

Oppdragsgiver: IMS Group AS og Risør Båtsenter AS
Oppdragsnavn: Krana - Trafikkanalyse
Oppdragsnr: 643688-02
Utarbeidet av: Bodil Fagerland Gjeruldsen
Oppdragsleder: Sigrid Hellerdal Garthe
Dato: 06.08.2025
Tilgjengelighet: Åpent

Trafikkanalyse Krana



Figur 1 Fv. 3452, Kranveien. Foto Asplan Viak, SHG, august 2025

Versjonslogg:

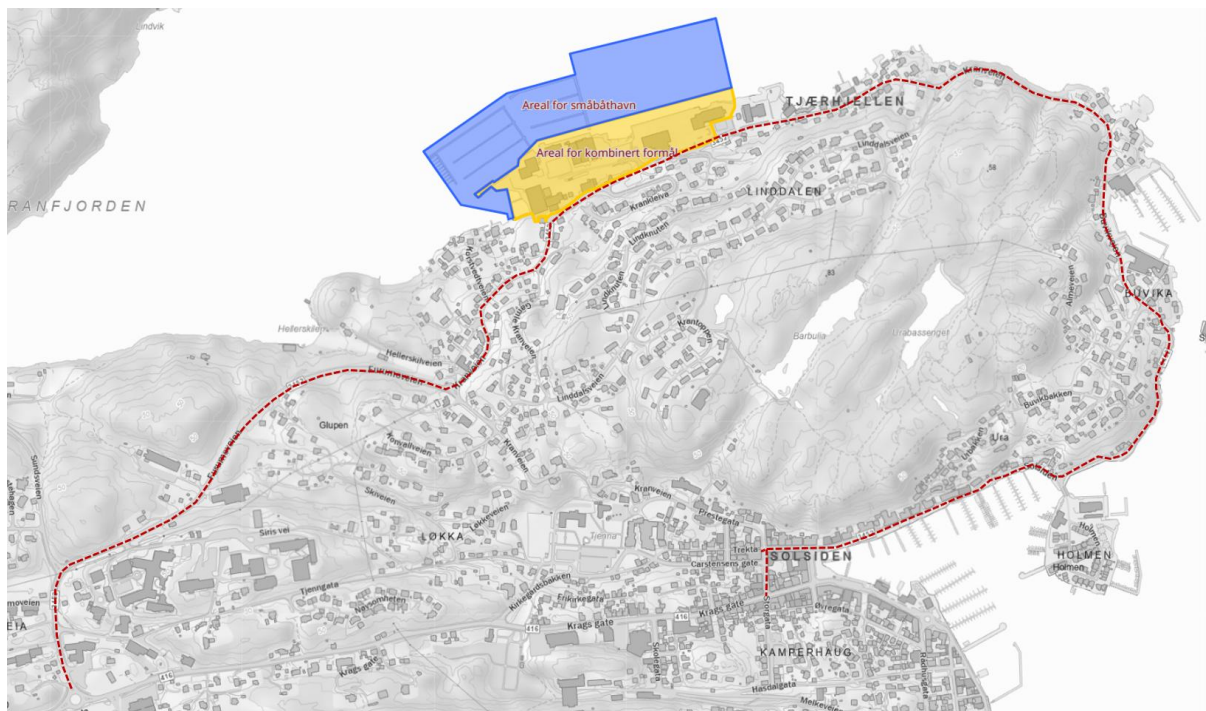
01	08.09.25	Versjon til Risør kommune/Agder fylkeskommune	BFG/SHG	AAE
00	06.09.25	Leveranseutkast til oppdragsgiver	BFG	AAE
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

Innholdsfortegnelse

Trafikkanalyse Krana	1
1. Innledning.....	4
1.1. Bakgrunn	4
1.2. Veiene	4
2. Beskrivelse av fv. 3452	10
2.1. Trafikktall og fartsgrense	10
2.2. Veistrekningene	12
2.3. Renovasjon	19
2.4. Skoleveier	19
2.5. Dagens busstilbud.....	20
2.6. Ulykker	22
3. Fremtidige planer	28
3.1. Framtidig økning i ÅDT	29
4. Eksempler på tiltak	31
4.1. Forslag til fysiske tiltak.....	31
4.2. Prioritering av tiltak.....	32
5. Kilder	34

Sammendrag

Asplan Viak har fått i oppdrag fra IMS Group AS og Risør Båtsenter AS å utarbeide en trafikkanalyse for fylkesvei 3452. Oppdraget er bestilt av Risør kommune, i dialog med Agder fylkeskommune, som en del av IMS Group AS/Risør båtsenter sitt innspill til kommuneplanens arealdel i 2024.



Figur 2 Rød linje viser analysestrekningen, fv. 3452, fra Frydendal via Furumveien, Kranveien, Buvikveien, Solsiden, Havnegata og Storgata til den møter Kragsgata. Innspillet kommuneplanens arealdel er tegnet inn (hhv. kombinert formål bolig/næring) og areal for småbåthavn.

I notatet gjennomgås de ulike veistrekningene med standard og utforming. Det beskrives trafikk tall og hvordan veien brukes som skolevei samt løsning for kollektivtransport. I notatet framgår også registrerte ulykker langs veistrekningene. Det er mange utbyggingsprosjekt langs fylkesveien, og det beskrives overordnet hvor mange enheter som er i planleggingsfase, samt hvor stor trafikkøkning dette til sammen kan medføre.

I notatet presenteres også eksempler på tiltak som kan gi fv. 3452 en høyere standard, med fokus på trafiksikkerhet. Tiltakene prioriteres grovt, men det er ikke anslått kostnad, tidspunkt eller ansvarlig.

Utredningen er skrevet av Bodil Fagerland Gjeruldsen (vegplanlegger), med noen suppleringer fra Sigrid Hellerdal Garthe (samfunnsplanlegger). Arne Anton Erlandsen (vegplanlegger) har gjort kvalitetssikring (KS).

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Høsten 2024 ble det sendt inn et kommuneplaninnspill for utvikling av bolig/næring på industriområdene på Krana. I forbindelse med den administrative vurderingen av innspillet, har Risør kommune - etter dialog med fylkeskommunen - sendt brev til forslagsstiller om å utarbeide en trafikkanalyse for fylkesvei 3452. Analysen skal fokusere på trafiksikkerhet, trafikkavvikling, dagens utfordringer og flaskehalser, på hele strekningen fra Frydendal til Kragsgata. Analysen skal også vurdere muligheter for fysiske utbedringer.

1.2. Veiene

Fylkesveien utgjøres av seks delstrekninger fra Frydendal til sentrum: Furumveien, Kranveien, Buvikveien og Solsiden, Havnegata og Storgata.



