



E 14 Utredning

Ny trase E14-
Beslutningsgrunnlag for ny g/s veg.



Forord.

Ressursavdelingen i Statens vegvesen Region midt, har fått i oppdrag å utrede framtidig E14 på strekningen fra Stjørdal til Forrabrua. Utredningen skal fremskaffe de mest aktuelle traseer for framtidig E14, slik at planlegging av gang- og sykkelveg kan skje mest mulig optimalt med tanke på framtidig gjenbruk.

Oppdraget omfattet:

- Linjeberegning av ny E14 på hele strekningen inkl. eventuell vurdering av alternative linjer. Forbikjøringsfelt skal vurderes
- Skissemessig plassering av kryss herunder kryssplassering/utforming av kryss ved Hegramo
- Skissemessig forslag til lokalveger, gang- og sykkelveger og krysningpunkter
- Kort beskrivelse av de viktigste konsekvenser for samfunn og miljø
- En kort vurdering av muligheter for trinnvis utbygging med prioritering av tiltak med kostnadsvurdering
- En anbefaling av hva som bør reguleres i første fase

Arbeidet har pågått høsten 2018 og gjennomført med egne ansatte. Utredningen baserer seg på kjent kunnskap, og denne prosjektrapporten med vedlegg, oppsummerer arbeidet.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	2
2. Tidligere utredninger	2
3. Målsettinger	3
Samfunnsmål.....	3
Effekt mål for det bygde prosjektet	3
Resultatmål	3
4. Problemstilling	4
5. Standard.....	4
Tverrprofil	4
Kryss	5
Avkjørsler	5
Belysning	5
Håndbok N100, revisjoner og konsekvenser.....	5
6. Trafikkprognoser og registrerte ulykker.....	6
7. Metode	7
8. Kjent kunnskap og vurdering av ny trase	7
Generelt.....	7
Ligårdskrysset– Bergskeiva.....	8
Kjent kunnskap/utfordringer.....	8
Vurdering	9
Bergskeiva–Hegra	9
Kjent kunnskap/utfordringer.....	9
Vurdering	10
Hegra– Forra bru	10
Kjent kunnskap/utfordringer.....	11
Vurdering	11
9. Usikkerheter.....	11
10. Konklusjon/anbefaling.....	12
Ny trase E14	12
Utbyggingsstrategi:	12
Planbehov ny E14	12
Sammenhengende/framtidig gang/sykkel veg langs E14.	13
Oppsummering av det som anbefales regulert	14

1. Innledning

I handlingsprogrammet for 2018–2023 (2029) er det satt av statlige midler på 194 mill. kr. til oppstart av prosjektet E14 Stjørdal – Meråker i siste del av planperioden (2024–2029). Prosjektet har totalt et kostnadsestimat på kr. 3,6 milliarder kroner.

I handlingsprogrammet er det også satt av 100 millioner kroner til tilrettelegging for gående og syklende på strekningen E14 Stjørdal – Hegramo. Startbevilgning er forutsatt i 2022 med slutføring i 2024.

Utredning (denne) av fremtidig ny E14 Stjørdal–Forrabrua, skal være grunnlaget for regulering av sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen Stjørdal – Hegramo.

2. Tidligere utredninger

Det har vært utført flere tidligere utredninger/forprosjekt for området, og disse er brukt som grunnlag i dette prosjektet. Utredninger som er brukt som grunnlag er:

- 17E0014U_002-forprosjekt AsplanViak_2014
- 20110926_E14_Stjørdal-Riksgrensen_utredning
- 20140907_AsplanViak_E14_Stjørdal-Riksgrensen_forprosjekt
- 20140907_AsplanViak_E14_Stjørdal-Riksgrensen_vedlegg
- 20160525_Bacheloroppgave_E14_Stjørdal-Hegramo
- 20160525_Bacheloroppgave_E14_Stjørdal-Hegramo_vedleggshefte

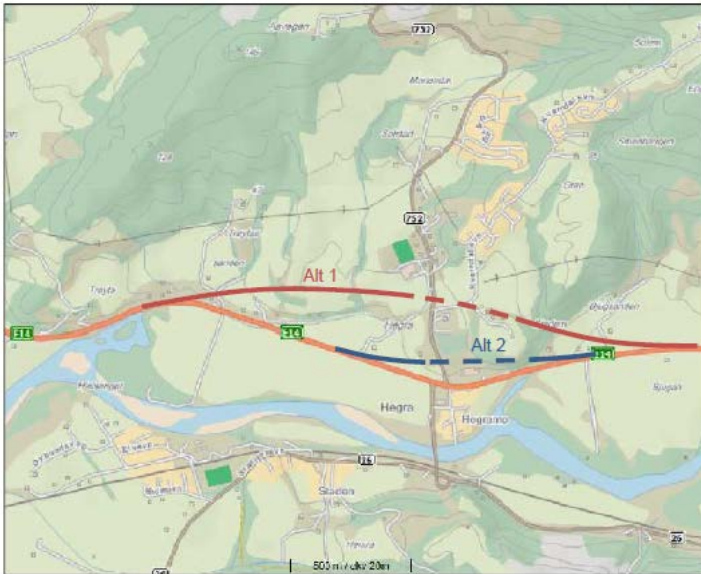
Rapport 20110926_E14_Stjørdal–Riksgrensen_utredning omtaler omkjøring av tettsteder og noe av dette har også vært vurdert i dette prosjekt.

