vegnormal for veg og gateutforming anbefaler å etablere universelt utformet fortau i sentrumsområder med minimum 2 meters bredde (Statens Vegvesen, 2023). Overganger skal også være universelt utformet og utformes i henhold til Statens Vegvesens Håndbok V127 Krysningssteder for gående og Håndbok V129 Universelt utforming av veger og gater (Statens Vegvesen, 2019) (Statens Vegvesen, 2011).

Parkeringsareal anbefales å utarbeides med areal forbeholdt myke trafikanter, spesielt langs sentrale gangforbindelser som vist på figur 10. For en mer oversiktlig trafikksituasjon bør det også vurderes et tydeligere skille mellom kjøreveg, fortau og parkering med tydelige avkjøringer til parkeringsplassene.

Torget benyttes i dag som parkering store deler av tiden, og ved en videreføring, er dette et sentralt område som anbefales å ha areal forbeholdt myke trafikanter. Videre er krysningspunktet over Torgveien mye brukt mellom de sosiale møteplassene på begge sider av vegen. Gangforbindelse fra grunnskolen til torget og overgang over Torgveien anbefales derfor å prioriteres. For å bedre tilrettelegge for et sammenhengende og helhetlig sentrum bør det også vurderes om fotgjengerovergangen over Torgveien skal opphøyes med vegdekke for sakte kjøring og belysning i henhold til håndbok V127. Slike fartsdempende tiltak er også med å redusere fartsnivå og ulykkesrisikoen ved overganger (Høye, 2019). Videre kan det vurderes ytterligere gangforbindelser og overganger i sentrumsområdet som vist på figur 10.





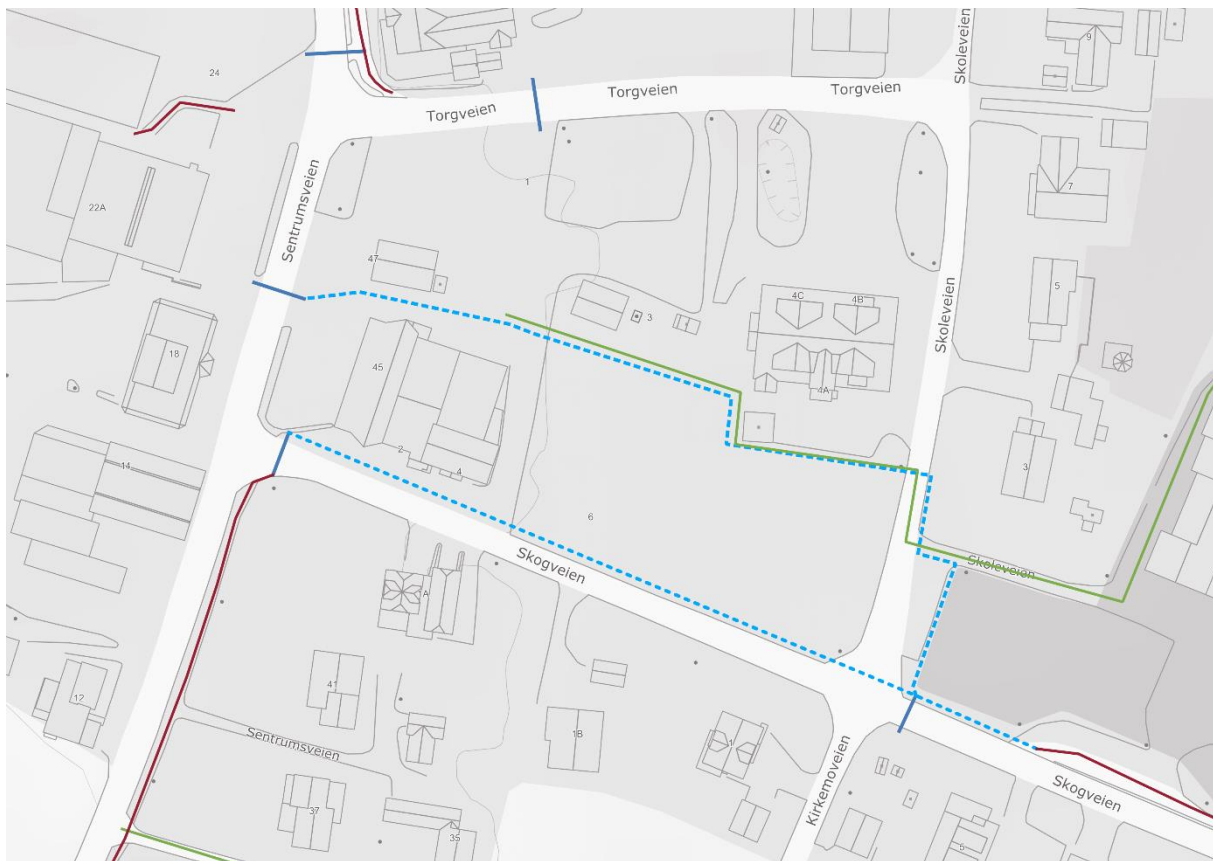
Figur 11: Torget og Torgveien er et utfordrende område for myke trafikanter i sentrum som bør utformes med overgang og fortau. Hentet fra Google maps street view, april 2022.