Figur 3 Fylkesvei 3452

1.2.1. Furumoveien

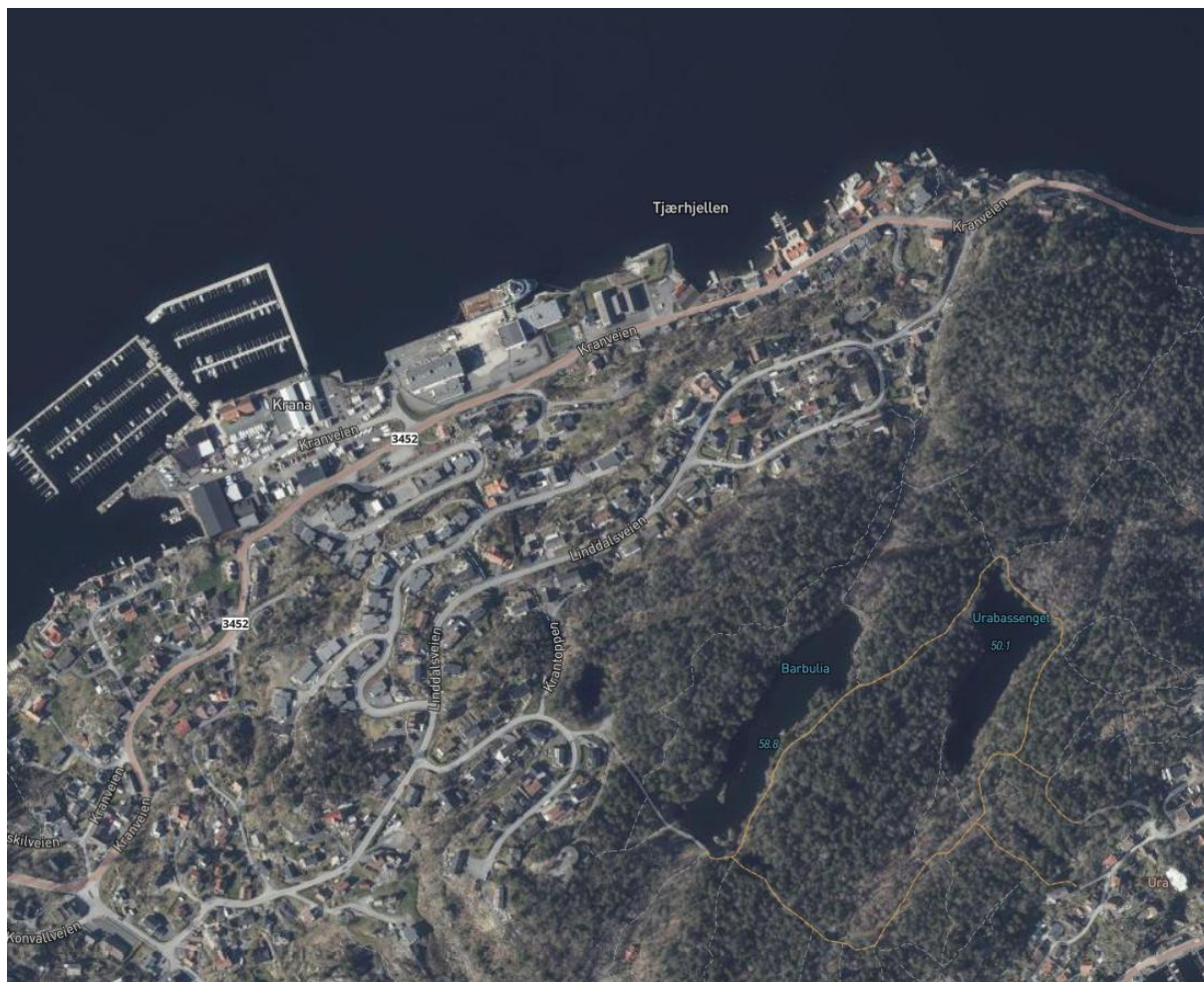
Furumoveien er mellom rundkjøringa på Frydendal og kryss mot Kranveien/Hellerskilveien. Strekningen er rett i overkant av 1 km.



Figur 4 Furumoveien (hentet fra Risør kommunes kartløsning)

1.2.2. Kranveien

Kranveien er mellom kryss Furumoveien/Hellerskilveien og Buvikveien. Strekningen er rett i overkant av 1,3 km.



Figur 5 Kranveien (hentet fra Risør kommunes kartløsning).

1.2.3. Buvikveien

Buvikveien er mellom Kranveien og Solsiden. Strekningen er ca 850 m.

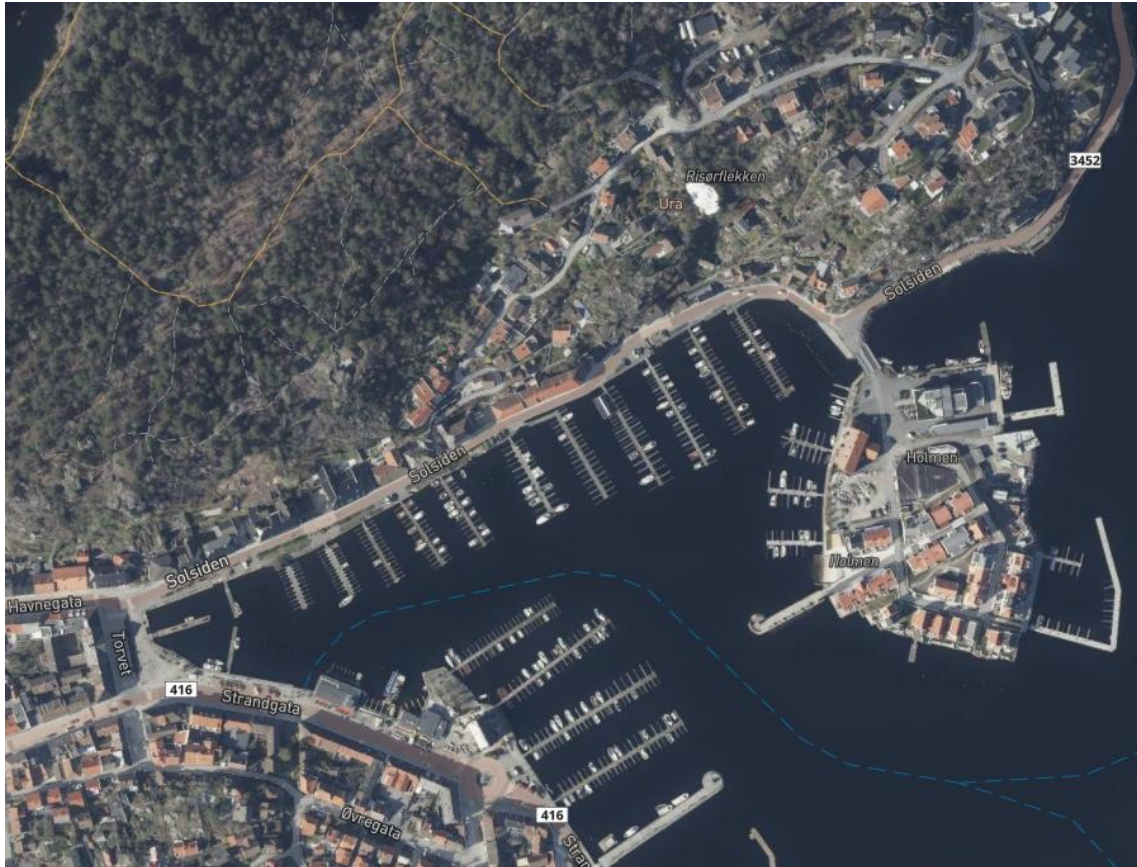


Figur 5 Buvikveien (hentet fra Risør kommunes kartløsning)

1.2.4. Solsiden

Solsiden er mellom Buvikveien og Torvet/Havnegata i Risør sentrum.

Strekningen er ca 520 m.



Figur 6 Solsiden (hentet fra Risør kommunes kartløsning)

1.2.5. Havnegata og Storgata

Strekningen er mellom Solsiden/Torvet og Kragsgate. Havnegata er ca 100 m, strekningen i Storgata er ca 80 meter. Havnegata er enveiskjørt mot vest.