Omkjøring Stjørdal (fra Rapport 20110926_E14_Stjørdal–Riksgrensen_utredning):



Løsningen er i prosjektet ikke forkastet, men vurderes ikke å innvirke på valg av ny gang- og sykkelveg. Det anbefales derfor at dette alternativet tas med når ny E14 skal planlegges.

Omkjøring Hegra (fra Rapport 20110926_E14_Stjørdal–Riksgrensen_utredning):



Omkjøring forbi Hegra har vært vurdert, men på grunn av dårlige grunnforhold er dette alternativet forkastet (Se kap.8)

3. Målsettinger

Samfunnsmål

Hovedmålsettingen med dette prosjektet er (i rangert rekkefølge):

1. Etablere et sammenhengende tilbud for gående og syklende som gjør det mulig for myke trafikanter å ferdes trygt på strekningen.
2. Utbedre den eksisterende hovedvegen med hensyn til avkjørsler, kurvaturer og bredder for å sikre god trafiksikkerhet og framkommelighet for alle vegfarende.
3. Ivareta framtidig ny E14 ved å vurdere hvilke konsekvenser en utbedret veg kan medføre av endringer, og søke å minimere disse.

Effektmål for det bygde prosjektet

Tiltaket forventes å ha en positiv effekt på gang- /sykkeltrafikken (trafiksikkerhet og framkommelighet) og trafiksikkerheten og framkommeligheten for de øvrige trafikantgruppene.

Denne utredning er en delleveranse/prinsippavklaring som skal underbygge resultatmålet i hovedprosjektet.

Resultatmål

En rapport(denne) som gir grunnlag for hva som bør reguleres for å få en sammenhengende og framtidig g/s veg fra Stjørdal og til Hegramo, innen desember 2018.

4. Problemstilling

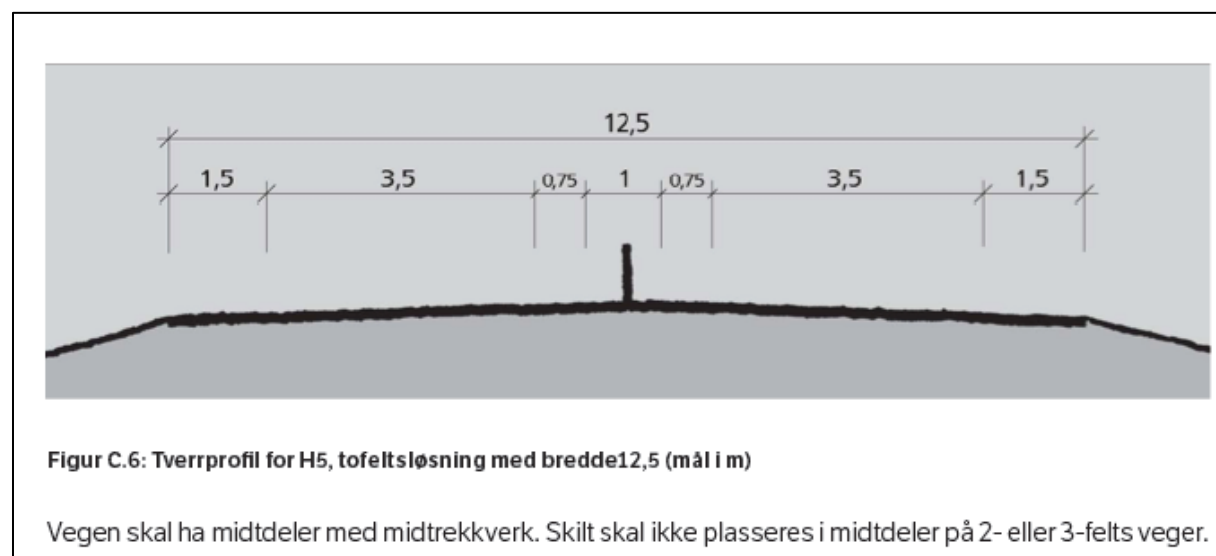
Det er bevilget penger for å bygge en sammenhengende gang- og sykkel veg langs E14, fra Stjørdal til Hegramo. Sammenhengende gang- og sykkelveg ønskes å også kunne betjene framtidig ny E14, og det er derfor bedt om en utredning som svarer på hvor framtidig ny E14 bør ligge. Framtidig trase for E14 skal også være grunnlaget for detaljregulering av gang-sykkelvegnett.

5. Standard

I prosjektbestillingen fra vegavdelingen i Trøndelag kommer det frem at ønsket vegklasse på strekningen Stjørdal-Hegramo skal være H5 (jfr.HB N100) eller H2 (jfr. høringsutgave av N100). Etter Hegramo skal det være H1-standard (jfr.høringsutgave av N100) der det legges H2 (jfr.høringsutgave av N100) vertikalkurvatur til grunn. Grunnen til at det velges å legge H2 vertikalkurvatur også etter Hegra, er at ved eventuell heving av vegstandarden senere enklere vil la seg gjøre uten at man trenger å endre vertikalkurvaturen.