For å skape helhet i Nordkjosbotn bør gangforbindelsene til Nordkjoselva vurderes. Områdene langs elva benyttes i dag som ferdselsåre, i tillegg til at turstiene og Elveparken er viktige friluftslivsområder. Disse burde bedre koples til sentrumsområdet med fortau eller stier. For å knytte Elveparken til sentrum og til de resterende områdene langs elva anbefales det også å utbedre fotgjengerovergangen over Sentrumsveien.

Gode gangforbindelser i sentrumsområdet er viktig for opplevelsen og trivsel for myke trafikanter. Utbedring av nettverket vil kunne være med å invitere til opphold og aktivitet, samt redusere trafikkfarlige situasjoner. For å opprettholde funksjonen til de sosiale møteplassene i sentrum vil det være spesielt viktig med trygge gangforbindelser tilknyttet disse. Sentrumsområdet burde være forbeholdt myke trafikanter og utformet slik at det er lett å bevege seg for ulike grupper i samfunnet hele året.

### 6. 1. 2 Skogveien

Skogveien er en viktig ferdselsåre i Nordkjosbotn, og det er problematisk at deler av denne mangler gang- og sykkelveg ettersom det ikke finnes andre tilrettelagte alternativer for myke trafikanter for denne strekningen. Dette gjelder spesielt for skoleelevene som ferdes i området. Det anbefales derfor å etablere gang- og sykkelveg fra grunnskolen, hvor eksisterende gang- og sykkelveg stopper, til sentrumsområdet. Det anbefales at denne følger Skogveien frem til Sentrumsveien, eller følger eksisterende snarveg til torget. Denne benyttes i dag av skoleelever og er en mer direkte forbindelse til sentrumsområdet. I tillegg unngås ferdsel langs bilvegen. Dagens snarveg vil trolig benyttes uavhengig av hvor ny gangforbindelse etableres, og bør derfor tilrettelegges for bruk. Ved etablering burde det også etableres fotgjengerovergang i områder hvor kjøreveger krysses for å sikre en helhetlig og trygg forbindelse. Denne strekningen er også beskrevet i kommunens sin trafikksikkerhetsplan som et området hvor fotgjengerfelt skal utbedres samt etableres gang- og sykkelveg.



Figur 12: Forslag til gangforbindelse fra grunnskolen til sentrum.

Videre er opprettholdelse av et lavt fartsnivå og etablering av oversiktlige og trygge krysningsmuligheter over Skogveien nødvendig for trafiksikkerheten og trygg skoleveg i Nordkjosbotn. Det bør også være sammenhengende gangforbindelse fra skoleområdet til planlagt boligfelt i øst. Andre tiltak og anbefalinger for Skogveien er beskrevet i trafikkanalysen for Utgård.