Figur 7 Havnegata og Storgata (hentet fra Risør kommunes kartløsning)

2. Beskrivelse av fv. 3452

I dette kapittelet omtales

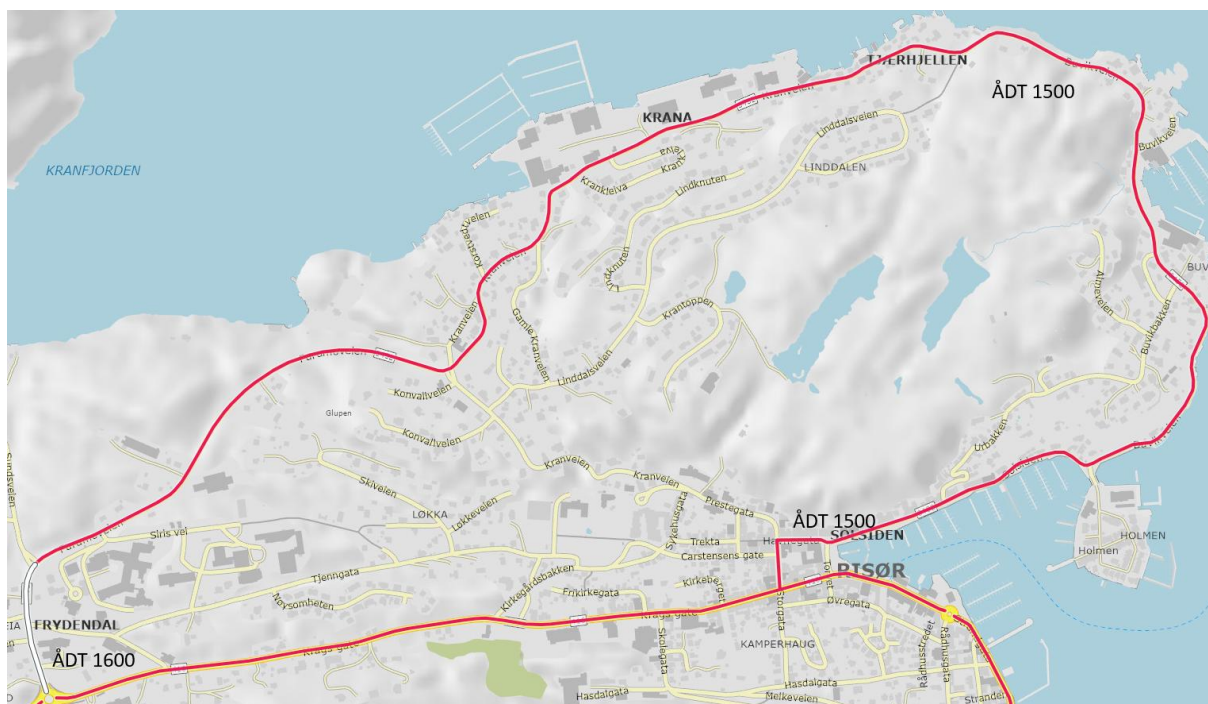
- Trafikktall og fartsgrenser
- Nedslagsfelt for mulige gående og syklende
- Busstilbud
- Tidligere ulykker

2.1. Trafikktall og fartsgrense

Kartet under viser estimert årstdøgnstrafikk (ÅDT) for Furumveien (fv 3452) frem til Sundsveien, med en beregnet trafikkmengde på 1600 kjøretøy per døgn for året 2024.

Videre langs strekningen mot Kragsgate - inkludert Furumveien, Kranveien, Buvikveien, Solsiden, Havnegata og Storgata - er ÅDT estimert til 1500 kjøretøy per døgn.

Disse tallene er basert på erfaringsbaserte estimater og representerer samlet trafikk i begge kjøreretninger.

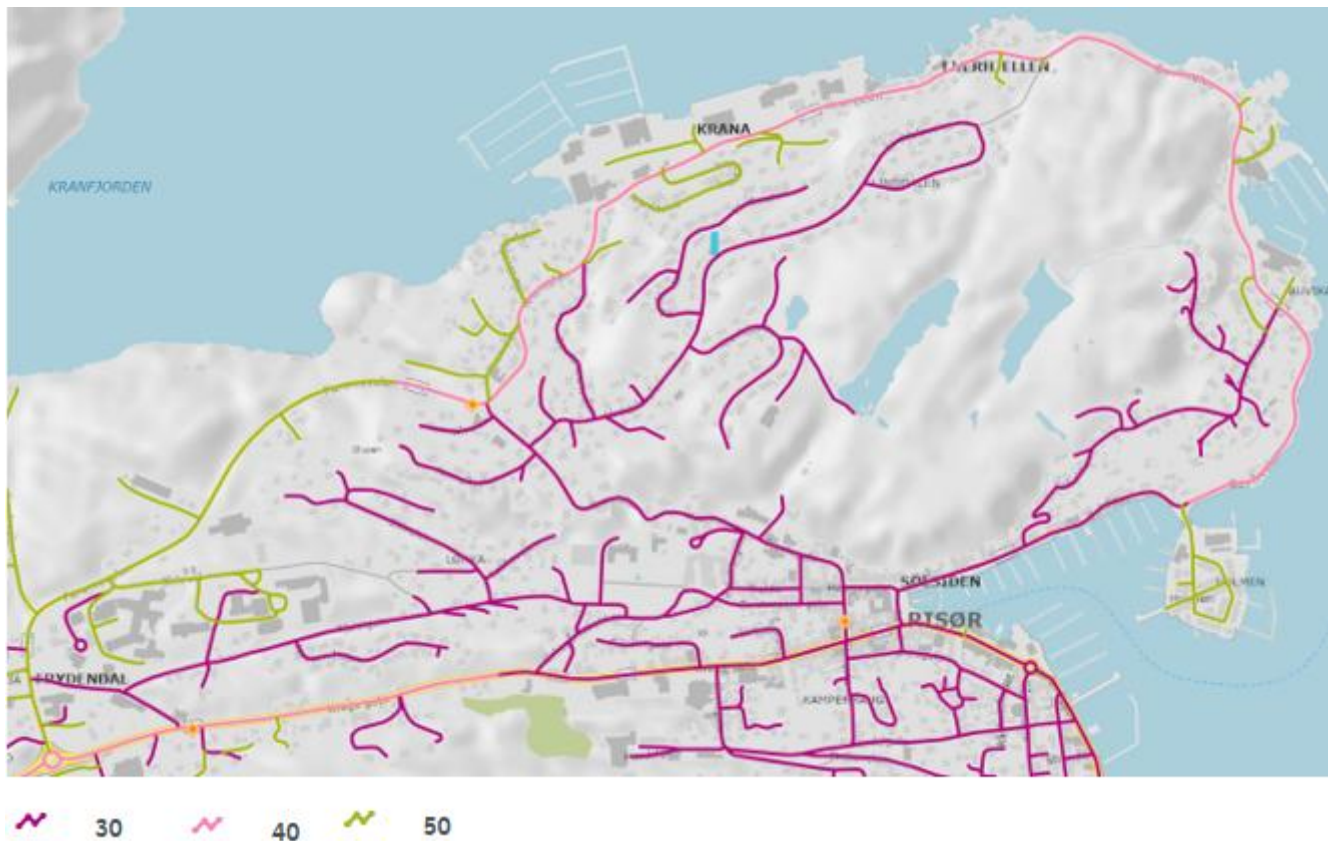


Figur 9 ÅDT på fv3452 (hentet fra Vegdata)

Antatt økning i ÅDT som følge av utbyggingsplaner finnes under kap. 2.7 Økning i ÅDT.

Fartsgrense

Kartene under viser fartsgrenser hentet fra Vegkart.no. Langs Furumveien (fv3452) er fartsgrensen 50 km/t, frem til ca 140 m fra kryss med Kranveien, videre er det 40 km/t frem til Solsiden, hvor den reduseres til 30 km/t gjennom byområdet.



Figur 10 Fartsgrenser (hentet fra Vegkart.no).

2.2. Veistrekningene

I kapittelet beskrives strekningenes standard og utforming.

Bruksklasse (www.vegvesen.no/veglistar)

- Fra Frydendal til kryss Holmen har veien en definert bruksklasse for normaltransport på Bk10-50 tonn. Maks vogntoglengde er 19,5 meter.
- Fra Holmen til Torvet (strekning Solsiden) er bruksklasse BkT8-40 tonn. Her er merknad «**Kjøring kun offentlige servicebiler og buss**».
- Strekningen Havnegata og Storgata har definert bruksklasse for normaltransport på Bk10-50 tonn. Maks vogntoglengde er 19,5 meter.



Figur 8 Analyseområdet fv. 3425. For strekningen på Solsiden er det vektbegrensninger. For kjøretøy mellom 8 og 40 tonn tillates kun offentlige servicebiler og buss.

2.2.1. Furumoveien

Langs Furumoveien fra rundkjøringen ved Frydendal er det etablert fortau frem til krysset med Kranveien. Fortauet varierer i både bredde og kvalitet, og det er hovedsakelig plassert på høyre side av veien. Enkelte strekninger har fortau på begge sider, men dette er ikke gjennomgående.