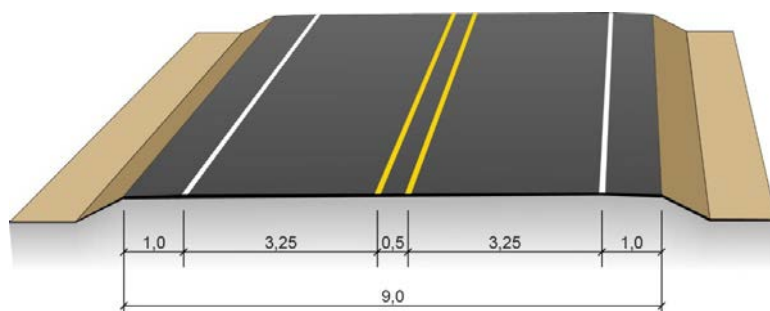
Tverrprofil

Begge vegklassene (H2 og H5) er 12,5 meter (med midtdeler), dimensjonert for 90 km/t og ÅDT 6000–12000.



Figur 1: Utklipp fra N100, vegklasse H5

Vegklasse H1 er 9,0 meter (med forsterket midtoppmerking), dimensjonert for 80 km/t og ÅDT < 6000.



Figur 2: Utklipp fra ny N100 (22.12.2017), vegklasse H1

Kryss

Fra Stjørdal til Hegramo skal kryss bygges planskilt og utformes i samsvar med gjeldende krav. Kryss på denne strekningen må bygges planskilt på grunn av vegens ÅDT. Minsteavstand mellom kryss på strekningen Stjørdal–Hegramo er 1 km, og vegen skal være avkjørselsfri.

Fra Hegramo til Forrabru kan kryss bygges som forkjørsregulert T-kryss, rundkjøring eller planskilt kryss, i samsvar med gjeldende krav. I ny N100 er det ikke anbefalt å legge rundkjøringer eller miljøgater på riksveger. Dette kan kun gjøres unntaksvis og skal besluttes etter fraviksregimet.

Avkjørsler

Fra Stjørdal til Hegramo skal vegen være avkjørselsfri, noe som gjør at avkjørslene må føres inn på lokalvegnettet til et kryss.

Fra Hegramo til Forrabru kan vegen ha avkjørsler, men disse skal begrenses. Hvis det vurderes fartsgrense på 90 km/t på denne strekningen så kreves det i gjennomsnitt mindre enn 0,3 boliger/hytter/gårdsbruk pr. km med adkomst via avkjørsel til vegen. Noen jord- og skogbruksavkjørsler med begrenset bruksfrekvens kan tillates i tillegg. Det forutsettes minimalt med gang- og sykkeltrafikk langs vegen.

Belysning

N100.

Fra kapittel A 1.2 – spesielle planforutsetninger:

Belysning i gater og veger har betydning for trafikksikkerhet, framkommelighet, tilgjengelighet, trygghet, trivsel og opplevelse. Det er spesielt viktig med belysning på strekninger der det ferdes gående og syklende.

Fra B.9 Kapasitetssterke gater/veger:

Gående og syklende bør ha et sammenhengende tilbud på lokalt gatenett, evt. på parallell gang/sykkelveg eller sykkelveg med fortau.

Gaten/vegen bør belyses. Belysningen utformes i samsvar med kapittel D.6.

Nærmere beskrivelse av belysningstekniske krav er gitt håndbok V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning [16]. I V124, kap 3.8 står det at når gang- og sykkelvegen går parallelt med hovedvegen, skal hovedvegen belyses i samsvar med tabell 3.2. Samtidig skal det påses at gang-sykkelvegen får tilstrekkelig belysning.

Håndbok N100, revisjoner og konsekvenser

10.09.2018 ble det publisert på Vegvesenets hjemmesider at ny håndbok N100 er godkjent med unntak av vegklassene H2 og H3. Versjonen som det ble henvist til å brukes under planlegging er den som ble sendt til samferdselsdepartementet datert 22.12.2017, med unntak av H2 og H3.

I og med at det i bestillingen står at planleggingen skal skje med ny N100 lagt til grunn så skaper det en viss usikkerhet i og med at H2-standard ikke er godkjent pr. 02.11.2018. Ved konstruering av ny veglinje har det ikke blitt brukt de minimumsverdiene som kommer frem av ny N100 for å prøve å unngå endring av veglinjen hvis kurvaturkravene blir strengere når H2- og H3-standard blir godkjent senere.

6. Trafikkprognoser og registrerte ulykker

Trafikkgrunnlag

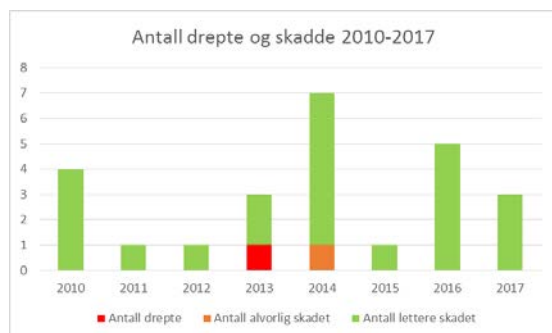
I følge NVBD er trafikkmengden langs strekningen:

Strekning	ÅDT ₂₀₁₇	Andel lange
Stjørdal – Hegramo	7.810	9%
Hegramo – Forrabrua	4.345	11%

Trafikkvekst basert på fylkesprognosen for Trøndelag viser at ÅDT i 2050 vil være på 10500 (12%lange) for strekningen Stjørdal– Hegramo, og at den for strekningen Hegramo– Forrabrua vil være 5900 (15%lange).

Trafikksikkerhet

I perioden 2010–2017 er det registrert 13 politirapporterte ulykker på strekningen Stjørdal – Forrabrua.