### 6. 2. 3. Øvrige områder

Dagens fotgjengerovergang over E6 Øvergårdveien ved Vollabrua pekes på som et trafikkfarlig område. Det bør derfor vurderes å utbedre overgangen for å sikre en trygg gangforbindelse fra øvrige områder på nordsiden av Nordkjoselva til sentrumsområdet. Dette er en høyt trafikkert veg med fartsgrense 50 km/t, og en tydelig og oversiktig overgang er nødvendig for å unngå trafikkulykker. Vegnormalen anbefaler gangfelt som en del av gangnettet i viktige krysningssteder og som et fremkommelighetstiltak på trafikkerte veger.

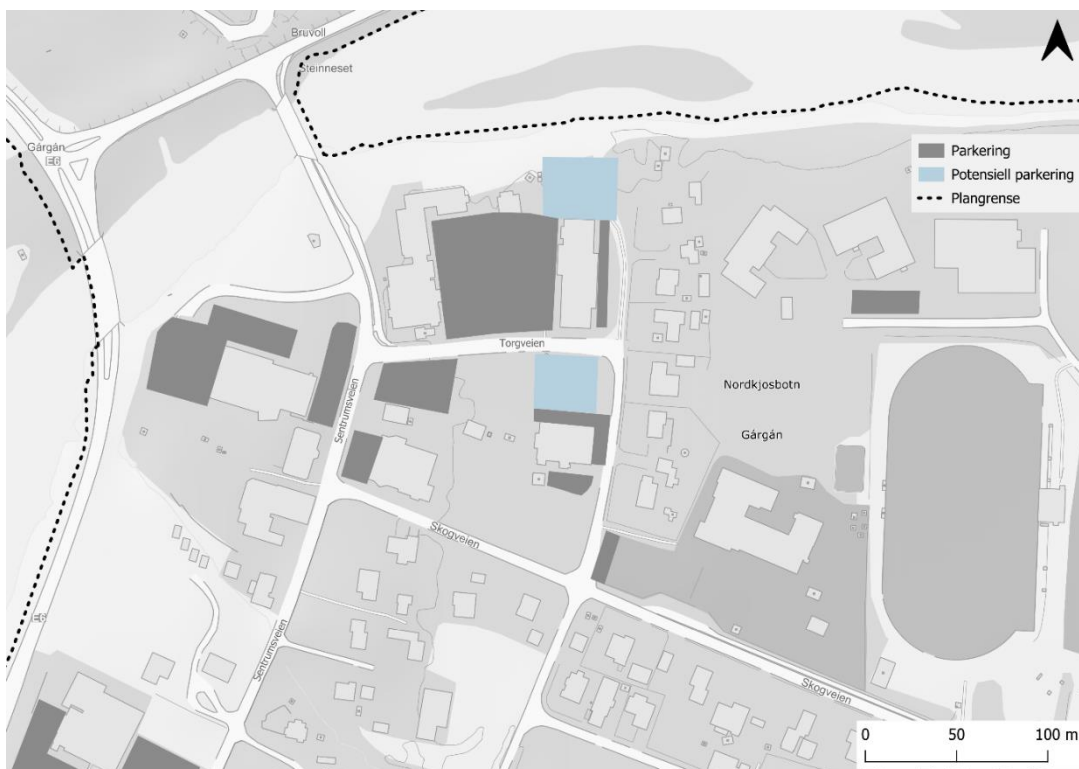
Fortau langs Sentrumsveien oppleves smalt og lite adskilt fra kjørevegen. Det ferdes også mange myke trafikanter langs denne strekningen og dagens utforming bør utbedres. I tillegg er denne ikke regulert i gjeldene reguleringsplan, noe som anbefales i områdereguleringen. En utbedring vil kunne gjøre det mer trafiksikkert å bevege seg mellom sentrale tjenester i Nordkjosbotn, og bidra til økt mobilitet.

Eksisterende snarveg gjennom skogholtet på nordsiden av grunnskolen benyttes mye av barn og unge, og det anbefales derfor å ivareta denne forbindelsen, samt tilrettelegge for bruk. Dette kan innebære universelt utformet dekke og belysning. Dette gjelder også for snarvegen mellom Kløverlundveien og Myrveien, og ferdselsåren fra Industriveien til Roffaveien. Denne er regulert inn i gjeldene reguleringsplan og anbefales videreføres.

Generelt anbefales det å ivareta snarvegene ettersom disse er viktige for mobiliteten i planområdet. Disse bør vurderes om skal reguleres inn i områdereguleringen eller sikres på andre måter slik at det forhindres at viktige ferdselsårer forsvinner ved utbygging.

## 6. 2 Parkering

Selv om sentrum av Nordkjosbotn i dag består av store grå arealer forbeholdt parkering, er disse allerede høyt belastet. Realisering av planlagte tiltak vil trolig generere mer aktivitet og øke parkeringsbehovet. Allikevel anbefales det å minimere mengden nytt areal til parkering gjennom mer effektiv utnyttelse av det eksisterende parkeringsarealet. Flere av områdene har i dag ikke oppmerkede parkeringsplasser som fører til mye «dødt» grått areal, og det er potensialet for å øke antall parkeringsplasser uten å etablere mer grått areal. Grått areal bidrar også lite til sentrumsutviklingen, og å minimere areal forbeholdt kjørende er anbefalt.



Figur 13: Eksisterende parkeringsareal, samt områder som potensielt kan benyttes.

Det skal være tilstrekkelig med parkeringsplasser forbeholdt forflytningshemmende i sentrum og tilknyttet det ulike offentlige virksomhetene. Statens Vegvesen håndbok V129 anbefaler at 5-10% av parkeringsplassene skal være forbeholdt dette. Det bør også etableres egen sykkelparkering i sentrumsområdet for å tilrettelegge for bruk av sykkel.

Et restriktivt antall parkeringsplasser er den mest effektive metoden for å redusere antall bilturer, men, effekten av dette er størst i byområdene (Hansen, Kolbenstvedt, Christiansen, & Fearnley, 2017). For Nordkjosbotn kan dette i noe grad være med å regulere dagens bilbruk, men vil trolig kun være en liten del av å endre folk sine reisevaner. Et helhetlig gang- og sykkelnettverk og tilgjengelighet er sentrale forutsetninger for at lokale bilturer og parkeringsareal kan reduseres. Det er dermed viktig at sentrumsområdet er tilknyttet skoleområdet og boligfeltene med forbindelser tilrettelagt for myke trafikanter ettersom et godt nettverk vil kunne være med å redusere parkeringsbehovet ytterligere.



Andre tiltak som kan redusere bilbruk er lengre avstander til parkeringsplassene, avgifter og tidsbegrensninger.

I forbindelse med fortetting anbefales det at parkering opparbeides i tråd med parkeringsnorm i kommuneplanens arealdel. For boenheter tilpasset mindre husstander og eldre vil parkeringsbehovet trolig være lavere og det bør ses på mulighetene for å redusere antall plasser per boenhet. Flere felles/gjesteparkeringsplasser kan også reduseres antallet for hver enkelt boenhet og redusere det totale antallet.

### 6. 3 Kollektivløsninger

Hovedutfordringen med dagens kollektivløsning i Nordkjosbotn er at oppstillingsplass og knutepunktet er lokalisert i sentrum, hvor det er lite tilrettelagt for dette. Vegene som benyttes som busstrasé er ikke dimensjonert for større kjøretøy og bussene kjører på områder regulert til parkeringsplass. Dette er ikke i henhold til kollektivveilederen fra Statens Vegvesen hvor det pekes på at god fremkommelighet og oversikt for bussene er nødvendig for trafiksikkerheten (Statens Vegvesen, 2022). Det ferdes også en del myke trafikanter i området som kan føre til trafikkfarlige situasjoner. Kollektivtilbudet vil også trolig kunne øke i takt med utviklingen av Nordkjosbotn, noe som vil kunne gi økt mengde kollektivtrafikk og myke trafikanter i området. Plasseringen av knutepunktet bør derfor vurderes.