Det er flere direkte avkjøringer til Furumoveien.



Figur 11 Furumoveien (bilde fra befaring, SHG, aug. 2025)

2.2.2. Kranveien

Langs Kranveien fra kryss Furumoveien/Hellerskilen er det ikke fortau. Det er stedvis lav mur ved nivåer som gående og syklende lett kan tippe over, og veibredden er varierende. Det er også tidvis dårlig sikt lengde.



Figur 12 Kranveien (Google Maps)



Figur 13 Kranveien (Google Maps)

2.2.3. Buvikveien

Langs den aktuelle strekningen finnes ikke fortau, og veien oppleves som smal, med parkering langs veikanten. Dette er bekreftet både gjennom befaring og ved bruk av Google Street View. Det er flere direkte avkjøringer til Buvikveien og tidvis kort siktlengde. Mangelen på fortau og parkerte biler langs veien kan medføre redusert trafiksikkerhet, særlig for gående og syklende.



Figur 6 Buvikveien har stedvis smal veibredde og kort siktlengde. Foto SHG aug. 2025



Figur 14 Buvikveien (Google Maps)

2.2.4. Solsiden

Strekningen er en bygate med sjøen på den ene siden og bebyggelse på den andre. Langs strekningen finnes det varierende typer fortau på begge sider av veien, med ulik bredde og standard. Enkelte steder er det etablert tilrettelagte krysningspunkter for gående, noe som kommer til uttrykk gjennom endringer i belegningstype og overgang fra asfalt til brostein. Disse visuelle markeringene bidrar til å signalisere gangprioritet og kan forbedre trafiksikkerheten.

Det er flere parkeringsplasser på strekningen, flere av dem med vinkelrett plassering fra Solsiden.



Figur 15 Solsiden (Google Maps)



Figur 7 Solsiden har parkeringsplasser langs gata. Foto SHG, aug. 2025

2.2.5. Havnegata

Langs den enveiskjørte gata er det etablert fortau på begge sider, men disse benyttes delvis til vareeksponering fra butikkene. Det kan redusere den tilgjengelige gangbredden og kan påvirke fremkommeligheten for gående – særlig for personer med barnevogn, rullestol eller nedsatt syn. Dette kan også ha konsekvenser for trafiksikkerheten og universell utforming.



Figur 16 Havnegata (Google Maps)

2.2.6. Storgata

Det er fortau på begge sider av gata, men også disse benyttes delvis til vareeksponering fra butikkene. På samme måte som for Havnegata, kan det redusere den tilgjengelige gangbredden og kan påvirke fremkommeligheten for gående. Dette kan også ha konsekvenser for trafiksikkerheten og universell utforming.

Det er parkering forbudt langs denne strekningen.



Figur 17 Storgata (Google Maps)



Figur 8 Foto viser Storgata, med gjenoppbygging av Storgata 7 og 9 etter brannen i 2021 (SHG, aug. 2025)

2.3. Renovasjon

Renovasjon for privathusholdninger utføres av RTA, Risør og Tvedestrandregionens avfallsselskap AS.

Felles for alle veistrekningene utenom Havnegata (enveiskjørt), er at renovasjonsbil kjører i begge retninger. Renovasjon skjer uten behov for å krysse veien – avfallet hentes fra samme side som renovasjonsbilen kjører på. Dette bidrar til effektiv og trafiksikker drift og reduserer behovet for manøvrering i trafikkert område.

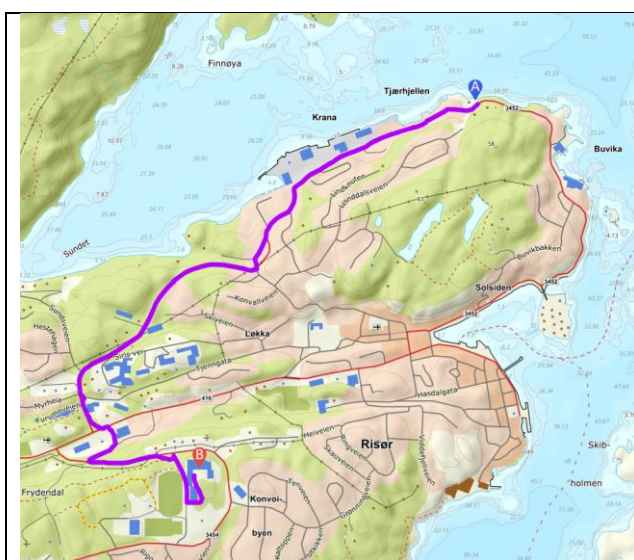
2.4. Skoleveier

Det bor flere barn langs strekningen og mange går, sykler eller sparkesykler langs veien til og fra skolen.

Elever i grunnskolen har rett til gratis skoleskyss dersom:

- 1. klassinger har mer enn 2 km til skolen.
- 2.-10. klassinger har mer enn 4 km til skolen.
- Skoleveien er særlig farlig eller vanskelig.
- Eleven har nedsatt funksjonsevne eller midlertidig skade/sykdom som gjør det vanskelig å bruke kollektivtransport.

I avstandsverktøyet til kollektivselskapet AKT ([Kart - AKT Skoleskyss](#)) kan en gjøre målinger av avstand fra bolig til skole. Avstanden måles fra inngangsdøren hjemme til inngangsdøren på skolen, og både offentlige og private veier regnes med.



Figur 9 Kart som viser skolevei fra Kranveien 78 til Risør barneskole, målt til 3125 meter (AKT.no)



Figur 10 Kart som viser skolevei fra Buvikveien 43 til Risør barneskole, målt til 2970 meter (AKT.no)

Målingene i kartet viser at hele veistrekningen ligger innenfor 4 km avstand til skolen. Skolebarn som bor i dette området har i hovedsak ikke tilgang til gratis skoleskyss (med unntak av 1. kl. og ved spesielle tilfeller).

2.5. Dagens busstilbud

Det er bybussen (linje 163) som betjener fv. 3452.

163 Bybuss Risør - Krana				
Skoledager				
Risør Tollboden	0800	1100	1300	1420
Tjærhellen	0804	1104	1304	1424
Sundsveien	0808	1108	1308	1428
Risør barne- og u.skole	0812			
Risør Tollboden	0820	1115	1315	
= kjøres av linje 162 Krabbesund				

Figur 22, Rutetider AKT. Hentet ut i august 2025.

Rutetidene fra august 2025 viser at det er inntil avganger daglig. I helgene og i ferier går det ikke buss langs strekningen. Mange skolebarn tar bussen om morgenen, men det må de selv betale gjennom månedskort/bussbillett dersom de ikke tilfredsstiller kriteriene for gratis skoletransport.

2.5.1. Holdeplasser

Vegdatabanken og busselskapet AKT opererer med ulike kartgrunnlag for registrering av bussholdeplasser, noe som skaper uklarheter i oversikten over stoppesteder. Langs den aktuelle strekningen finnes det kun et fåtall holdeplasser med skilt, og disse har varierende grad av tilrettelegging. Se kart nedenfor.