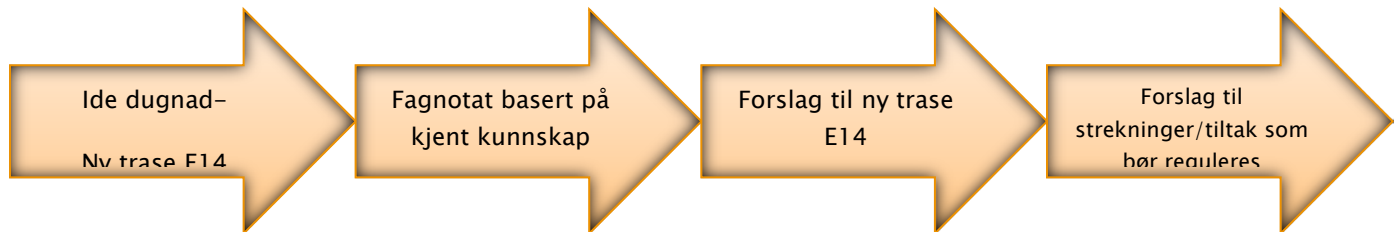
Diagrammet nedenfor viser fordeling på typer ulykker som har dominert.



Det er helt klart en trafikksikkerhetsmessig utfordringer med mange kryss og avkjørsler direkte til E14 på strekningen. Selv om det er vanskelig å konkludere ut fra 13 ulykker, gir overvekt av påkjøring bakfra og kryssulykker indikasjoner på det.

7. Metode

Utredningen er gjennomført med en tverrfaglig prosjektgruppe. I oppstartsmøte ble det gjennomført en idedugnad hvor det ble sett på mulige traseer for E14. Alle fagressurser i prosjektet har laget et fagnotat og synliggjort de viktigste utfordringen for sitt fag, vurdert i forhold til mulige traseer for E14. De ulike fagnotat er basert på allerede kjent kunnskap, og er grunnlaget for vurdering av trase for ny E14, og hva som bør reguleres for å få en sammenhengende og mest mulig framtidig trase for g/s veg langs E14.



Underveis i prosessen er prosjekteier og representant fra Strategiseksjonen blitt orientert. 1.gang med orientering var når forslag til ny trase for E14 var anbefalt og 2. gang etter at forslag til strekninger/tiltak som bør reguleres ble anbefalt.

8. Kjent kunnskap og vurdering av ny trase

Fagnotatene omhandler både kritiske områder/hensyn og kjent kunnskap som er viktig i den videre planleggingen. Alle fagnotater er vedlagt denne utredning.

Traseene som i oppstartsmøte er vurdert som aktuelle for ny framtidig E14 er:

- Etablering av Ny E14 i dagens trase ([Blå linje](#))
- Ny trase nord for dagens E14 ([Grønn linje](#))
- Ny trase sør for dagens E14 ([Oransje linje](#))

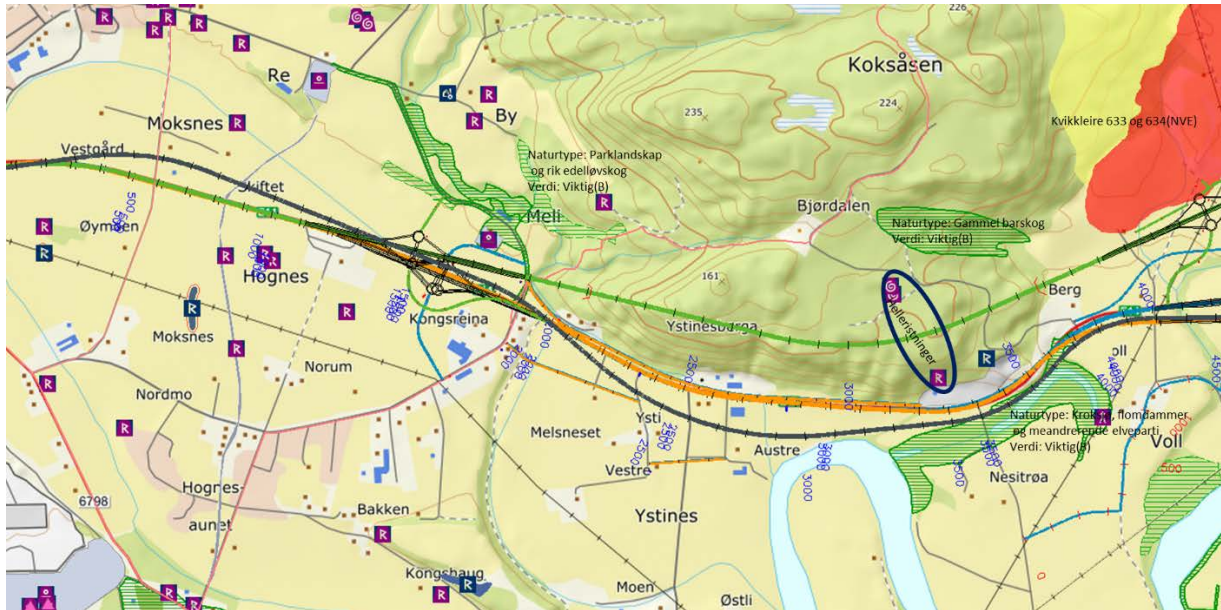
Optimaliserte traseer fra oppstartsmøte ble brukt som grunnlag for utarbeidelse av fagnotatene.

I etterkant er det også tegnet ut et 0+-alternativ (Sort linje), som er ny trase sør og så nært inntil dagens trase som mulig.