Dagens kollektivknutepunkt er også utformet uten tydelig oppmerkede oppstillingsplasser og leskur, og er ikke universelt utformet. Uavhengig av plassering bør dette opparbeides. Kollektivveilederen sier også at ved planlegging av knutepunkt skal det gjøres en vurdering av mulig konflikter mellom buss og fotgjengere.

For at det fremdeles skal være enkelt å bruke kollektivtilbudet i Nordkjosbotn bør eventuelt ny plassering av kollektivknutepunkt ha gåavstand til viktige målepunkt. Flytting forutsetter også at det etableres trygge gang- og sykkelmuligheter til området. I forbindelse med ny plassering er flere alternativer vurdert.



Figur 14: Alternative plasseringer for kollektivknutepunkt i Nordkjosbotn.

I gjeldene reguleringsplan, Nordkjosbotn sør, er det regulert for et større kollektivknutepunkt sør for avkjørselen fra E6 Innlandsveien. Dette området ligger nært E6, noe som en hensiktsmessig for effektivisering av bussrutene, i tillegg til at antall busser i de bebygde områdene vil reduseres. Samtidig er denne plasseringen noe lengre unna sentrum og boligområdene i øst, men det vil fremdeles være gangavstand til disse områdene.

Alternativ plassering er i tilknytning Rema 1000 og Shell, nord for avkjørsel fra E6 Innlandsveien. Disse plasseringene er noe mer sentrale og vil sikre kort gåavstand til sentrum, og resten av planområdet, samtidig som busstrafikken vil gå utenom sentrumsområdet. En holdeplass i dette området vil også ha tilgang på dagligvarebutikk og andre eksisterende fasiliteter. Området er allerede opparbeidet og vil derfor kreve mindre inngrep og tilrettelegging enn de andre alternativene. Samtidig er området i bruk i dag og forhold rundt dette må avklares.

Andre alternative plasseringer er langs Sentrumsveien, rett sør for kryss med Skogveien eller langs østsiden av Industriveien. Begge områdene er i dag regulert til andre formål og krever større inngrep.

Holdeplassene ved grunnskolen og videregående anbefales å beholdes for å sikre skoleskyss og tilgjengelighet i hele planområdet. I tillegg bør utforming av holdeplassen ved grunnskolen vurderes utbedres slik at den har tilstrekkelig kapasitet og blir mer oversiktlig for å sikre trafiksikkerheten for skoleelevene.

Ved realisering av nye arbeidsplasser i industri- og næringsområdene langs Industriveien bør det ses på behovet for å etablere en bussholdeplass i dette området. Dette vil kunne føre til at flere, spesielt eventuelle pendlere, velger kollektivt til arbeidsplassen.

## **Utforming**

Areal i forbindelse med kollektivtransport bør sikres gjennom egne arealformål i områdereguleringen. Videre bør kollektivknutepunktet være universelt utformet etter krav og anbefalinger i håndbok V129, og opparbeidet med venterom, leskur eller lignende, og egen sykkelparkering. I henhold til kollektivveilederen anbefales det at holdeplasser skal ha enkel og sikker adkomst for alle. De bør også være tilknyttet forbindelser for gående og syklende samt være lokalisert tilknyttet viktige målepunkt. Dette er tiltak og viktige forutsetninger for at kollektivtransporten i Nordkjosbotn skal være attraktiv.

## **7 OPPSUMMERING**

Sentrumsområdet i Nordkjosbotn er i liten grad tilrettelagt for myke trafikanter. Store areal er forbeholdt kjørende i form av parkeringsareal og kjøreveg med begrensede muligheter for myke trafikanter å bevege seg trygt og enkelt. Sentrale strekninger, både i sentrumsområdet og øvrige steder i planområdet, mangler gang- og sykkelforbindelser. For å oppnå ønsket utvikling er det derfor avgjørende å utbedre gang- og sykkelnettverket slik at det dannes helhetlige forbindelser mellom sentrum, skoleområdet, boligfelt og næringsområder. Et sammenhengende nettverk vil kunne bidra til økt mobilitet, attraktivitet og trivsel i tråd med kommunens målsettinger. I tillegg vil være nødvendig å ivareta tilstrekkelig med parkering, og opprettholde et lavt fartsnivå.

Videre vil det være nødvendig å løse kollektivutfordringene i sentrum på en hensiktsmessig måte. Dagens plassering av knutepunkt skaper utfordringer og trafikkfarlige situasjoner, og bør vurderes.

Uavhengig av plassering bør arealet sikres med egne arealformål, være universelt utformet og tilknyttes gang- og sykkelnettverket.

For å unngå større kjøretøy i områder med myke trafikanter bør det tilrettelegges slik at disse i størst mulig grad kan benyttes Industriveien.



## 8 REFERANSER

- Balsfjord kommune. (2018). *Kommuneplan for Balsfjord - Samfunnsdelen 2028-2030*.
- Balsfjord kommune. (2022). *Trafikksikkerhetsplan Balsfjord kommune 2022-2025*.
- Balsfjord kommune. (2023). *Kommuneplanens arealdel for Balsfjord kommune 2023-2033*.
- Google maps . (2022). *Nordkjosbotn* . Hentet fra Google maps street view :  
[https://www.google.com/maps/@69.2157623,19.5685911,1691m/data=!3m1!1e3!5m2!1e4!1e1?entry=tту&g\\_ep=EgoyMDI1MDEwNi4xIKXMDSOASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@69.2157623,19.5685911,1691m/data=!3m1!1e3!5m2!1e4!1e1?entry=tту&g_ep=EgoyMDI1MDEwNi4xIKXMDSOASAFQAw%3D%3D)
- Hansen, J. U., Kolbenstvedt, M., Christiansen, P., & Fearnley, N. (2017). *Parkeringsregulering*. Hentet fra Tiltakskatalog for transport og miljø: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/b-1-4/>
- Høye, A. (2019). *Krysningsmuligheter for fotgjengere*. Hentet fra Trafikksikkerheshåndboken :  
<https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc663/>
- Regjeringen . (2023). *Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging 2023-2027* .
- Regjeringen . (2024). *Nasjonal transportplan 2025-2036* .
- Statens Vegvesen . (2011). *Håndbok V129 - Universell utforming av veger og gater*.
- Statens Vegvesen . (2014). *Håndbok V713 - Trafikkberegninger* .
- Statens Vegvesen . (2019). *Håndbok V128 - Fartsdempende tiltak* .
- Statens Vegvesen . (2023 ). *Vegnormal N100 Veg-og gateutforming* .
- Statens Vegvesen . (2023). *N-V122 Sykkelveiledning - Sykkelanlegg på veg og gate*.
- Statens Vegvesen . (2024). *Vegkart* . Hentet fra Statens Vegvesen :  
<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@680878,7685400,14>
- Statens Vegvesen. (2019). *Håndbok V127- Krysningssteder for gående*.
- Statens Vegvesen. (2022). *N-V123 Kollektivveiledning - Utforming av kollektivanlegg på veg og gate*.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging. (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging* (FOR-2014-09-26-1222. utg.). Lovdata. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-09-26-1222?q=statlige%20planretningslinjer>
- Transportøkonomisk institutt. (2021, 10 04). *Underrapportering av eneulykker på sykkel og gange gir uklare risikotall*. Hentet fra Transportøkonomisk institutt:  
<https://www.toi.no/forskningsomrader/atferd-og-transport/underrapportering-av-eneulykker-pa-sykkel-og-gange-gir-uklare-risikotall>
- Troms fylkeskommune. (2022). *Regional transportplan for Troms 2022-2033*.