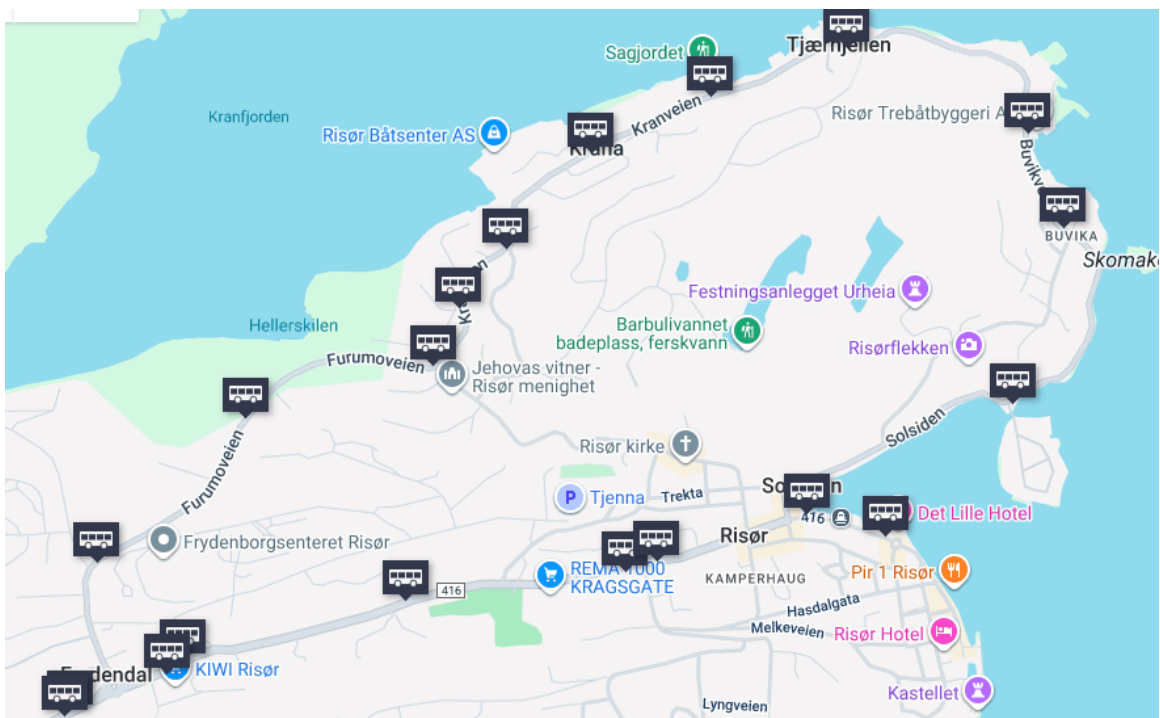
Ifølge brukere i området er det vanlig praksis at passasjerer venter langs veikanten, og at bussene stopper der det er behov – uavhengig av om stedet er registrert som holdeplass. Dette tyder på en uformell og fleksibel praksis som kan gi fordeler for dem som tar bussen ofte, men kanskje skape usikkerhet og lengre avstand til holdeplass blant dem som ikke kjenner til denne praksisen.

Bussholdeplasser som kommer frem av Vegdatabanken



Figur 20 Holdeplasser som er registrert i Vegdatabanken (hentet fra Vegdata.no).

Bussholdeplasser som kommer frem fra busselskapet AKT



Figur 21 Kartet fra AKT viser vesentlig flere holdeplasser langs strekningen.

For mange av holdeplassene i AKTs kart mangler både fysisk tilrettelegging og busstopp-skilt (512-skilt).

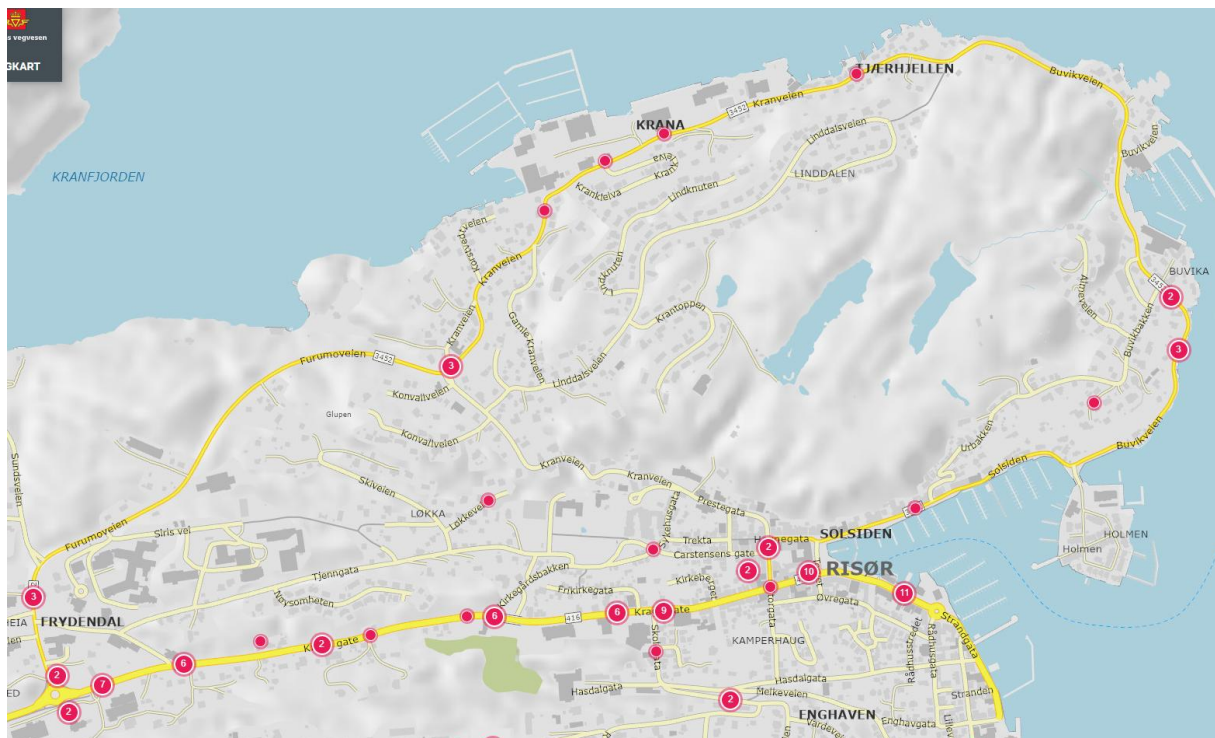
Eksempel på registrert holdeplass uten tilrettelegging:



Figur 11 Ved brua til Holmen er det ifølge AKT en registrert holdeplass, men det mangler busstopp-skilt og venteareal. Foto SHG, aug. 2025. Bussen stopper sannsynligvis dersom det venter passasjerer her.

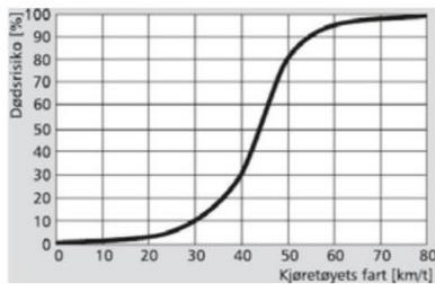
2.6. Ulykker

Det har vært få ulykker langs strekningen de siste 5-10 årene. Vi har derfor tatt med ulykker de siste 20 årene.