Generelt

1. Realleen og Hognesaunvegen har for mange konfliktpunkter til at det kan fungere som g/s veg. Realleen er trang, har blandet trafikk og krysser gjennom 2 gårdstun med kryssende gårdstrafikk. Stigningen er over 5%.
2. Eksisterende g/s veg har varierende kvalitet på dekke. Dette skyldes i hovedsak dårlig kantstabilitet, liten dekkebredde og at den brukes til tunge kjøretøy(drift/landbruk).
3. Langs dagens trase er det 29 boligbygg (31 boenheter) gjennomsnittlig støynivå over døgnet 65 dB eller høyere (rød støysone iht. T-1442) og 52 boligbygg (73 boenheter) har støynivå mellom 55 og 65 dB (gul sone).
4. Det er ca. 12 kryss og 59 avkjørsler fra Ligårdskrysset til Forra bru.

Ligårdskrysset– Bergskeiva



	Friluftsliv/fotturer
	Kulturminner (Riksantikvaren)
	Naturtype (Miljødir)
	Skred/Kvikkleire (NVE)

Kjent kunnskap/utfordringer



- Dagens E14 har en helårsbæreevne på godt over 10 tonn(krav). Alt i alt ansees dagens vegkropp som god, og den bør kun ved hjelp av dekkefornyelse ha god restlevetid.
- Det er avmerket skredfare mhp. stein ved Ydstinesberget/Bergskeiva, men blir vegen liggende som i dag er det ingen fare.
- Dagens E14 glir godt inn i landskapet på det meste av strekningen da den ligger på terrengnivå.



- Bygging i eksisterende trase er krevende i byggefasen.
- Med unntak av alternativ nord så vil alle berøre naturtype i Bergshølen(Verdi: viktig(B)). Alternativ nord berører naturtype Mæle/Mæle nord(Verdi:viktig(B)).
- Alternativ nord berører kvikkleireområde 634–Storhaugen (faregrad høy/konsekvens alvorlig).
- Utbedring/utvidelse av dagens E14 med midtdeler og avkjørselsesfri kan gi barrierevirkninger. Det kan bryter sammenhengende strukturer i landskapet mellom gårdtun, og lokalveger tar mye areal. Kryss blir dominerende/kryssbehov må vurderes. Det vil også medfører nærføring til gårdstun.
- Tunnel(Alt.Nord) er kostnadskrevende både å bygge og å drifte.

Vurdering

Tunellalternativet bør på grunn av kostnader, unngås. Det betyr at det da vil det være 0+alternativet som er mest aktuell. Å bygge i eksisterende trase er krevende. Det er krevende både med hensyn til anleggsgjennomføringen, trafikkavvikling, nærføring bolighus og støy.

Så derfor anbefales det at ny trase for E14 på denne strekningen legges sør (0+–alternativet) for dagens trase fra Ligårdkrysset til like før Bergshølen.

For å ikke berøre naturtypen ved Berghølen så anbefales det at ny trase for E14 legges nord for dagens i område ved Bergshølen. Nord for dagens trase ved Berghøshølen ligger det et masseuttak.

Bergskeiva–Hegra



	Friluftsliv/fotturer
	Kulturminner (Riksantikvaren)
	Naturtype (Miljødir)
	Skred/Kvikkleire (NVE)

Kjent kunnskap/utfordringer



- Dagens E14 har en helårsbæreevne på godt over 10 tonn(krav). Alt i alt ansees dagens vegkropp som god, og den bør kun ved hjelp av dekkefornyelse ha god restlevetid.
- Dagens E14 glir godt inn i landskapet på det meste av strekningen da den ligger på terrengnivå.



- Bygging i eksisterende trase er krevende i byggefasen.
- Utbedring/utvidelse av dagens E14 med midtdeler og avkjørselsesfri kan gi barrierevirkninger. Det kan bryter sammenhengende strukturer i landskapet mellom gårdtun, og lokalveger tar mye areal. Kryss blir dominerende/kryssbehov må vurderes. Det vil også medfører nærføring til gårdstun.

- Med unntak av alternativ nord så vil alle berøre naturtype ved Trøite(Verdi svært viktig (A)). Alternativ nord berører naturtype Sør for Kyllø(Verdi viktig(B)).
- Alternativ nord berører kvikkleireområdene 635–Børstad (faregrad lav/konsekvens alvorlig) og 636 Kyllø–syd(faregrad lav/konsekvens alvorlig).
- Alternativ sør kan berøre Stjørdalselva som er et nasjonalt laksevassdrag og generelt et viktig økologisk element i området.

Vurdering

I dette området er det landbrukseiendommer som ligger på begge side av E14. Langs dagens trase er det nærføring til gårdsbruk. Ulempene, som nevnt tidligere, med å gå i dagens trase gjør at det heller ikke her anbefales som ny trase for E14.

