

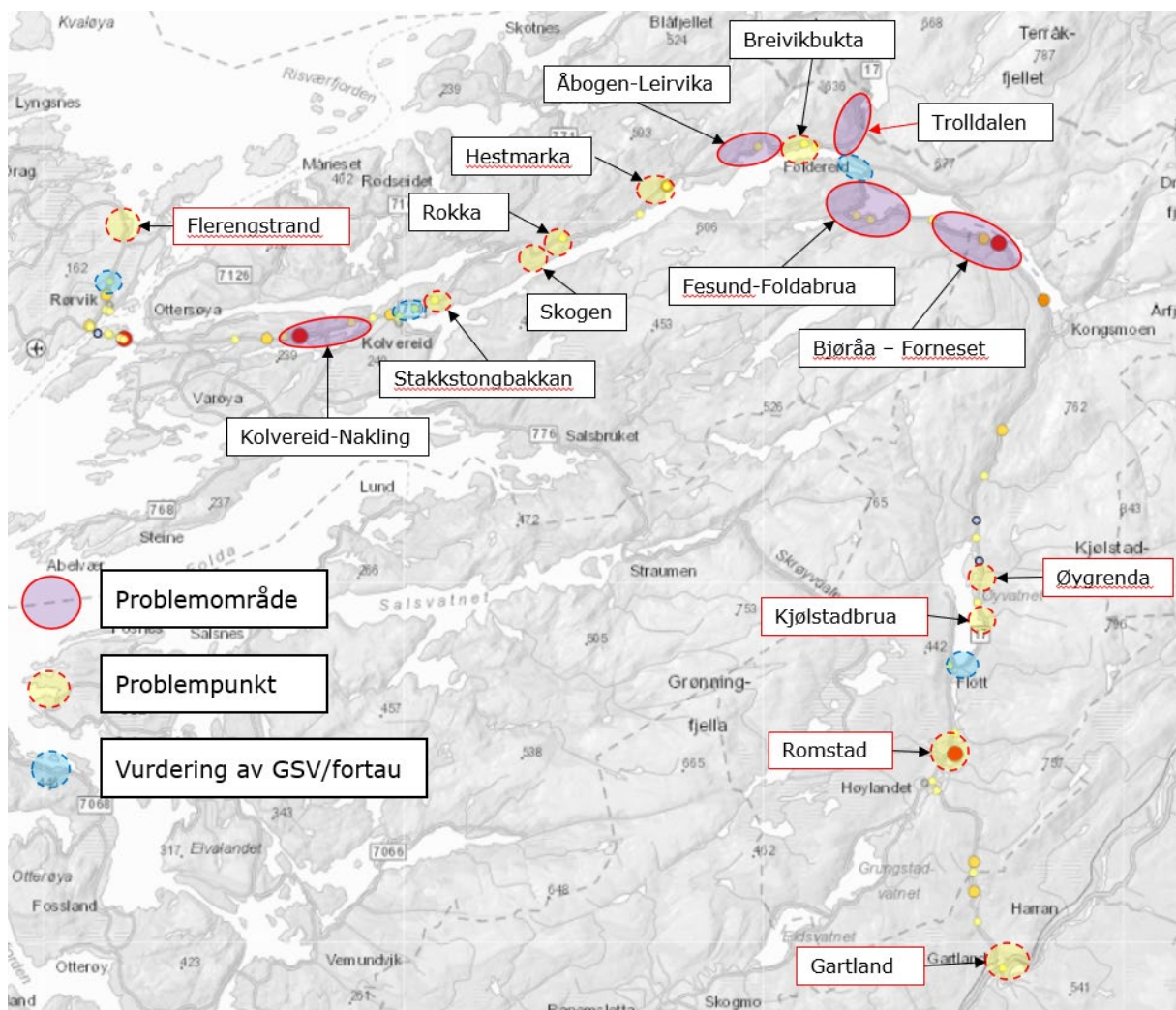
Lakseveg nord – beskrivelse og vurdering av tiltak

Dette notatet beskriver de problempunkter som er registrert ut fra fortellerkart, befaring og samtaler med transportnæringen. Notatet begrunner prioritering av tiltak som tas med videre og kostnadsberegnes.

Oversikt strekninger

Fv.	Strekning	(km)	ÅDT 2019
775	Gartland-Høylandet	13,8	910
17	Høylandet-Kongsmoen	31,8	1200-1000
17	Kongsmoen-Nordlandskorsen	22,1	890-1200
17	Nordlandskorsen-Nordland grense	4,2	550
770	Nordlandskorsen-Kolvereid	33,1	690-800-900
770	Kolvereid-Rørvik	21,6	2980-2690-3250-4080
7088	Rørvik-Flerengstrand	6,7	4000-1140-370
		133,3	

Oversikt problemområder

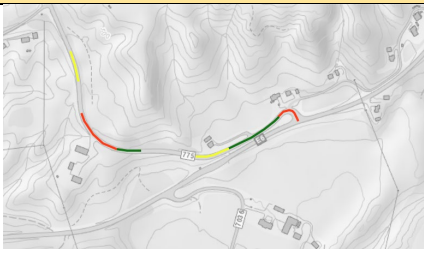


Beskrivelse og vurdering av tiltak

FV. 775 GARTLAND – HØYLANDET (13,8 km)

Strekningen kjennetegnes av god bæreevne, smal veg med dekkebredde < 6m, lite/ingen grøft mot bergskjæringer, alle ulykker relatert til kurver selv om kurvene ikke er spesielt krappe. 7 % stigning både fra Gartland og fra Høylandet – delvis utfordrende vinterstid i kombinasjon med kurver/dårlig sikt.

Mulige tiltak på strekningen: Strekningsvis utbedring med utvidelse av grøft og sideterreng samt mindre punktvis utbedringer.

Gartland	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none">• 1 ulykke med lettere personskade – dårlig sikt og høy fart på trafikk nordfra på E6• 1 kurve < 100m i stigning	

Hovedutfordringen i området er mektige forekomster av kvikkleire. Siktutbedring ser i utgangspunktet kurant ut, men det er en mur på innsiden langs E6 som sannsynligvis har en stabiliserende hensikt. Det er også vurdert ny trase for E6 som kan medføre en annen påkobling av Lakseveg nord på E6.




Det vil også være meget utfordrende å utbedre kurve på fv. 775 p.g.a kvikkleire.

Tiltaket tas ikke med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet. 

FV. 17 HØYLANDET – KONGSMOEN (31,8 km)

Strekningen kjennetegnes av noe bredere veg enn forrige strekning. Større andel med dekkebredde > 6,0 m og enkelte strekninger over 6,5 m. Delvis dårlig bæreevne Høylandet - Romstad og Flott – Kongsmoen. Relativt god kurvatur, men enkelte kurver under Rh 100m. Flere smale bruer, stigning på 7 % ved Øygrenda. En dødsulykke i sving ved Romstad, mens ulykkene for øvrig er av ulike karakter og uten å kunne direkte knyttes til vegens utforming. Skiltet hastighet 60 km/t på Høylandet, ved Flott og gjennom Kongsmoen, ellers 80 km/t.

Mulige tiltak på strekningen: Utbedring av foreslåtte tiltak + strekningsvis utbedring med utvidelse av grøft og sideterreng samt mindre punktvis utbedringer.

Romstad (2,7 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 1 dødsulykke • 6 kurver < 225m • Dekkebredde 6-6,5m og delvis under 6m 	<p>Alt. A: Utbedring langs dagens veg</p> <p>Alt. B: Veg i ny trase</p>


Det er mulig å utbedre dagens veg (alt. A) til vegnormalstandard forutsatt at 60 km/t opprettholdes i kurve over bru som vist på bildet under. Viktig å få en kurve med samme radius gjennom den lange kurven.






Alt. B er betydelig kortere (ca. 650m) men tar mere dyrket mark og gir større inngrep i landskapet. Usikkerhet knyttet til grunnforhold for høy fylling og overdekning over fjell i høyeste skjæring. Skjæring ca. 20 m på det høyeste.

Det er ikke store kostnadsforskjeller på alternativene (ca. 10 %) og begge alternativene bør vurderes videre.

Flott	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 1 møteulykke i lang kurve - lettere skade (80-sone) • Fartsgrense 60 km/t (800m) • Campingplass og boliger – ingen tilbud til gående og syklende 	

Campingplass og boliger i området. Flåttbrua med føringsbredde 7 m. Avkjøring til skianlegg like vest for brua. Ensidig to-veis busslomme øst for avkjøring til camping. Lokalveg nord for fv. 17 kan benyttes for gående, men to kryssinger av fv. 17.

Øygrenda (770 m)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • Stigning > 6% • 2 kurver < 100m i stigning • Vegbredde 6-6,5m • Bæreevne 	<p>Utbedring av dagens veg. Utbedring av kurver, stigningsforhold, vegbredde og sikt. Utbedring av busslomme.</p>

Fra transportnæringen er dette angitt som et problemområde vinterstid, hvor kombinasjonen av stigning, krappe kurver og dårlig sikt gir utfordringer. Vegen utbedres til vegnormalstandard. Utbedring av busslomme ved avkjøring til ungdomshus må vurderes.

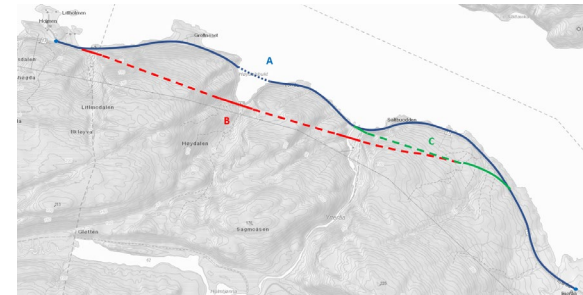


Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

FV. 17 KONGSMOEN – NORDLANDSKORSEN (22,1 km)

Strekningen kjennetegnes av at store deler av strekningen er registrert som skredutsatt. Topografien er utfordrende med bratt berg på den ene siden og sjøen på den andre. I tillegg er vegen smal med mindre enn 6 m dekkebredde på enkelte strekninger. Det er også mange krappe kurver, 2 tunneler og en stor bru (Foldabrua) på strekningen. Det har skjedd en dødsulykke og flere andre ulykker hvor de fleste er utforkjøring i kurve. Fv. 17 går gjennom Foldereid sentrum hvor det skiltet hastighet 40 og 60 km/t. Foldereid oppvekstsenter ligger ikke langt fra fv. 17 og omfatter barnehage og barneskole.

Mulige tiltak på strekningen: Veg i ny trase for deler av strekningen. I tillegg strekningsvis utbedring med spesielt fokus på utvidelse av fanggrøft i bergskjæring.

Bjøråa – Holmen (4,2 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none">• 1 dødsulykke og 1 alvorlig ulykke• Skredutsatt område• Dekkebredde 6-6,5 m – delvis < 6m• 4 kurver med $R_h < 100m$• Flere støttemurer med usikker tilstand	<p>Alt. A: Utbedring av dagens veg, men bru over Høydalsbugta</p> <p>Alt. B: Ny veg med 3 tunneler</p> <p>Alt. C: Ny veg med tunnel forbi Saltbuodden – videre som alt. A</p>

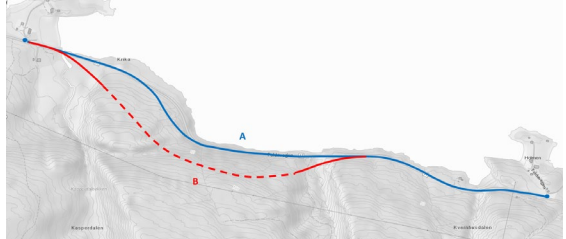
Strekningen fra Saltbuodden til Holmen ligger i rasutsatt område. Registrert skredpunkt ved Høydalsbugt (Høydalen II), med skredfaktor 2,08 (lav). Mye nedfall av stein fra bergskjæring – noen skjæringer er boltet. Veg uten gulstripe fra Saltbuodden og fram til Ytteråbrua. 6 støttemurer med samlet lengde på ca. 160 m.

Det er usikkerhet om gjennomførbarhet av utbygging av dagens veg ved Saltbuodden. Derfor er alt. C med tunnel tatt med som et alternativ. Det er nødvendig med videre detaljplanlegging inkl. geologiske undersøkelser for å fastslå hvor høye bergskjæringene blir og om det er forsvarlig å bygge langs dagens veg.



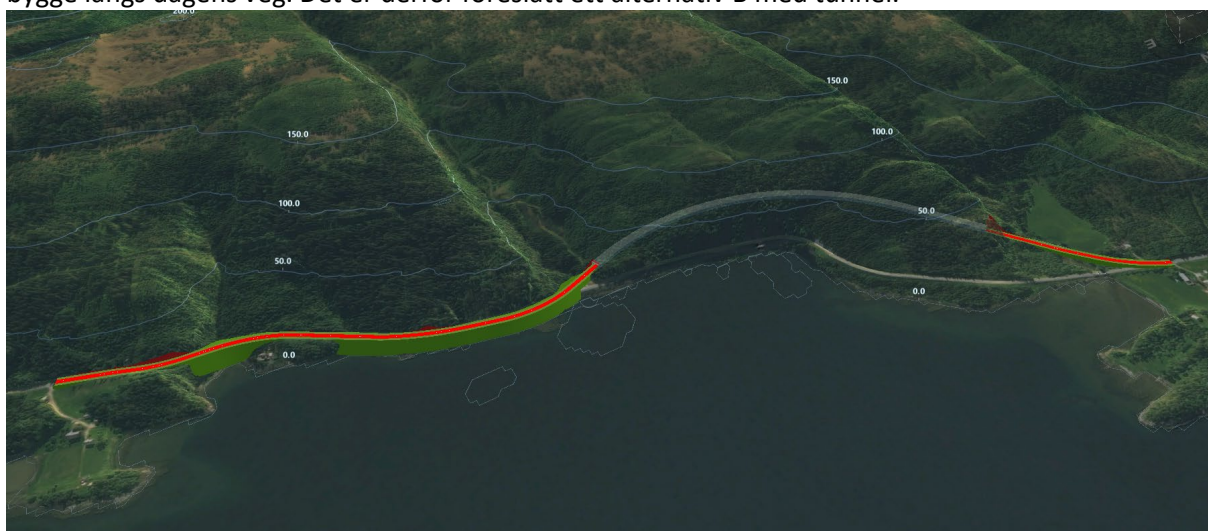
Alt. A langs dagens veg

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Holmen - Forneset (1,9 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • Dekkebredde 6-7 m, delvis < 6 m • Skredutsatt område • 1 kurve med $R_h < 100\text{m}$ • Flere støttemurer med usikker tilstand 	<p>Alt. A: Utbedring av dagens veg</p> <p>Alt. B: Ny veg i tunnel</p>

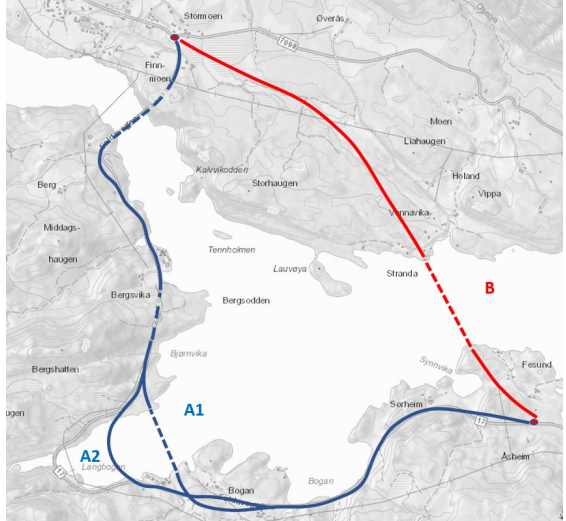
Strekningen ligger i rasutsatt område hvor det er registrert 1 mindre snøras, steinnedfall fra dalside og is i vegskjæring. Steindefall fra vegskjæring er mest typisk i området. Dekkebredden ligger i hovedsak mellom 6 – 6,5m med kortere strekninger mindre enn 6 m. Det er 3 støttemurer på strekningen med samlet lengde 134m.

Alt. A langs dagens veg er problematisk grunnet meget høye bergskjæring, støttemurer og anleggsgjennomføring. Det er også for denne strekningen nødvendig med videre detaljplanlegging inkl. geologiske undersøkelser for å fastslå hvor høye bergskjæringene blir og om det er forsvarlig å bygge langs dagens veg. Det er derfor foreslått ett alternativ B med tunnel.



Alt. B med tunnel

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Fesund – Foldereid (7,1 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 2 ulykker med lettere personskade • Skredutsatt område • Dekkebredde 6-6,5 m • 2 kurver med $R_h < 100\text{m}$ 	<p>Alt. A1: Utbedring av dagens veg med ny bru (400m) over Langbogen</p> <p>Alt. A2: Utbedring av dagens veg med fylling og kort bru over Langbogen</p> <p>Alt. B: Veg i ny trase med ny lang bru (750m) over fjorden.</p>



Det registrert 2 ulykker med lettere personskade. Begge ulykkene er utforkjøringsulykker i kurve. Mye nedfall av is/stein fra vegskjæring, men også løsmasser/stein fra dalside. God bæreevne. Foldabraua (336m) og 2 tunneler på strekningen; Bergsviktunnelen (350m) og Finnmotunnelen (233m), alle bygd i 1969.

Det er ikke mulig å utbedre dagens veg til vegnormalstandard, uten fylling/bru i Langbogen. Alt. A1 viser utbedring av dagens veg med bru i Langbogen på ca. 400m. Muligheten for å fylle i Langbogen må undersøkes nærmere da en fylling vil gi betydelig mindre kostnader enn bru. Dette er vist som alt. A2. Det forutsettes at begge tunneler på dagens veg utbedres med ny belysning.



Alt. A1 Langbogen


Alt. B er en framtidig mulig trase med lang bru (750m) over Innerfolda. Linja er ca. 3,3 km kortere enn dagens veg og ca. 2,3 km kortere enn alt. A1.



Alt. B Ny bru over Innerfolda

Alt. B ansees som den mest aktuelle framtidige løsningen når Foldabrua må erstattes. Det er vurdert at Foldabrua fortsatt kan benyttes i 30-50 år framover, forutsatt at nødvendig vedlikehold gjennomføres. Det ansees derfor mest samfunnsøkonomisk å utnytte restverdien i Foldabrua og utbedre dagens veg, men unngå bygging av kostbare konstruksjoner. Det foreslås derfor å undersøke muligheten for ett alternativ A2, som omfatter en fylling og kort bru i Langbogan. Dette vil være en rimeligere løsning også sett i sammenheng med overskudd av steinmasser fra tiltak i nærheten.

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Foldereid sentrum	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> Foldereid sentrum med skole og barnehage, har ikke et sammenhengende tilrettelagt tilbud for myke trafikanter 	<p>Etablering av sammenhengende gang- og sykkelvegnett.</p>

Det er i dag opphøyet gangfelt og busslommer ved avkjøring til skole/butikk i sentrum. Fartsgrensa er 40 km/t i området ved gangfeltet og 50/60 km/t resten av strekningen i sentrumsområdet.



Opphøyet gangfelt i Foldereid sentrum

Det er vurdert å etablere 2 planfrie kryssinger (kulvert under fv. 17) for dermed å kunne bedre sikkerheten for gående og syklende og framkommeligheten for kjøretøyer. Tiltakene blir meget omfattende og forutsetter riving av bygninger. Det er også erfaringsmessig usikkert om alle vil benytte en omvei som en undergang er, og om noen heller vil ta snarveien og krysse vegen i plan.

Vi har derfor landet på å beholde dagens opphøyde gangfelt og busslommer. Det foreslås å etablere et mere sammenhengende GS-vegnett lang fv. 17, med tilrettelagt kryssing med forsterket belysning.

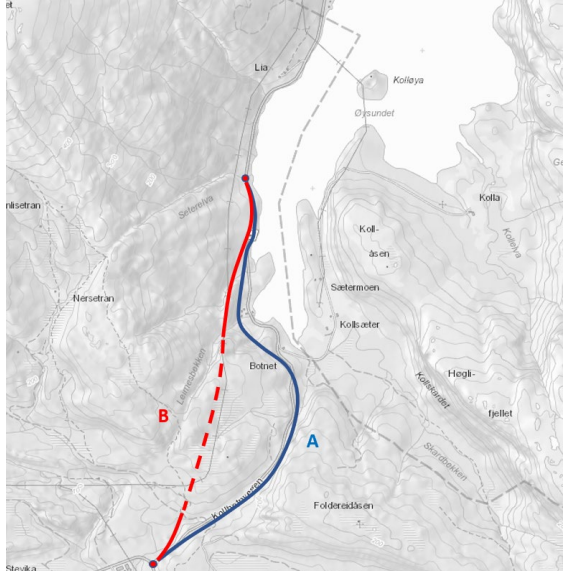


Foreslått løsning med GS i Foldereid

Det forutsettes også at behov for flere busslommer vurderes og at det samtidig utbedres/saneres en del avkjørsler for å bedre trafikksikkerheten.

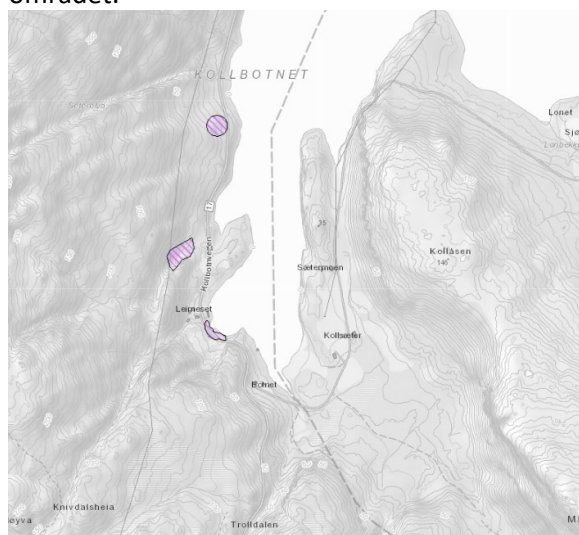
Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

FV17 NORDLANDSKORSSEN – NORDLAND GRENSE (4,2 km)

Trolldalen (2,7 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • Stigning > 8 % i ca. 900m • 5 kurver med Rh < 100m • Dekkebredde < 6m • Bæreevne < 12T fra Nordlandskorsen til start stigning og ved Botnet etter stigning – delvis < 10T • Sørpeskred med stengning av veg • Uklar utforming kryss Nordlandskorsen 	<p>Alt. A: Veg i dagen i ny trase</p> <p>Alt. B: Ny trase – tunnel (1150m)</p> <p>Utbedring av kryss ved Nordlandskorsen.</p> <p>Utbedring av strekningen bør sees i sammenheng med utbedring fra Nordland grense til Årsandøy (5,4 km)</p>

Strekningen har lav trafikkmengde, men har også meget dårlig standard. Dette gjelder også videre på fv. 17 fra Nordlandsgrensa til Årsandøy (5,4 km).

Det er ikke mulig å oppnå vegnormalstandard langs dagens veg og det er foreslått to mulige traseer. Alt. A har store terrenginngrep med høye skjæringer og fyllinger. Det er tidligere registrert kvikkleire i området.



Det må derfor gjennomføres nærmere geotekniske og geologiske undersøkelser for å avklare gjennomførbarheten av spesielt alt. A. Alt. B med lang tunnel antas å ha noe større sikkerhet for gjennomføring. Utbedring av kryss ved Nordlandskorsen inngår i tiltaket. Det vil være naturlig med et samarbeid med Nordland fylkeskommune om samtidig utbedring av strekningen fram til Årsandøy.



Trolldalen alt. A veg i dagen




Trolldalen alt. B tunnel

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

FV.770 NORDLANDSKORSEN – KOLVEREID (33,1 km)

Landskapet åpner seg etter hvert vestover fra Foldereid. Større grad av spredt bosetting og gårdsbruk/dyrket mark langs strekningen. Strekningen har flere punkter med meget krappe og lange kurver, men også lengre partier med god kurvatur/rettlinje. 4 av ulykkene er utforkjøring på rettstrekning, mens 5 ulykker er relatert til kurver. Vegbredden er også på denne strekningen generelt smal (< 6,5 m) og på enkelte partier < 6 m. Flere strekninger har registrert bæreevne < 12 tonn.

Mulige tiltak på strekningen: Veg i ny trase , strekningsvis utbedring og enkelte punktutbedringer.

Breivikbukta (820 m)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none">• 1 møteulykke i kurve med lettere skade• 2 kurver med $R_h < 100\text{m}$• Dekkebredde < 6 m• Bæreevne delvis < 12T• Steinnedfall fra fjellskjæring	Utbedre kurve og etablere fanggrøft i bergskjæring

Fra Foldereid er det høye bergskjæringer med noe steinnedfall. Utvidelse av fanggrøft tas med i tillegg til utbedring av kurve.



Dagens situasjon sett fra øst



Brevikbukta – utbedring av kurve

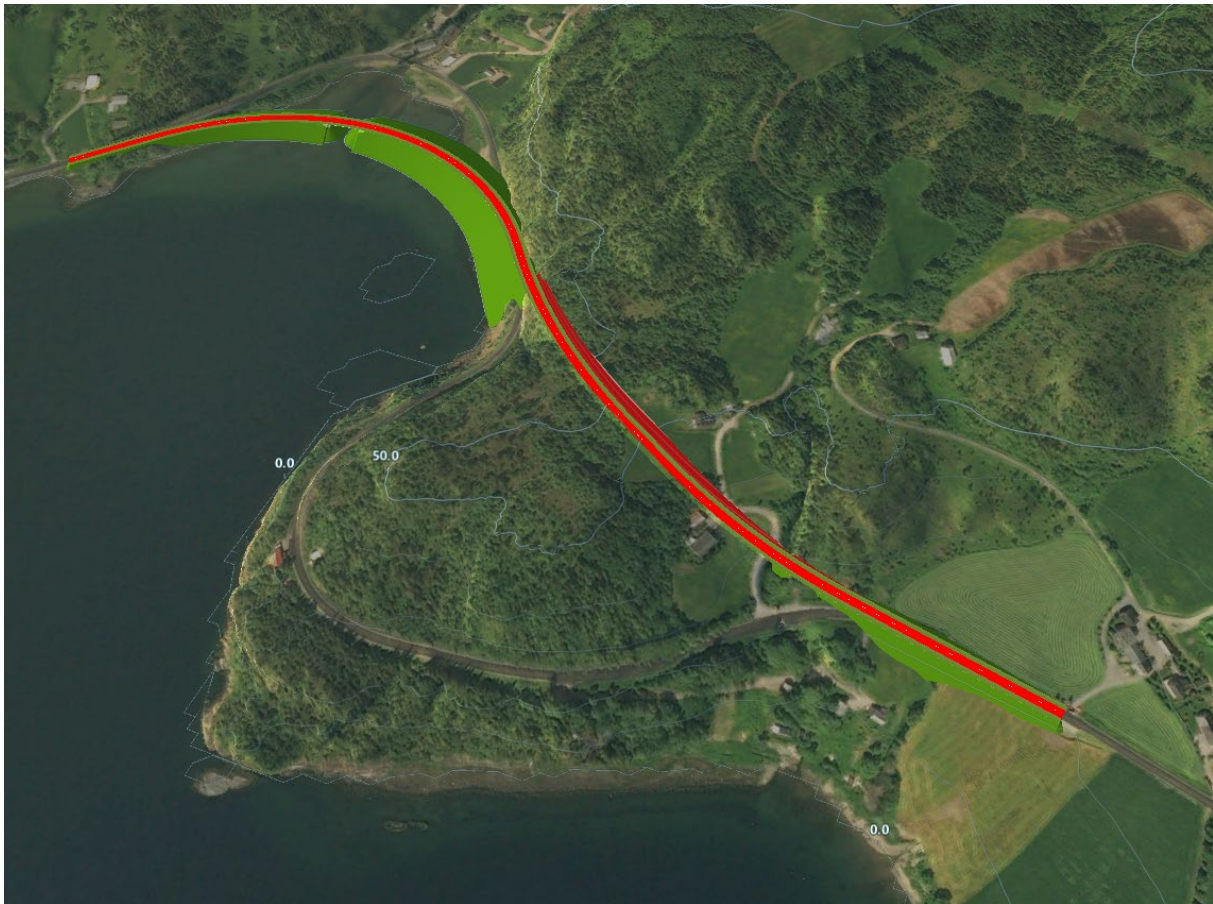
Det er sannsynlig at veglinja må trekkes inn i berget i stedet for fylling i sjøen.

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Åbogen (2,2 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 1 utforkjøringsulykke med lettere skade • Dekkebredde < 6 m • Bru med bredde 5,05 m • 3 kurver med $R_h < 100\text{m}$ 	<p>Veg i ny trase</p>

Strekning med flere lange og krappe kurver, smal veg < 6 m og smal bru 5,0 m.

Det er sett på flere mulige løsninger bl.a med lang bru over Åbogen (600 m). Løsningen som er foreslått har noe usikkerhet knyttet til grunnforholdene i Åbogen og hensyn til naturmangfold. Det må etableres bru i fyllingen og det er mulig at krav til kurvatur ikke kan følge vegnormalstandard, men at det må søkes om fravik. Det er også utfordringer med ett bolighus i øst som blir liggende nærme ny vegskjæring, samt avkjørsel til denne.



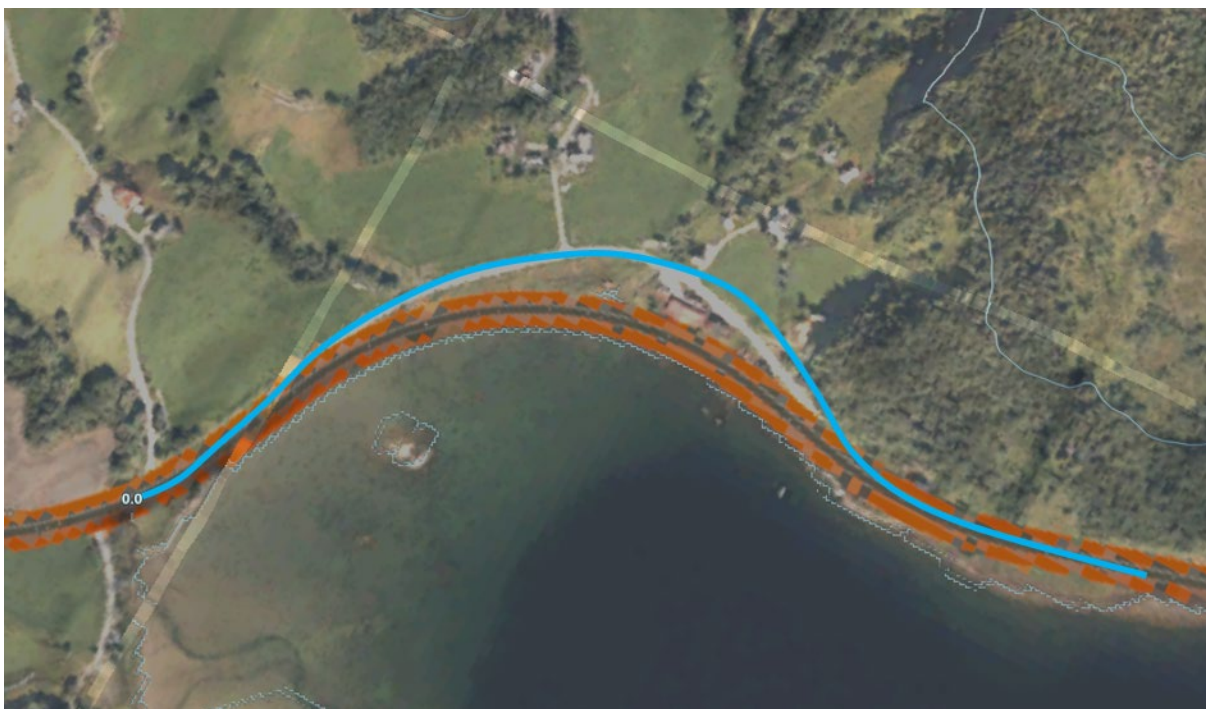
Åbogen – forslag til ny vegløsning

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Leirvika (1,1 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • Dekkebredde 6-6,5 m • Bæreevne < 12T • 3 kurver med $R_h < 100m$ • Fartsgrense 60 km/t 	

Strekningen har noen uoversiktlige og krappe kurver og flere avkjørsler til hus tett inntil vegen. Fartsgrensen er 60 km/t på deler av strekningen. Meget smal veg samt mur i svingen ved Almli.


Det er sett på flere alternative linjer bl.a å legge seg på utsiden av bebyggelsen i sjøen. De negative konsekvensene med dette alternativet er betydelige, og forsvarer ikke nytten en slik omlegging medfører.



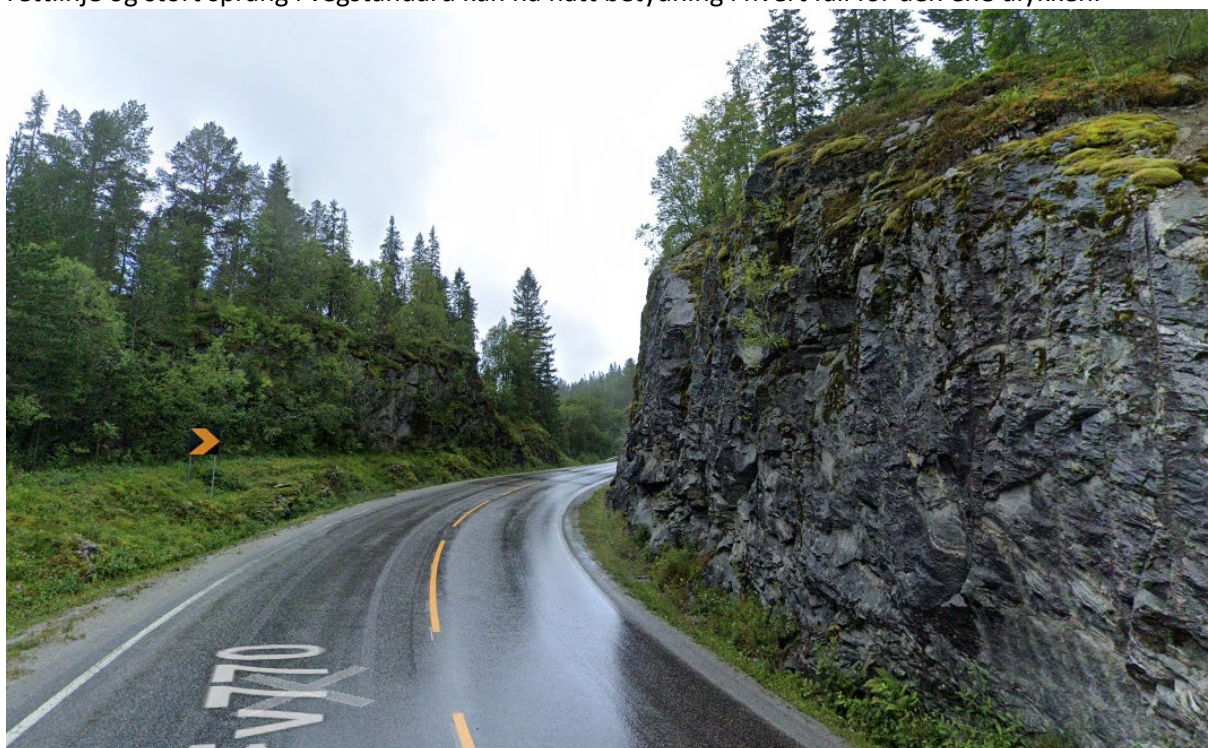
Det anbefales å følge eksisterende veg, men utbedre kurve, breddeutvide vegen og forbedre avkjørsler på strekningen. Huset på bildet er i faresonen ved utbedring av kurven.



Tiltaket tas ikke med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Hestmarka (520m)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 2 utforkjøringsulykker – alvorlig og lettere skadd • Dekkebredde < 6 m • 1 kurve med $R_h < 100m$ 	Utbedring av kurve

I begge kurvene er det smalt og kort avstand til bergskjæring. Fra øst er det en lang strekning med rettlinj og stort sprang i vegstandard kan ha hatt betydning i hvert fall for den ene ulykken.



Kurveutbedring bør også omfatte bredere grøft og siktrydding i begge ender av strekningen. Det kan også vurderes å utbedre strekningen øst for Hestmarka på en strekning på ca. 800m fram til bru over Årforbukta.



Omlægning kurve Hestmarka

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Rokka (1,5 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 1 kurve med $R_h < 100\text{m}$ • Dekkebredde $< 6\text{ m}$ 	

Skogen – Finnevatnet (1,7 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • Dekkebredde $6 - 6,5\text{ m}$ • Mulig innkorting av veglengde ca. 450m 	

Ulike linjer er vurdert på disse to områdene herunder større omlegginger. Ved Rokka er det tydelige langsgående sprekker i asfaltdekke og fra transportnæringen er det opplyst at det delvis er feil fall i kurvene. Kurvene er lange, men først og fremst er det dårlig sikt. Ved Skogen er det muligheter for innkorting av veglinja med ca. 450 m. utfordringene med dagens veg er ikke så store at en slik kostbar innkorting kan forsvares.



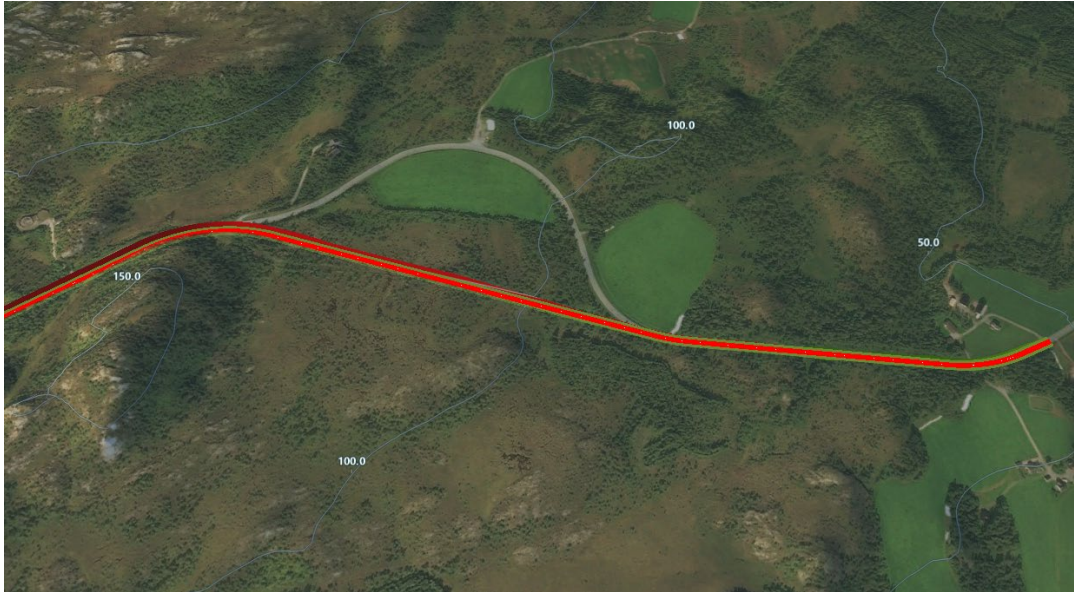
Alternative linjer Rokka og Skogen

Det anbefales at tiltak gjøres som en del av strekningsvis utbedring med enkel forbedring av kurve ved Rokka, utvidelse av grøft og siktforbedring.

Tiltaket tas ikke med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Stakkstongbakkan (1,1 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 2 kurver med $R_h < 100\text{m}$ • Dekkebredde 6-7 m • Delvis bæreevne $< 12\text{T}$ • Stigning $> 6\%$ • Mulig innkorting av veglengde ca. 200m 	

Ved Stakkstongbakkan er det mulighet for både en kortere veglinje og slakere stigning. Svingene er lange og har relativt bra sikt. Det er ikke registrert trafikkulykker i selve kurvene, men på rettstrekning ved Finne like øst for strekningen. En omlegging av vegen vil kreve høye bergskjæringer og veg over et myrområde.



Stakkstongbakkan – mulig alternativ linje

Utfordringene langs dagens veg er ikke tilstrekkelig utfordrende sammenlignet med andre utfordringer på Lakseveg nord.

Tiltaket tas ikke med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Kolvereid øst	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> Nærhet til skole Utvidet skulder i 950 m Fartsgrense 60 km/t 	

Eksisterende utvidet skulder har en bredde på ca 1,5-2 meter og skiltet hastighet er 60 km/t. Det er gatelys på hele strekningen.



Like før Kolvereid sentrum er det fortau med kantstein, opphevet gangfelt og skiltet hastighet 40 km/t. Her er det avkjøring til bensinstasjon og skole. Området oppfattes som ryddig og oversiktlig. Transportnæringen er ikke særlig begeistret for opphøyet gangfelt i starten på stigningene fra Kolvereid.



På befaring gikk det tre delvis fire ungdommer i bredde på skulderen. Det vurderes ikke nødvendig med noe oppgradering eller forlengelse av tilbudet.

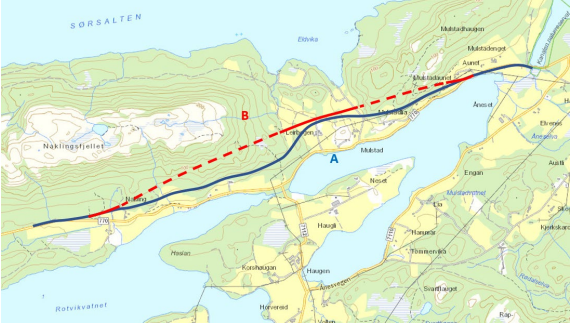
Tiltaket tas ikke med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

FV. 770 KOLVEREID – RØRVIK (21,6 km)

Strekningen mellom byene Kolvereid og Rørвик har betydelig større trafikk enn de øvrige strekningene på Lakseveg nord. Trafikken er spesielt stor fra kryss med vegen til Ottersøya og inn til Rørвик (ÅDT 3250 i 2019).

Med unntak av Naklingsvingene like vest for Kolvereid, har strekningen både bedre kurvatur og vegbredde enn resten av Lakseveg nord. Bæreevnen er også god på strekningen med unntak av Naklingsvingene. Det er lange strekninger med rettlinje, og flere av ulykkene er utforkjøring på rettlinje. På Marøya er 4 ulykker knyttet til de to kryssene.

Mulige tiltak på strekningen: Veg i ny trase på strekningen Kolvereid – Nakling. For øvrig enkel strekningsvis utbedring. Det bør vurderes å se nærmere på kryssutforming til Marøystranda industriområde.

Kolvereid - Nakling (5,0 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 1 dødsulykke og 1 ulykke med lettere skade – begge utforkjøringer • 10 -12 kurver med Rh < 100m • Dekkebredde 6-6,5m delvis < 6 m • Bæreevne < 12T og delvis under 10T • Utrasing av veg på 1970-tallet. Flere små løsmasseskred fra vegskråning 	<p>Alt. A: Ny veg i dagen</p> <p>Alt. B: Ny veg i 2 tunneler</p>

Hovedplan for parsellen Kolvereid – Nakling ble utarbeidet så tidlig som 1985. Området har meget utfordrende grunnforhold med mye registrert kvikkleire. Det har gått flere mindre løsmasseskred langs vatnet. I 2015 ble det gjennomført nye geotekniske undersøkelser og vurdert flere aktuelle linjer.



Kolvereid – Nakling – aktuelle linjer fra forprosjekt 2015


Etter en gjennomgang av tidligere materialet og en grundig vurdering fra ekstern geotekniker, er det anbefalt å gå videre med to aktuelle linjer.

Tiltaket tas med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

FV. 7088 RØRVIK – FLERENGSTRAND (6,7 km)

Fv. 7088 fra Rørvik sentrum til Flerengstrand har forskjellig funksjon og veldig varierende trafikkmengde på strekningen. De første 1,5 km går gjennom bystrøk med boliger tett inntil veggen og skoler, idrettsanlegg og svømmehall i nærområdet. Veggen er samtidig viktig transportåre for laks fra Flerengstrand og Lauvøya, og frakt til og fra dypvannskai på Kråkøya. I byområdet er trafikken på ca. 4000 kjt./døgn, fram til Hansvik på ca. 1150 og fra Hansvik til Flerengstrand ca. 370 kjt./døgn. Veggen er generelt meget smal og med mange svinger spesielt fra Utenfor bykjernen er veggen kategorisert i funksjonsklasse D – lokal samleveg.

Mulige tiltak på strekningen: Vurdering av trafiksikkerhet for myke trafikanter. For øvrig kantrydding/siktutbedring og eventuelt punktutbedring.

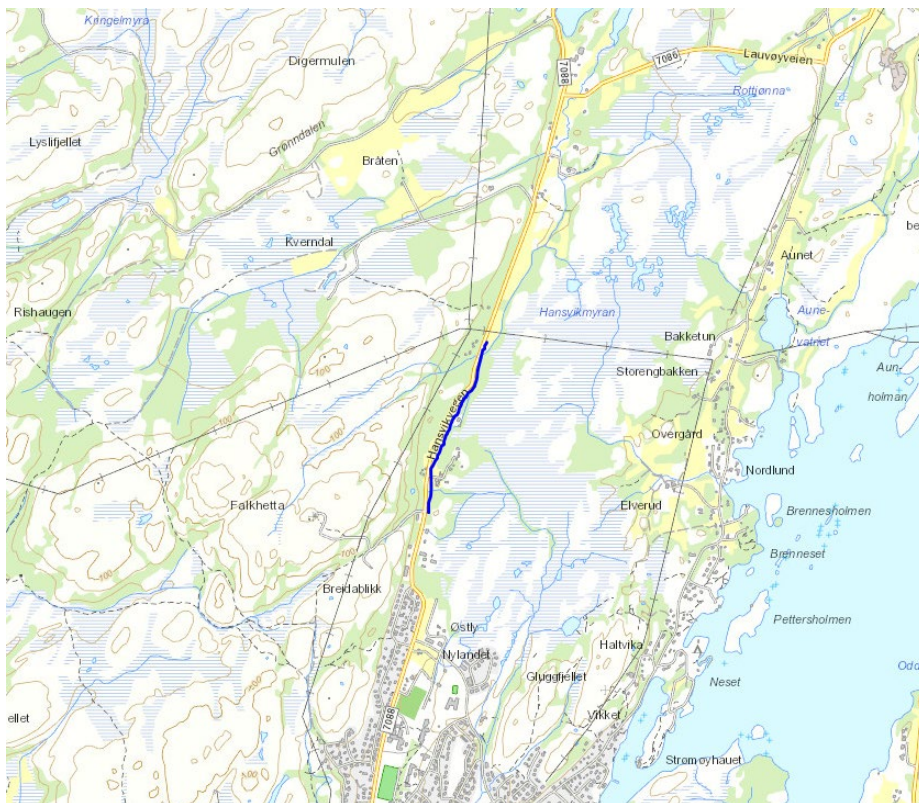
Rørvik nord (3 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende tilbud for gående og syklende – vurdering av trafiksikkerhet 	

Fartsgrensen er 40, 50 og 60 km/t og det er etablert opphøyet gangfelt, fortau og GSV i ca. 2 km fram til avkjøring til utfartsområde Falkhetta.



Det har skjedd 2 ulykker på strekningen - den ene en sykkelulykke med uklart hendelsesforløp.

Trafikkmengde og skoleveg tilsier at gsv burde vært forlenget nordover ca. 1 km (2 km avstand fra barneskole).



Dette vil gi et bedre tilbud til ca. 12 husstander. Videre nordover til Hansvika er det spredt bebyggelse som fortsatt vil være uten eget tilbud for mange trafikanter. Vegen er smal men relativt oversiktlig på denne strekningen, men har en stor andel tungtrafikk. Gang og sykkelvegen har i dag en naturlig begrensning og innenfor området forgår trafikken på de mange trafikanters premisser. Sammenlignet med øvrige behov på Laksveg nord, ansees ikke strekningen å ha tilstrekkelige utfordringer til å kunne prioriteres.

Tiltaket tas ikke med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Flerengstrand (2,6 km)	Problem	Tiltaksbeskrivelse
	<ul style="list-style-type: none"> • 11 kurver med $R_h < 100m$ • Dekkebredde $< 6m$ • Nærhet til boliger 	

Strekningen kjennetegnes av smal og svingete veg, med spredt bebyggelse og enkelte store laksebedrifter. Fram til Hansvik er bergskjæringene tett inntil veien og grøft mangler. Lengre nord er landskapet åpnere med større innslag av dyrka mark. Strekingen har fartsgrense 60 km/t.



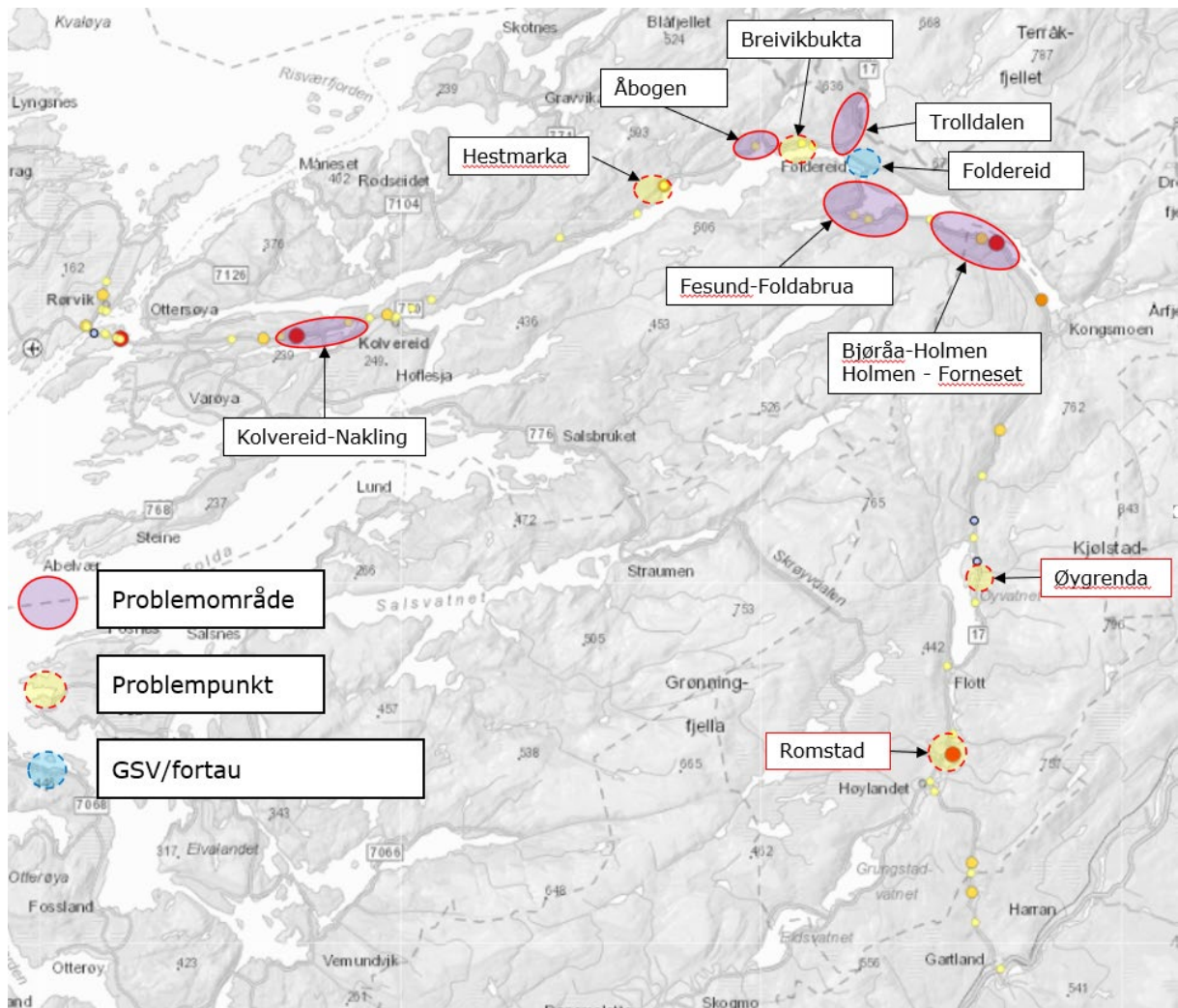
Slutten av parsellen – Flerengstrand kai

Med fartsgrense 60 km/t og lav trafikkmengde, ansees ikke utfordringen store nok sammenlignet med resten av Lakseveg nord. Det kan vurderes siktutbedring og grøfteutvidelse på deler av strekingen.

Tiltaket tas ikke med videre som eget utbyggingstiltak i prosjektet.

Oppsummering

Vurdering av tiltakene er gjort basert på tilgjengelig kunnskap fra fortellerkart og NVDB. Oversikten nedenfor viser tiltak som foreslås prioritert som egne utbyggingstiltak i prosjektet Lakseveg nord.



Prosjektgruppa
 Arnfinn Tangstad
 prosjektleder