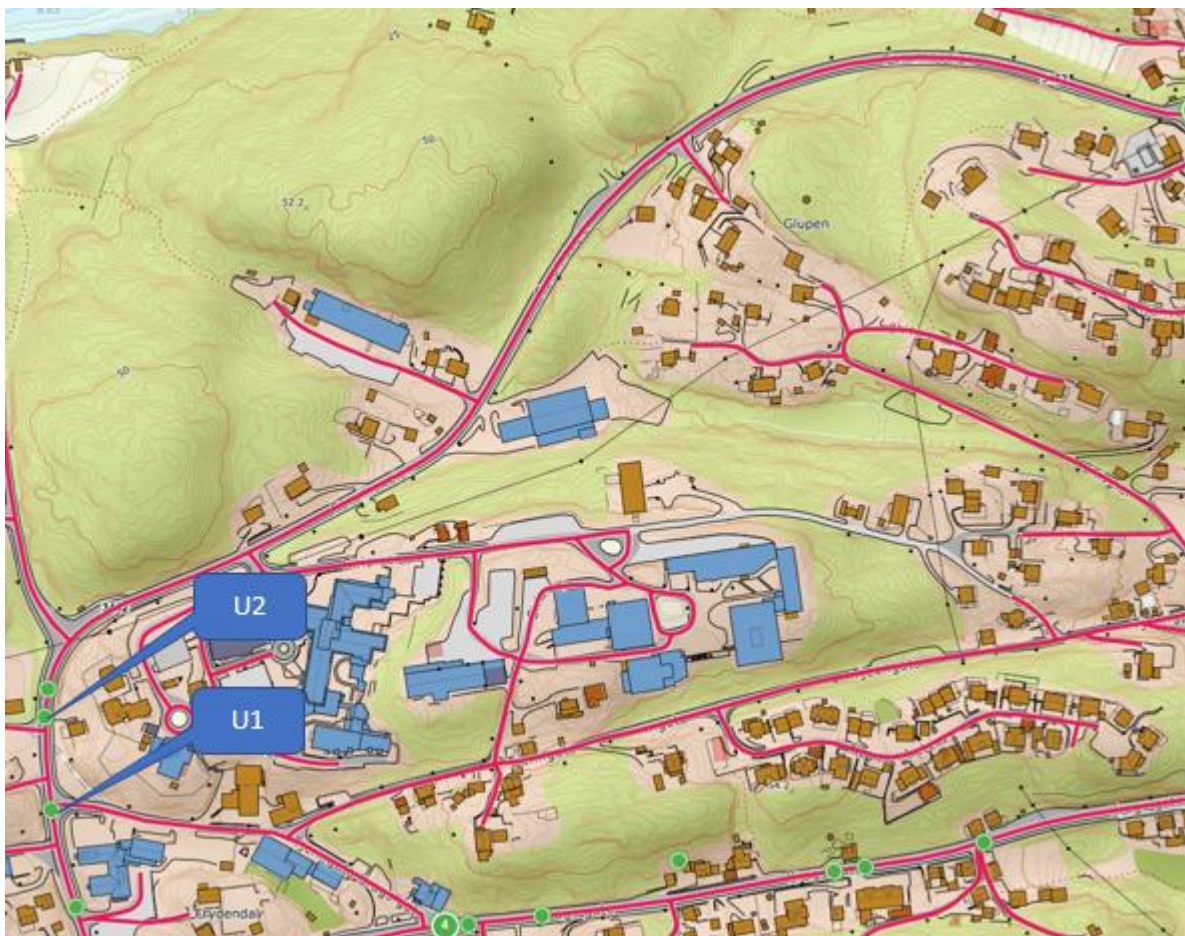
Figur 24 Oversiktskart som viser ulykker siste 20 år (Vegdatabanken). Ulykkene beskrives i teksten nedenfor.

Det er en klar sammenheng mellom fart og antall ulykker, og ikke minst ulykkenes alvorlighetsgrad. Figuren under fra Statens vegvesens V128 viser sammenhengen mellom fartsnivå for motorkjøretøy og dødsrisiko ved påkjørsel av gående. Den illustrerer at sannsynligheten for dødelig skade er liten når farten er mindre enn 30 km/t, men at risikoen øker betraktelig når fartsnivået blir høyere. Å redusere fartsnivået ved gangfelt og andre kryssingssteder er derfor det viktigste tiltaket for å oppnå lavere risiko og skadegrad.



Figur 23 Prinsippskisse for dødsrisiko for gående ved påkjørsel av motorkjøretøy (Statens vegvesen V128)

2.6.1. Registrerte ulykker langs Furumveien



Figur 25 Ulykker etter år 2005. Bakgrunnskart fra Vegkart.no

Tabell 1 Ulykker langs Furumveien

Posisjons-nr.	Dato	Stedsforhold	Antall involverte fotgjengere	Involverte kjøretøy	Ulykkeskode
U1	28.06.2008	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1	1	Aking i kjørebane
U2	24.09.2008	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	0	2	Kryssende kjøreretning, ulykke mellom bil og syklist

2.6.2. Registrerte ulykker langs Kranveien



Figur 26 Ulykker etter år 2005. Bakgrunnskart fra Vegkart.no

Tabell 2 Ulykker langs Kranveien

Posisjons-nr.	Dato	Stedsforhold	Antall involverte fotgjengere	Involverte kjøretøy	Ulykkeskode
U3	29.06.2011	Våt, bar vei, opphold, god sikt, skumring	0	1	Enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side i venstrekurve

Det er i tillegg opplyst om en syklist som havnet over gjerdet og fikk bruddskader i mai 2025 (Aust-Agder Blad):

NYHETER RISØR ULYKKE ØSTRE AGDER BRANNVESEN

Tenåring i dramatisk sykkelulykke: Stupte ned steinur etter å ha mistet kontrollen



HER SKJEDDE DET: Foto: Hans Petter Bjerva

Av Christian Ellefsrud

Publisert: 13.05.25 11:37

Del

– Han har hatt flaks, sier brannmester Neil Blandford, som var med å hente opp gutten før han ble kjørt av sted i ambulanse.

En tenåringsgutt er skadet etter en sykkelulykke i Kranveien i Risør mandag kveld. Gutten mistet kontrollen over sykkelen i en krapp sving og styrtet over et rekkverk, ned en skrent og landet i en steinur 9,5 meter nedenfor veien.

Figur 12 Utklipp fra Aust-Agder Blads nettavis fra artikkel publisert 13.05.2025.

2.6.3. Registrerte ulykker langs Buvikveien



Figur 27 Ulykker etter år 2005. Bakgrunnskart fra Vegkart.no

Tabell 3 Ulykker langs Buvikveien

Posisjons- nr.	Dato	Stedsforhold	Antall involverte fotgjengere	Involverte kjøretøy	Ulykkeskode
U4	02.03.2010	3-armet kryss, snø/isbelagt vei, god sikt og opphold	0	2	Kryssende kjøreretning uten avsvinging
U5	15.04.2009	Tørr, bar vei, god sikt og opphold. Mørkt med vegbelysning	0	1	Enslig kjøretøy utenfor på høyre side i venstrekurve

2.6.4. Registrerte ulykker langs Solsiden



Figur 28 Ulykker etter år 2005. Bakgrunnskart fra Vegkart.no

Det er ikke registrert noen ulykker langs Solsiden de siste 20 årene.

2.6.5. Registrerte ulykker langs Havnegata og Storgata



Figur 29 Ulykker etter år 2005. Bakgrunnskart fra Vegkart.no

Det er ikke registrert noen ulykker langs Havnegata de siste 20 årene. I Storgata er det en hendelse fra 2016.

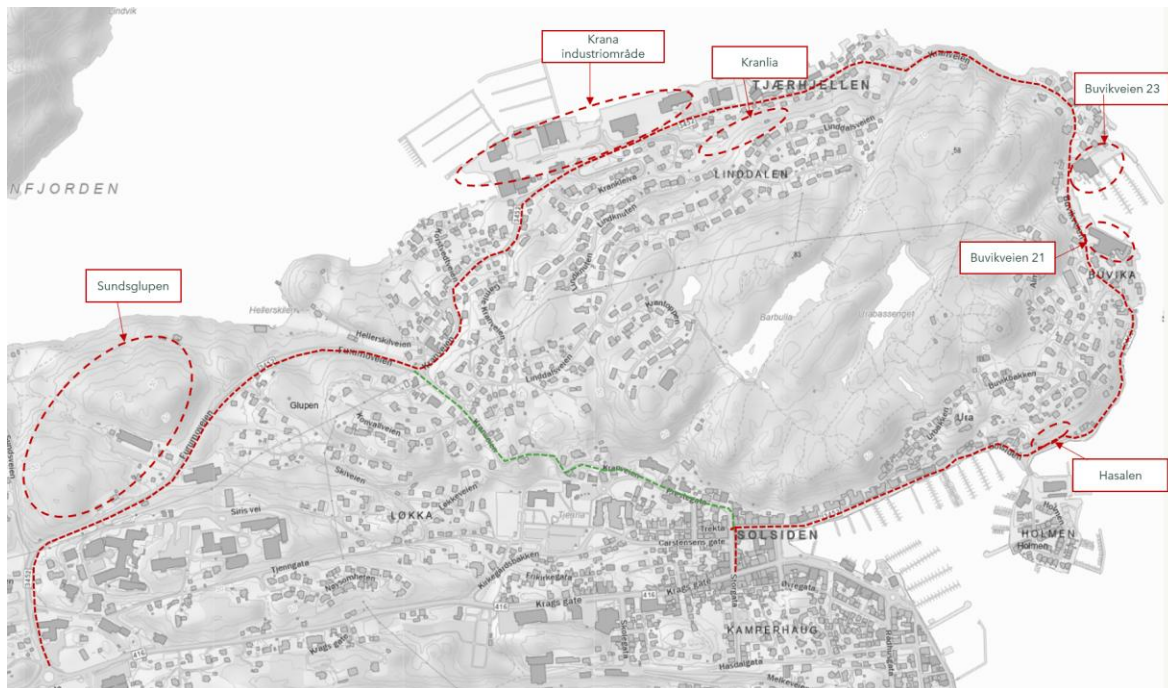
Tabell 4 Ulykker langs Storgata

Posisjons- nr.	Dato	Stedsforhold	Antall involverte fotgjengere	Involverte kjøretøy	Ulykkeskode
U6	28.09.2016	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel. Tørr, bar vei, god sikt og dagslys	1	1	Fotgjenger krysset kjørebanen

3. Fremtidige planer

Langs fv. 3452 er det flere utbyggingsprosjekt som kan gi en økning i trafikken, både av biler, næringstrafikk (utbyggingsperioden), fotgjengere og syklistar (inkludert skolebarn).

Det er planlagt følgende utbyggingsprosjekt pr. august 2025, ifølge plan- og byggesak i Risør kommune.



Figur 18 Kartet viser omtrentlig plassering av mulige utbyggingsprosjekt langs fv. 3452 pr august 2025. OBS! Det er ikke nøyaktig avgrensning av prosjektområdene.

Ifølge Risør kommune kan utbyggingsprosjektene gi følgende økning i boenheter:

Sted	Antall boligenheter	Fase/status
Hasalen	10	Ferdig regulert, i salgsfase (prosjektering). Ikke besluttet utbyggingsstart
Buvikveien 21	38 (stipulert)	Under regulering.
Buvikveien 23	12 (stipulert)	Ferdig regulert.
Kranlia	30-40 (stipulert)	Under regulering
Krana industriområde	250-300	Kommuneplaninnspill
Sundsglupen	60-95 boenheter	Kommuneplaninnspill

Oppsummert dreier det seg om mellom 400 og 500 enheter hvis alt realiseres. Det er imidlertid viktig å påpeke at flere av prosjektene er i en svært tidlig fase i planleggingen, ved at det kun er gitt innspill til kommuneplanens arealdel. Prosjektene som har vært gjennom reguleringsplanprosess har større sikkerhet, men både prosjektering, salg og gjennomføring gjenstår.

Det er ikke planlagt næringsprosjekter.

3.1. Framtidig økning i ÅDT

En kan gjøre beregninger av trafikkøkningen basert på en estimert ÅDT (årsdøgntrafikk) per boenhet, jfr. norske normtall og erfaringstall fra Statens vegvesen og kommunale reguleringsplaner:

- Eneboliger og småhus: ca. 4-6 kjøreturer per døgn per boenhet
- Leiligheter i blokk: ca. 2-4 kjøreturer per døgn per boenhet

Dette inkluderer både inn- og utkjøring, og gjelder for personbiltrafikk.

Imidlertid er dette blant annet avhengig av boenhetens størrelse, byggenes sentralitet, egnethet for gange/syssel og tilgang på kollektivtrafikk. Boliger med sentral beliggenhet vurderes å ha lavere antall bilturer. Det kan legges til grunn det laveste anslaget på kjøreturer per døgn per boenhet, siden det planlegges mange leiligheter, og mange målpunkt kan nås innen 2 km. Det kan derfor beregnes 2 kjøreturer per døgn per boenhet.

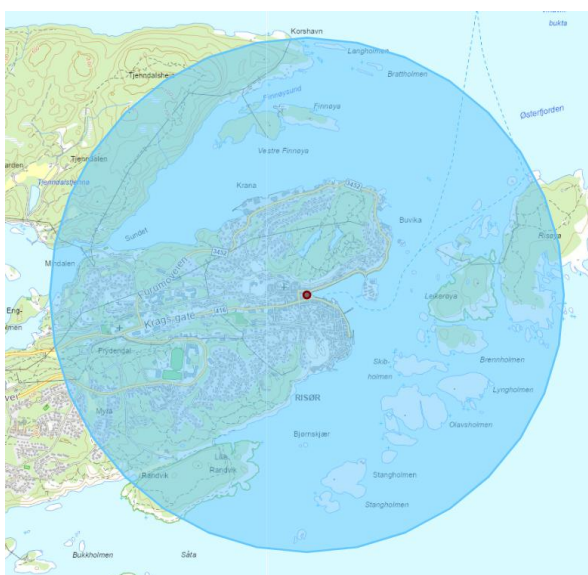
Eksempelberegning:

Hvis vi antar et gjennomsnitt på 2 kjøreturer per døgn per boenhet, får vi:

- 400 boenheter $\times$ 2 = 800 kjøreturer per døgn
- 500 boenheter $\times$ 2 = 1000 kjøreturer per døgn

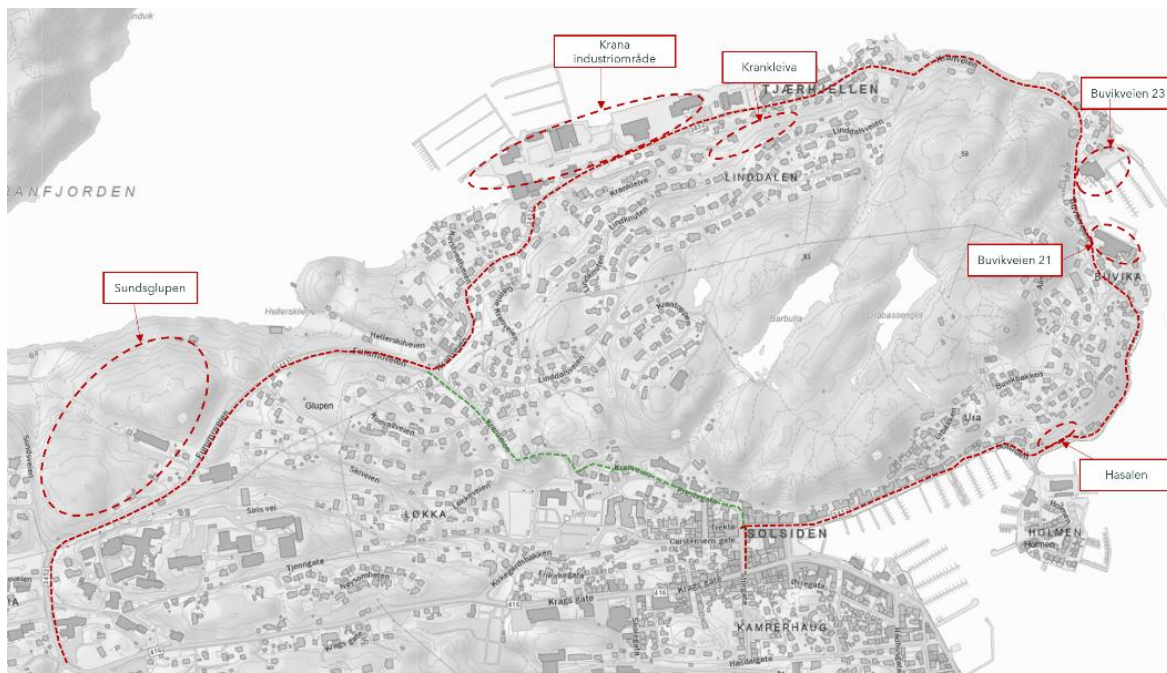
Basert på disse forutsetningene vil økt ÅDT som følge av boligutbygging langs fv. 3452 ligge et sted mellom 800 og 1000, avhengig av boligtype og lokal kontekst. Trafikkøkningen vil være i tillegg til de 1500/1600 kjøretøyene vi har i dag.

Mange målpunkt kan nås innen 2 km fra Risør torv, noe som tilrettelegger for at mange reiser kan tas med sykkel/gange:



Figur 13 Sirkelen viser areal innenfor 2 km fra Torvet i Risør sentrum (luftlinje). (Ø=4 km)

Utbyggingsprosjektene har ulik plassering langs fv. 3452, og vil derfor medføre ulike veivalg og kjøremønstre. Mange vil ventelig bruke Kranveien til/fra sentrum (markert med grønn, stiplet strek i kartet under) fordi det er raskeste og korteste vei.



Figur 14 Figur 19 Kartet viser den kommunale veien "Kranveien" (grønn linje) som mange ventelig vil bruke til/fra sentrum.

Anleggstrafikk og tyngre kjøretøy må kjøre fv.3452 Furumveien/Kranveien/Buvikveien på grunn av vektbegrensninger ved Solsiden.

Skolebarn langs strekningen

Planlagte utbyggingsprosjekt langs fv. 3452 kan gi flere bosatte og flere barn som bruker strekningen til skolevei. Det er imidlertid krevende å gi et estimat på dette på grunn av

- manglende data om boligtype og målgruppe.
- usikkerhet rundt hvor mange av de nye boenhetene som vil huse familier med skolebarn.
- variasjon i alderssammensetning og flyttemønstre blant eksisterende boliger/innbyggere

4. Eksempler på tiltak

I denne trafikkanalysen gis også noen eksempler og forslag til fysiske tiltak langs fv. 3452.

Fysiske tiltak langs veiene kan for eksempel være (ikke prioritert rekkefølge):

- Forbedring av sikt i sving, avkjørsler og kryss ut mot fylkesveg
- Sanering av avkjørsler
- Utbedring av gjerder
- Fartsreducerende tiltak for eksempel oppstramming av kryss, fartshumper etc.
- Skilting
- Utbedring/etablering av fortau
- Utbedring/etablering av krysningspunkt for fotgjengere
- Løsning for kollektivtransport
- Utvidelse av veibredde

4.1. Forslag til fysiske tiltak

Det er satt opp en liste med observasjoner som er gjort innenfor prosjektområdet. Disse observasjonene ligger som eget vedlegg (vedlegg 1).

4.1.1. Tiltak for trafikksikkerhet

- Montere godkjente gjerder på murer med høydeforskjell (f.eks. Kranveien, Buvikveien)
- Sanere eller stramme opp avkjørsler som flyter sammen eller har dårlig sikt
- Fjerne vegetasjon og kratt som hindrer sikt i kryss og avkjørsler
- Renske og sikre fjell langs fortau for å hindre ras og forbedre stoppsikt
- Oppgradere rekkverk som er skadet eller ikke tilfredsstillende

4.1.2. Tiltak for myke trafikanter

- Etablere fotgjengerfelt ved busstopp og kryss
- Utvide og oppgradere fortau der det er smalt eller dårlig tilstand
- Fjerne hindringer i gangareal, som butikkvarer, skilt og kantparkering
- Tydelig skilting av gang- og sykkelveier for å unngå konflikt med biltrafikk
- Opprette universelt utformede gangarealer med jevnt dekke og god belysning

4.1.3. Tiltak for fremkommelighet

- Skilting med parkering forbudt der parkering hindrer sikt eller trafikkflyt
- Oppstramming av parkeringsområder for å skille dem fra avkjørsler
- Fjerning av kantparkering i trange områder
- Utvide vegbredde i smale partier (f.eks. Solsiden)

- Tydeliggjøre kjøremønster med skilting og oppmerking

4.1.4. Tiltak for kollektivtrafikk

- Etablere busstopp med plattform og overgang for trygg på-/avstigning
- Skilting av faste busstopp for å øke brukervennlighet
- Oppgradering av eksisterende holdeplasser med leskur og belysning

4.1.5. Miljø- og estetiske tiltak

- Fjerne hensatte gjenstander langs vei og gangareal
- Bedre vedlikehold av gangarealer og fortau
- Vurdere bruk av privat areal for å forbedre fremkommelighet (f.eks. Solsiden)
- Oppgradering av gatebelysning for trygghet og trivsel

4.2. Prioritering av tiltak

Dette notatet tar ikke for seg prioritering av tiltakene, men vil være et grunnlag for prioritering ved utbygging.

Hver observasjon kan ha flere foreslåtte tiltak og det er ikke sikkert alle tiltak innenfor hver enkelt observasjon blir prioritert.

4.2.1. Høy prioritet

Tiltak	Strekning	Begrunnelse
Montere godkjente gjerder på murer med stor høydeforskjell	Kranveien, Buvikveien	Høy risiko for fall, flere steder med 3–6 m høydeforskjell
Etablere fotgjengerfelt og plattform ved busstopp	Furumveien, Kranveien, Buvikveien, Solsiden	Bedre tilgjengelighet og trygghet for kollektivbrukere
Fjerne vegetasjon som hindrer sikt	Furumveien, Kranveien	Bedrer trafiksikkerhet og synlighet ved avkjørsler
Skilting med parkering forbudt	Buvikveien, Furumveien	Hindrer uoversiktlige situasjoner og sikrer fremkommelighet
Fjerne hindringer i gangareal (varer, skilt)	Havnegata, Storgata	Fotgjengere må ut i kjørebane – særlig problematisk for barnevogn/rullestol

4.2.2. Middels prioritet

Tiltak som forbedrer fremkommelighet og struktur, men med lavere risiko:

Tiltak	Strekning	Begrunnelse
Stramme opp avkjørsler og parkering	Kranveien, Buvikveien	Bedrer trafikantforståelse og reduserer konflikt mellom trafikkformer
Tydelig skilting av gang-/sykkelvei og kjøremønster	Solsiden	Hindrer at biler kjører inn i gangareal
Utvide vegbredde i trange partier	Kranveien, Solsiden	Bedrer fremkommelighet, men krever inngrep i privat eiendom
Fjerning av kantparkering	Buvikveien, Solsiden, Havnegata	Bedrer fremkommelighet og gir plass til fotgjengere

4.2.3. Lav prioritet

Tiltak som er ønskelige, men har mindre direkte effekt på sikkerhet eller fremkommelighet:

Tiltak	Strekning	Begrunnelse
Vurdere bruk av privat hage for vegutvidelse	Solsiden	Krever dialog med grunneier, gir lokal forbedring, men krevende pga vernehensyn/kulturhistorie.
Oppgradering av eksisterende rekkverk	Kranveien	Viktig, men ikke akutt hvis det fortsatt gir fysisk barriere
Miljøtiltak (fartsdempende, estetiske grep)	Kranveien, Buvikveien	Positiv effekt, men ikke kritisk for sikkerhet

Vedlegg

Vedlegg 1: Observasjonsliste

Vedlegg 2: Regelverk som er lagt til grunn

5. Kilder

- AKT: Kart over holdeplasser: [Reiseplanlegger og avgangstider - Agder kollektivtrafikk](#)
- Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) [Verktøy: Mål avstand mellom hjem og skole - Agder kollektivtrafikk](#)
- AKT, Rutetabeller: [Rutetabeller Agder - Agder kollektivtrafikk](#)
- Bilder fra befaring (07.08.2025 og 21.08.2025), Asplan Viak v/Sigrid H Garthe.
- Google Maps
- Risør kommune v/Plan- og byggesaksleder Heidi Rødven: Oversikt over planlagte utbyggingsprosjekt langs fv. 3452, mottatt august 2025.
- Risør kommunes kartløsning [Den digitale Østregionen](#)
- Statens vegvesen, N100 veg- og gateutforming
- Statens vegvesen, N101 trafiksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr
- Statens vegvesen, V127 Kryssingssteder for gående
- Vegkart (vegvesen.no) [Vegkart](#)
- Veglister/Bruksklasse: www.vegvesen.no/veglister