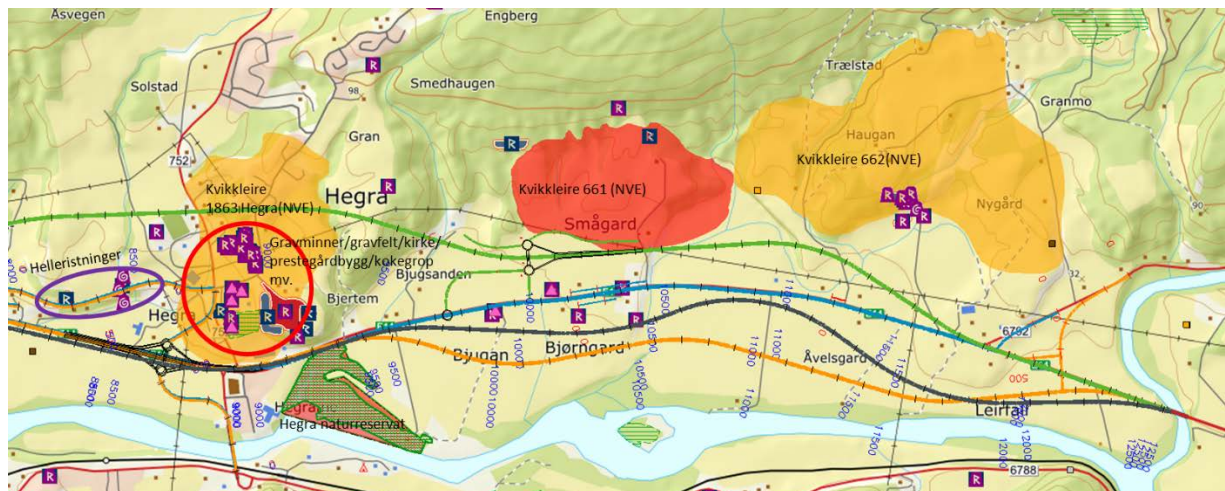
Alternativ sør vurderes som uaktuell utfra Stjørdalselvas betydning, og dette alternativet forventes det at det kan komme innsigelse fra Fylkesmannen.

Alternativ 0+ går litt sør for eksisterende. Da kan tilpasning til eksisterende gårdstun gjøres, men det vil være behov mange landbruksunderganger.

Med alternativ Nord så unngås en del nærføring til gårdstun og alternativet er bedre med hensyn til drift av landbruksjorda. Alternativet berører en del kvikkleireområder og bør justeres slik at dette unngås.

Et justert Nord-alternativ eller 0+ alternativ vurderes som mest aktuelle for denne strekningen.

Hegra– Forra bru



	Friluftsliv/fotturer
	Kulturminner (Riksantikvaren)
	Naturtype (Miljødir)
	Skred/Kvikkleire (NVE)

Kjent kunnskap/utfordringer



- Dagens E14 har en helårsbæreevne på godt over 10 tonn(krav). Alt i alt ansees dagens vegkropp som god, og den bør kun ved hjelp av dekkefornyelse ha god restlevetid.
- Dagens E14 glir godt inn i landskapet på det meste av strekningen da den ligger på terrengnivå.



- Bygging i eksisterende trase er krevende i byggefasen.
- Utbedring/utvidelse av dagens E14 med midtdeler og avkjørselsfri kan gi barrierevirkninger. Det kan bryter sammenhengende strukturer i landskapet mellom gårdtun, og lokalveger tar mye areal. Kryss blir dominerende/kryssbehov må vurderes. Det vil også medfører nærføring til gårdstun. Bjørngård og Bjugan har vedtaksfredede bygninger.
- Alle traseer unntatt trase nord vil berøre Hegra Naturreservat.
- Alternativ nord går igjennom kvikkleireområdet 1863 Hegramo (faregrad middels/konsekvens meget alvorlig) og de øvrige traseer går i kanten på dette kvikkleireområde. Videre vurderes alternativ nord å berøre også kvikkleierområdet 661–Smågård(faregrad høy/konsekvens alvorlig).
- Alternativ sør kan berøre Stjørdalselva som er et nasjonalt laksevassdrag og generelt et viktig økologisk element i området.

Vurdering

Forbi Hegra så går, med unntak av alternativ Nord, alle alternativene i/langs eksisterende E14. Dette fordi det Hegra naturreservat ligger fra eksisterende E14 og ned til Stjørdalselva. Alternativ Nord er vist med tunnel under Hegra sentrum. Det har vist seg at eksisterende grunnboringer gjort i området viser at det er løsmasser over 50 meter under eksisterende terreng. Dette betyr at tunnelalternativet ikke er aktuelt her.

Fra Hegra og til Forra bru så er situasjonen omtrent lik situasjonen slik den er før Hegra sentrum og et justert Nord-alternativ eller 0+ alternativ vurderes som mest aktuelle for denne strekningen.

9. Usikkerheter

Utredningen er basert på kjent kunnskap og det knytter seg spesielt usikkerheter i forbindelse med vurdering av grunnforhold.

10. Konklusjon/anbefaling

Ny trase E14

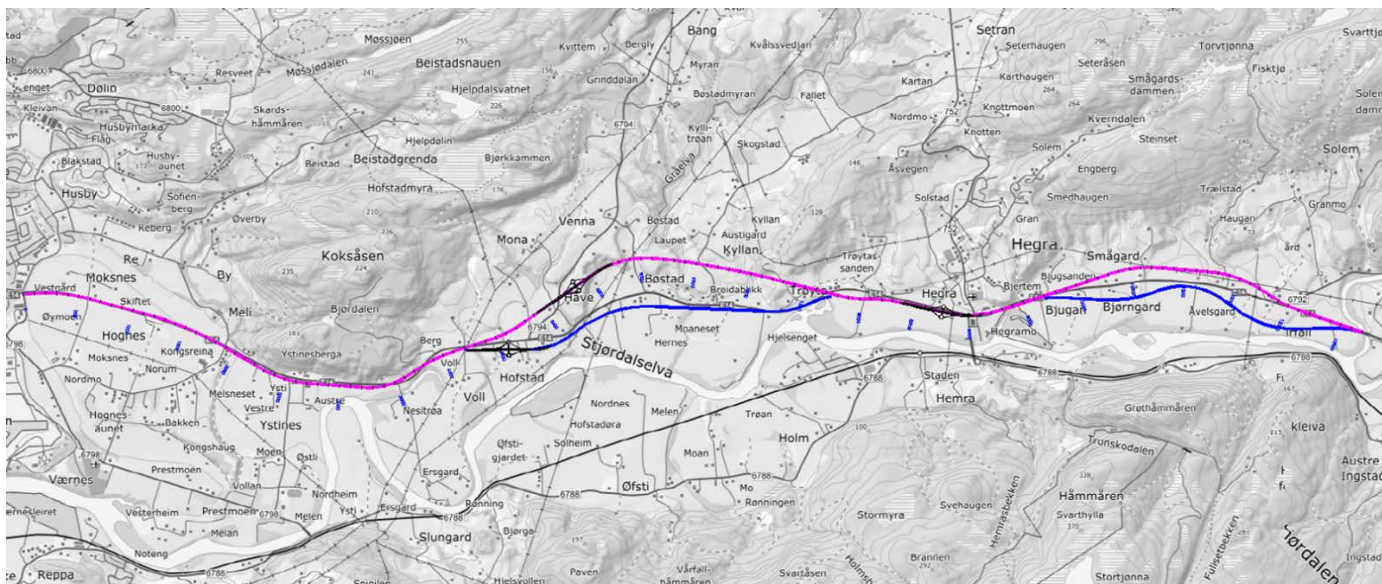
Anbefaling av ny trase baserer seg på kjent kunnskap og vurdering i kapittel 7.

Det anbefales på strekningen Ligårdskrysset til Bergskeiva at ny E14 legges i/like sør for dagens trase.

På strekningen Bergskeiva til Hegra og fra Hegra til Forra bru anbefales det å legge en ny trase for E14 nord for eksisterende.

Det er imidlertid usikkerheter knyttet til grunnforholdene, og skulle grunnundersøkelser vis at det blir store kostnader eller ikke gjennomførbart, så vil prosjektet anbefale alternativ 0+. Hensynet til kostnader, nærføring, landbruk og landskap vurderes å være avgjørende.

Med ny standard for E14 så er det krav om at det skal være over 1 km mellom hvert kryss.



Kart viser forslag til ny trase for E14, der lilla linje viser anbefalt trase og blå linje viser alternativ trase.

Det anbefales at det etableres 1 planskilt kryss sør for Hegra

Planskilt kryss ved Bergskeiva bør vurderes i forhold til krav på lokalvegnett (ÅDT), ved regulering av ny E14.

Utbyggingsstrategi:

Ved utbygging av ny E14 så anbefales det at strekningen Ligårdskrysset – Hegra bygges i en etappe. Det skal bygges ny veg med midtdeler og tilhørende lokalvegnett, og det vurderes derfor formålstjenlig og effektivt å gjøre dette for hele strekningen.

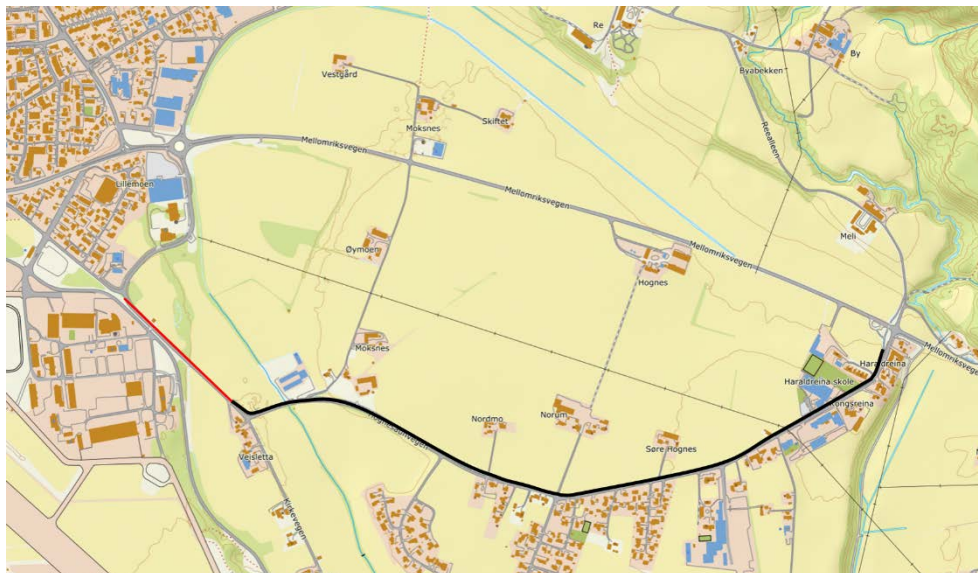
Planbehov ny E14

For å korte ned planlegging og behandlingstid, anbefales reguleringsplan som neste plannivå. Siling av alternativer kan eksempelvis gjøres i planprogrammet, og konsekvensutredning (KU) gjennomføres på anbefalt alternativ.

Sammenhengende/framtidig gang/sykkel veg langs E14.

Vurdering av ny trase for E14 skal ligge til grunn for hvor sammenhengende g/s veg bør legges. Dette for å unngå nødvendig ombygninger når ny E14 skal bygges.

Fra Ligårdkrysset og frem til Haraldreina så er det eksisterende g/s veg (sort linje) som går fra Haraldreina og langs Høgnesaunvegen. Denne kan forlenges med 400 m ny g/s veg (rød linje), og da vil man oppnå sammenhengende g/s veg nett.



Prosjektgruppa har vurdert denne løsningen i forhold til å bygge ny langs eksisterende E14. Å gjenbruke eksisterende g/s veg langs Høgnesaunvegen gir en g/s veg som er ca. 700 meter lengre. I tillegg inneholder den flere konfliktpunkter (skole, barnehage, bilforretning mv.).

Prosjektgruppa mener samlet sett at å bygge ny g/s veg langs dagens E14 vil gi en bedre måloppnåelse, og den kan også gjenbrukes når ny E14 blir utbygd.

Med bakgrunn i dette anbefaler prosjektgruppa at ny g/s veg reguleres nord for dagens E14.

Det er satt av 100 mill.kroner til g/s- veg Stjørdal–Hegramo. Å bygge g/s veg på de strekningene som foreslås regulert, vurderes ikke å koste til sammen 100 millioner kroner. Det er derfor vurdert ytterligere tiltak som kan bedre trafiksikkerheten. Tiltak som har vært drøftet er:

- a) Forlengelse g/s veg fra kryss E14/fv.6792 og frem til Forra Bru.
- b) Utbedre ulykkes utsatt kurver ved Håvereina.
- c) Avkjørselssaneringer/busslommer.

Vurdering av alternativ a)

På denne strekningen er potensiale for gående og syklende vurdert til å være under 50 i et normaldøgn. Potensialet vurderes så lavt at å bygge ny g/s veg langs denne strekningen har lav måloppnåelse.

Vurdering av alternativ b)

Ved Håvereina har det vært flere ulykker med høy alvorlighetsgrad. En utbedring av kurven(e) her samtidig med at det bygges g/s veg vurderes kostnadseffektiv, og med god måloppnåelse. Anbefales regulert.

Vurdering av alternativ c)

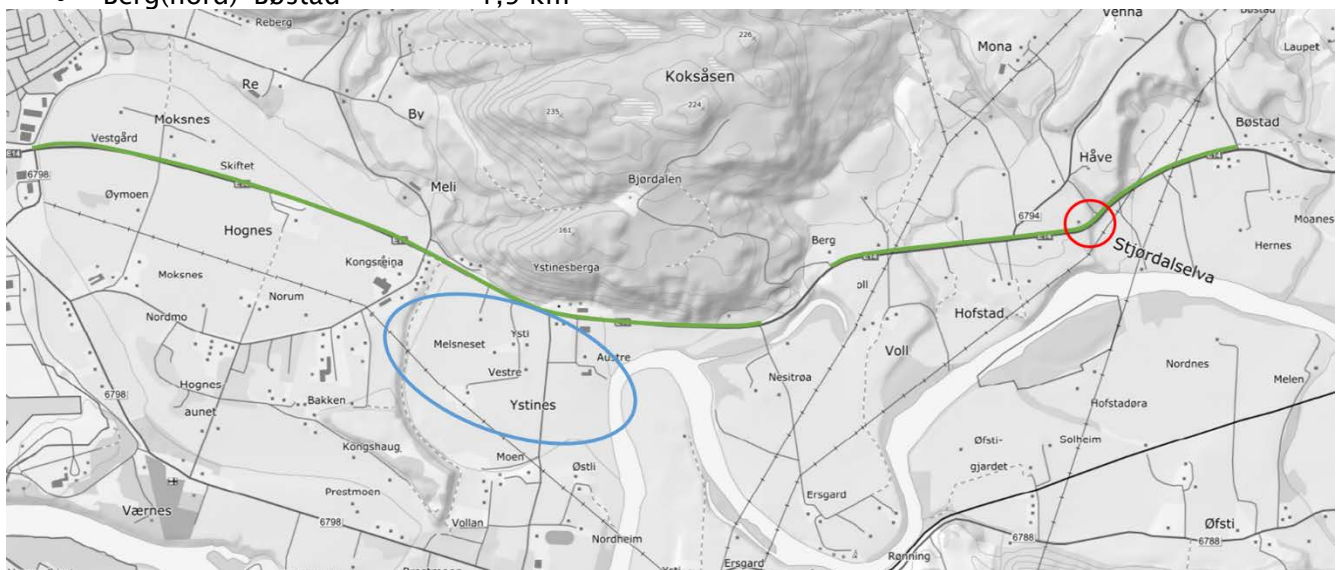
Det er mange avkjørsler langs E14. Flere avkjørsler på nordsiden kan vurderes sammenslått når ny g/s veg planlegges.

På sørsiden er det område ved Ydstineset som er registrert med flest ulykker i forbindelse med av/på- kjøring E14. Det anbefales derfor at det i forbindelse med reguleringsplanarbeidet vurderer avkjørselssaneringer for dette området.

Oppsummering av det som anbefales regulert

Delstrekninger (vist med grønn linje) som foreslås regulert med ny g/s-veg er:

- Ligårdskrysset–Berg(sør) 3,3 km
- Berg(nord)–Bøstad 1,9 km



I tillegg foreslås det at det reguleres en kurveutbedring (rød sirkel) ved Håvareina, og avkjørselssanering ved Ystines (blå sirkel).



Statens vegvesen
Region midt
Ressursavdelingen
Postboks 2525 6404 MOLDE
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-midt@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen