

FREDVANG LOOPS

FORPROSJEKT - SEPTEMBER 2025



Innledning	3
Utredning	
Fredvang Loops	8
Sentrumsrunden	13
Alternative transportformer	26
Nye forbindelser	29
Tiltak	
Hovedparkeringen	33
Sentrumsrunden	43
Draugenplassen	57
Torsfjorden	66
Finnbyen	76
Faste elementer	84
Vurdering	
Konklusjon og anbefaling	87
Kostnadsestimat	92

INNHold

INNLEDNING

Formål

Forprosjektets mål er å gi et tydelig anbefalingsgrunnlag for hva som skal prioriteres ved gjennomføring av innfallsporten til Lofotodden nasjonalpark på Fredvang. Forprosjektet fastlegger løsninger for de ulike delene av prosjektet, med søkelys på realistiske kostnadsestimer og prioriteringer.

Fredvang er den mest besøkte innfallsporten til Lofotodden nasjonalpark. De siste årene har Fredvang hatt utfordringer med svært høyt besøkstrykk og mye biltrafikk i høysesongen, som har skapt mye misnøye og frustrasjon blant lokalbefolkningen. Målet med forprosjektet er å finne en helhetlig, god og langsiktig løsning for Fredvang.

Det må etableres en innfallsport som håndterer høye besøkstall og et bredt spekter av brukergrupper med ulike forventninger og behov. Det må tilrettelegges med toaletter, avfallshåndtering, parkering og informasjonspunkt. Organisering av innfallsporten på Fredvang skal styre besøkende bort fra uønskede områder og sørge for redusert naturslitasje. Samtidig vil innfallsporten på Fredvang bidra til lokal verdiskapning som vil styrke lokalsamfunnet.



Innfallsport til Lofotodden nasjonalpark

Fredvang etableres som nordre innfallsport til Lofotodden nasjonalpark. Innfallsporten på Fredvang er start- informasjonspunkt til turene til Kvalvika og Ryten, og de fleste turene i nasjonalparken i nord.

Innfallsporten på Fredvang skal ha en tydelig og helhetlig oppbygging som er identitetsbyggende både for nasjonalparken og Fredvang. Med utforming av informasjonspunkter i høy kvalitet vil prosjektet bidra til å styrke symbolverdien til Lofotodden nasjonalpark.

Lofotodden nasjonalpark

Fredvang

Vindstad

Reine

● Innfallsporter til
Lofotodden nasjonalpark



Områdeplan - Innfallsport Fredvang

1. Hovedparkeringen på Fredvang skole er tyngdepunktet i innfallsporten, og vil bli en naturlig base for besøkende til nasjonalparken og Fredvang. Her er det muligheter for besøkende å bli over natten, med fasiliteter, rasteplass og utkikkspunkt.

2. Torsfjorden er et viktig startpunkt for turgåere til Kvalvika og Ryten, med brygge og muligheter for shuttle fra hovedparkeringen.

3. Finnbyen er et utkikkspunkt med stort potensiale for å gi informasjon til besøkende og bidra til merkevarebygging av nasjonalparken.

4. Draugenplassen er en allerede godt etablert rasteplass på Fredvang, og har potensiale til å bli en del av en helhetlig innfallsport på Fredvang med servering og kobling til Fredvang sentrum.

Et viktig element for etablering av innfallsporten er planene for alternativ tilkomst fra hovedparkeringen

til stistart til Kvalvika og Ryten. I forprosjektet utredes mulighetene for nye gangforbindelser gjennom sentrumsrunden, nye koblinger på stien og alternative transportformer som sykkel, båt og buss.

UTREDNING

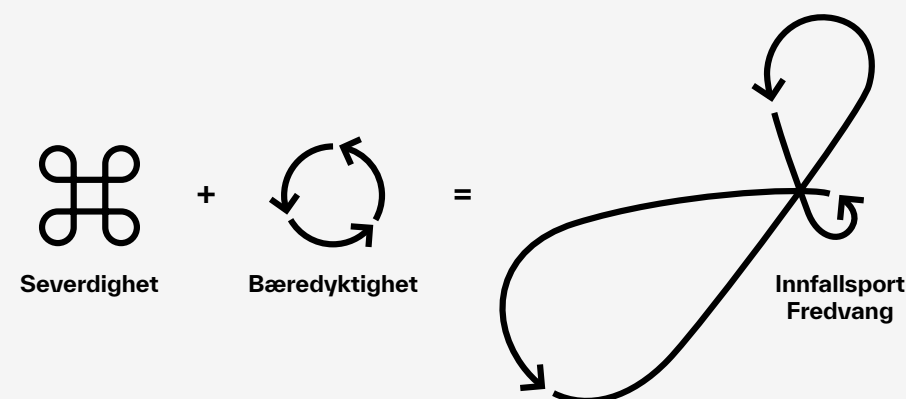
UTREDNING FREDVANG LOOPS

Mulighetsstudiet

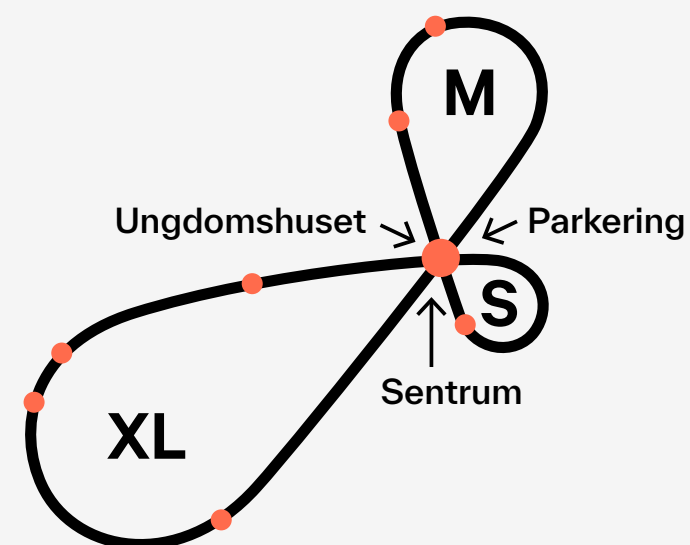
Konsept Fredvang Loops - Utredning

Forprosjektet tar utgangspunkt i mulighetsstudiet der det ble skissert et konsept for besøksforvaltning på Fredvang, «Loops of Fredvang». Konseptet inneholdt oppslag til informasjonsstrategi og til linjer for besøksforvaltning med blant annet tilrettelegging av parkeringsplasser og turstier, slik at man kan oppnå et trafikkmønster som er attraktivt for besøkende, men også reduserer slitasje på naturen og som i større grad enn i dag ivaretar fastboende.

Konseptet "Fredvang Loops" fra mulighetsstudiet baserer seg på en tydelig informasjonsstrategi, med grafikk og skilt plassert rundt på Fredvang og Flakstad. Vurderingen av konseptet er at informasjonsstrategien kan være en sterk og tydelig formidling som tiltrekker besøkende til Fredvang. Likevel krever denne typen strategi at det allerede er blitt tilrettelagt for besøkstrafikk på rundene og at tiltak for å håndtere besøksmengden på de ulike delområdene er utført.



"Loops of Fredvang" skal bidra til å styre turismen i stedsutviklingens favør.



Hentet fra mulighetstudiet \ DRMA Arkitekter 2023.

Styring av ferdsel

Innfallsporten vil bidra til styring av besøkende til områder som er tilrettelagt for å håndtere besøksmengden. I hovedsak er målet å styre turismen til kjente turruter til Kvalvika og Ryten, som har blitt tilrettelagt for større besøkstrykk og slitasje på naturen, med klopping og sherpatrapp.

Dette samstemmer godt med besøksstrategien for Lofotodden nasjonalpark, om å kanalisere besøkende. Besøkende skal kanaliseres til enkelte turmål i og utenfor nasjonalparken som er tilrettelagt for å tåle høyt besøkstrykk. Andre områder skal i all hovedsak skjermes av hensyn til plante- og dyreliv og lokalbefolkning.

Dette avlaster andre turområder for slitasje der det ikke er tilrettelagt for det, spesielt i høysesongen. Slik skjermes også lokale hverdagsturer på Fredvang som Mulstøa, Børvatnet og naturområdene nord for Fredvang skole fra høyt besøkstrykk.



Fredvang-rundene

Konsept Fredvang Loops - Utredning

På plankartet er rundene skissert i mulighetsstudiet tegnet inn.

S - sentrumsrunde, M - medium "best of lofoten" og XL "hiker's runde".



Trafikkproblemet

Det er registrert 600 årsdøgntrafikk (ÅDT) på Strandveien og 540 ÅDT på Hovdanveien.

Veien fra Fredvang ut mot Krystad er smal, svingete og veistandarden står ikke i stil med trafikkmengden. Torsfjorden er et av flere populære stoppesteder langs veien for tilreisende som ønsker å bevege seg inn i nasjonalparken.

Det er med jevne mellomrom oppsatte skilt som sier at parkering er forbudt, men tidligere har ikke dette blitt respektert i så stor grad man skulle ønske. Dette skapte til tider kaotiske forhold og en høy andel myke trafikanter i vegbanen.

I 2021 ble det utført prøveprosjekt med å stenge i Torsfjorden. Det hadde ingen god effekt, da det fortsatt ble parkert i området. I 2024 utvidet NFK parkeringsplassen i Torsfjorden i form av å fjerne en del steiner. Det ble skiltet for HC-parkering samt lagd oppmerkede plasser. Sammen med etablering av den private parkeringsplassen på Innersand har tiltakene flyttet en god del av trafikkmengden fra Torsfjorden til Innersand.

Det er mulig å utvide med økt parkeringskapasitet lenger sør langs Hovdanvegen, med mindre utfyllinger med pukk og grus. Samtidig vil økt parkeringskapasitet ikke bidra til å gjøre trafikkb belastningen mindre i Torsfjorden.



UTREDNING SENTRUMSRUNDEN

Sentrumsrunden

Hovedmålet med sentrumsrunden er å skape en attraksjon som oppmuntrer til merverdi og aktivitet, og samtidig bidra til mindre trafikkbelastning på Fredvang. Hensikten er å tilby en lavterskel høykvalitetsopplevelse som oppmuntrer besøkende til å bli lenger i området.

Vi ser to alternativer i utviklingen av sentrumsrunden:

Alternativ 1: Etablering av gangbro fra Draugenplassen til Hovdan

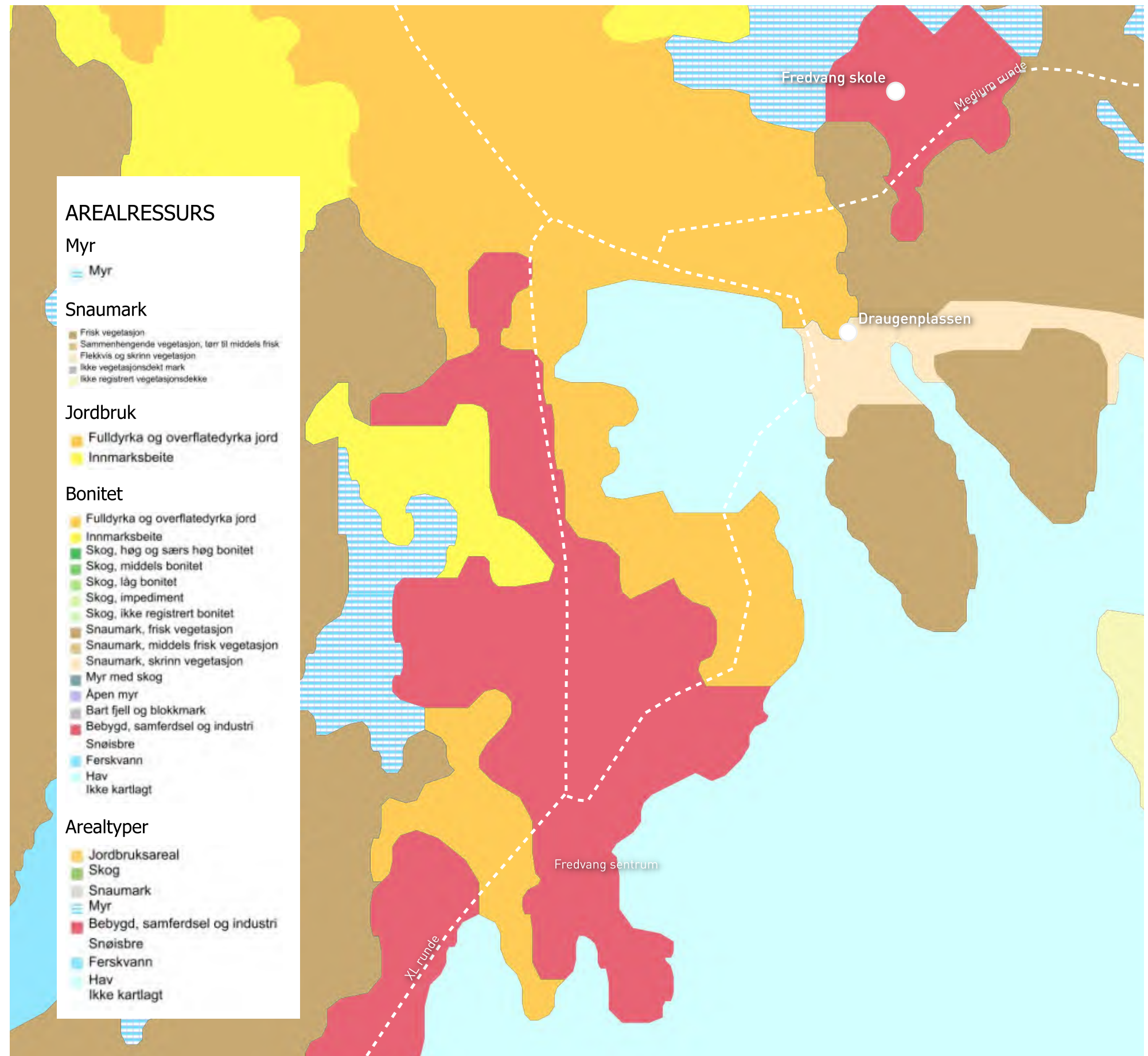
Alternativ 2: Å lede gående til fots og på sykkel langs Strandveien/Hovdanveien



Naturmangfold - Arealressurs

Sentrumsrunden - Utredning

Den foreslåtte gangstien fra mulighetsstudien krysser i hovedsak områder med arealressurser regnet som bebygg/samferdsel, jordbruk, hav og snaumark med skrinnt vegetasjon.



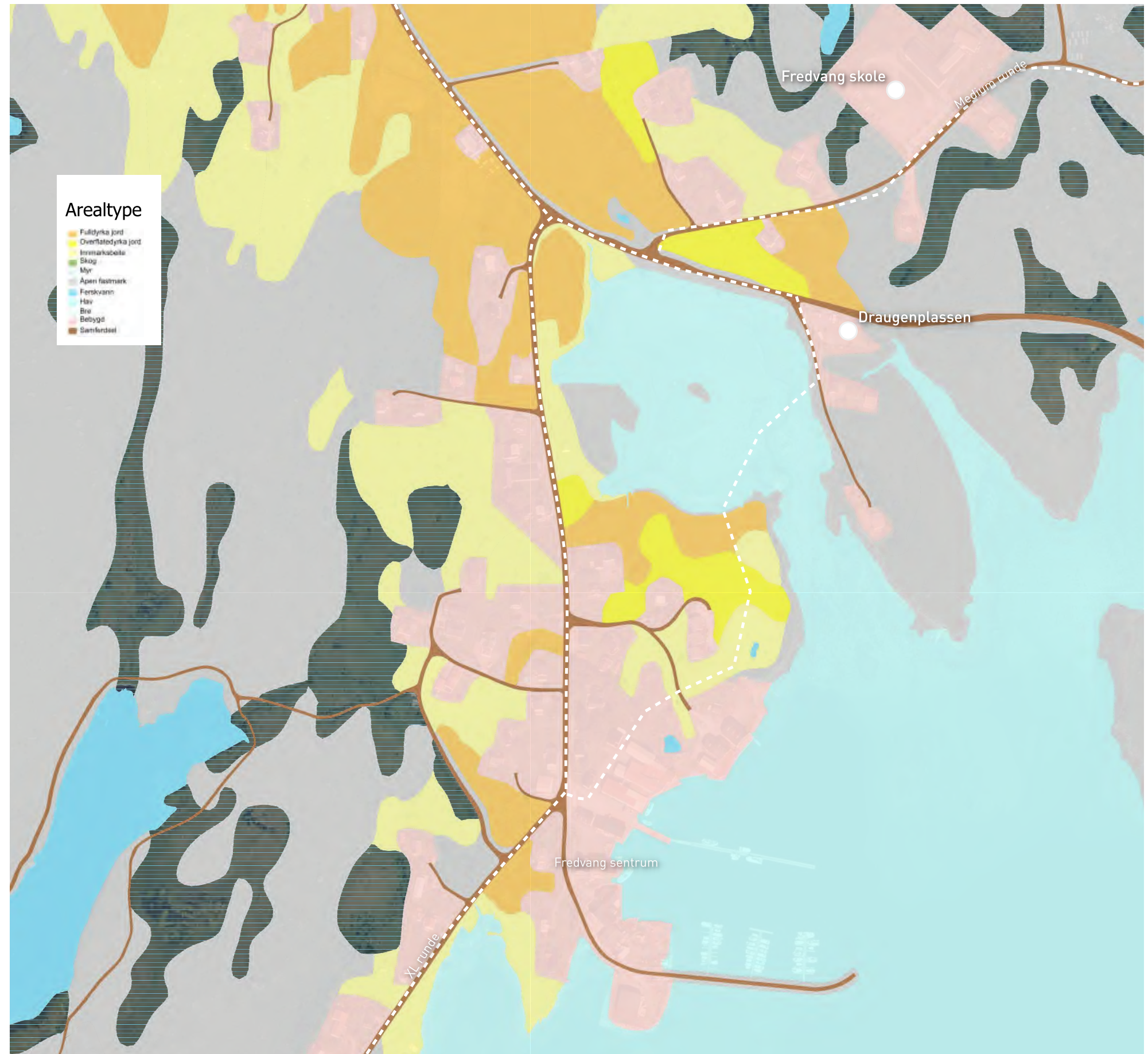
Naturmangfold - Areal- og naturtyper

Den foreslåtte gangstien fra mulighetsstudien krysser jordbruksområder som er klassifisert som fulldyrka mark, overflatedyrka mark, innmarksbeite og hav. Resten av ruten går på vei eller gjennom bebygd område.

Planområdet består av den trua naturtypen strandeng. Denne naturtypen er sårbar i Norsk rødliste for naturtyper (2018). Naturtypen er avhengig av periodevis oversvømmelse med saltvann og har viktige funksjoner som område for hekking og rast for fugl.



Strandeng på Fredvangleira



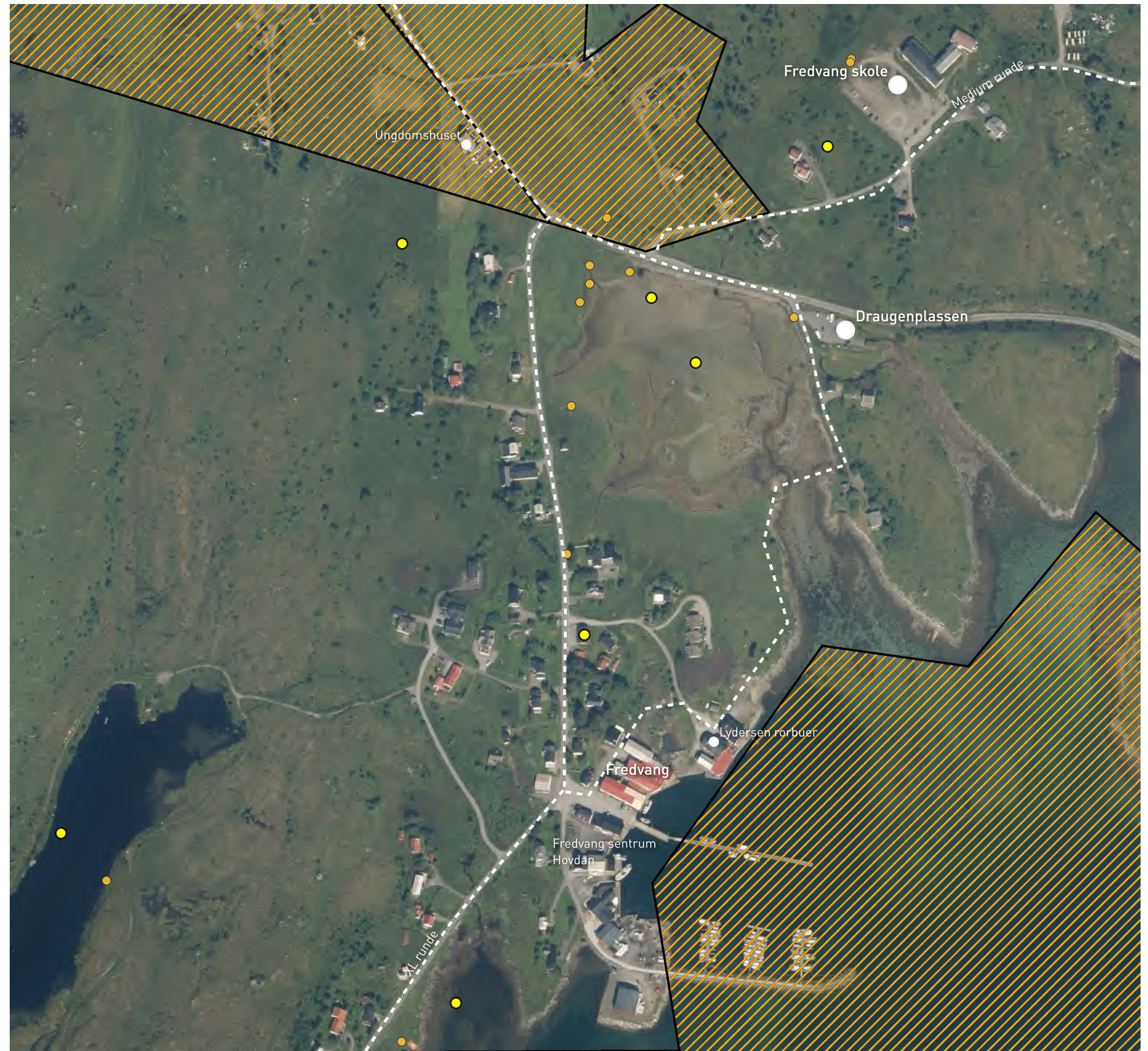
Naturmangfold - Arter av forvaltningsinteresse

Sentrumsrunden - Utredning

I nærhet til foreslått runde finner vi kartlagte fuglearter fra Artsdatabanken. Kartlagt er arter av nasjonal forvaltningsinteresse, samt trua arter. I nærhet er også kartlagt område for nær trua fuglearter.

Strandenga og mudderbunnen er svært egnet habitat for mange fuglearter. Rapporten "Fugler i Flakstad", 2021, fra BirdLife Norge, beskriver Fredvangleira som et bløtbunnsområde med betydelig andel strandeng. Området har stor betydning som oppvekstområde for grågjess. Det hekker også tjeld (NT), rødstilk (NT), fiskemåke (VU) og sildemåke her.

-  Trua arter
-  Ansvarsart; Norge har mer enn 25% av arten i europeiske bestand
-  Område - nær trua arter

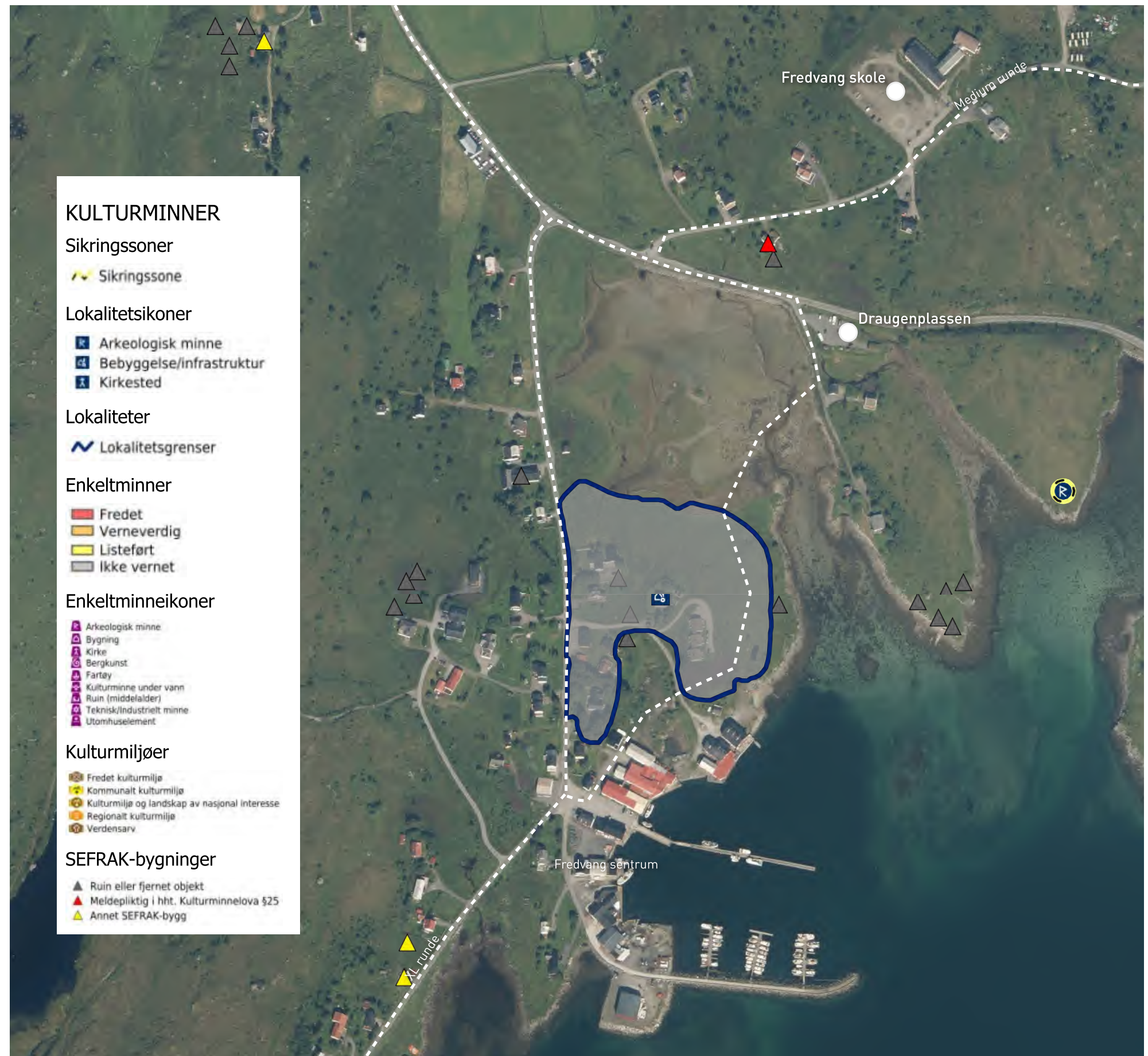


Kulturminner

Sentrumsrunden - Utredning

Foreslått sentrumsrunde krysser kartlagt sikringssone for bebyggelsen rundt Gårdshovdan, registrert som kulturminne i Flakstad av Riksantikvaren. Området er registrert som gårdshaugområde og er ikke vernet. Det ble befart av Nordland fylkeskommune og frigitt vernestatus i 2012. Fordi området ikke lenger er vernet trenger det dermed ikke å ha innvirkning på sentrumsrunden.

Det er også kartlagt vikinggrav øst for Draugenplassen.



Trafikkmengde

Gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) for Strandveien ligger på 600 og Hovdanveien på 540.

En sentrumsrunden som tilrettelegger for besøkende til fots innom Hovdan, oppmuntrer til gangtrafikk langs Strandveien og Hovdanveien. Det er ikke tilrettelagt for gående eller syklende langs veien, uten fortau eller veiskulder. Fartsgrense på Strandveien skifter fra 80 til 50 rett før Draugenplassen som gjør at det kan komme biler i høy fart langs Strandveien.



Strandveien

— Årlig døgntrafikk (ÅDT)

Sentrumsrunden - Utredning



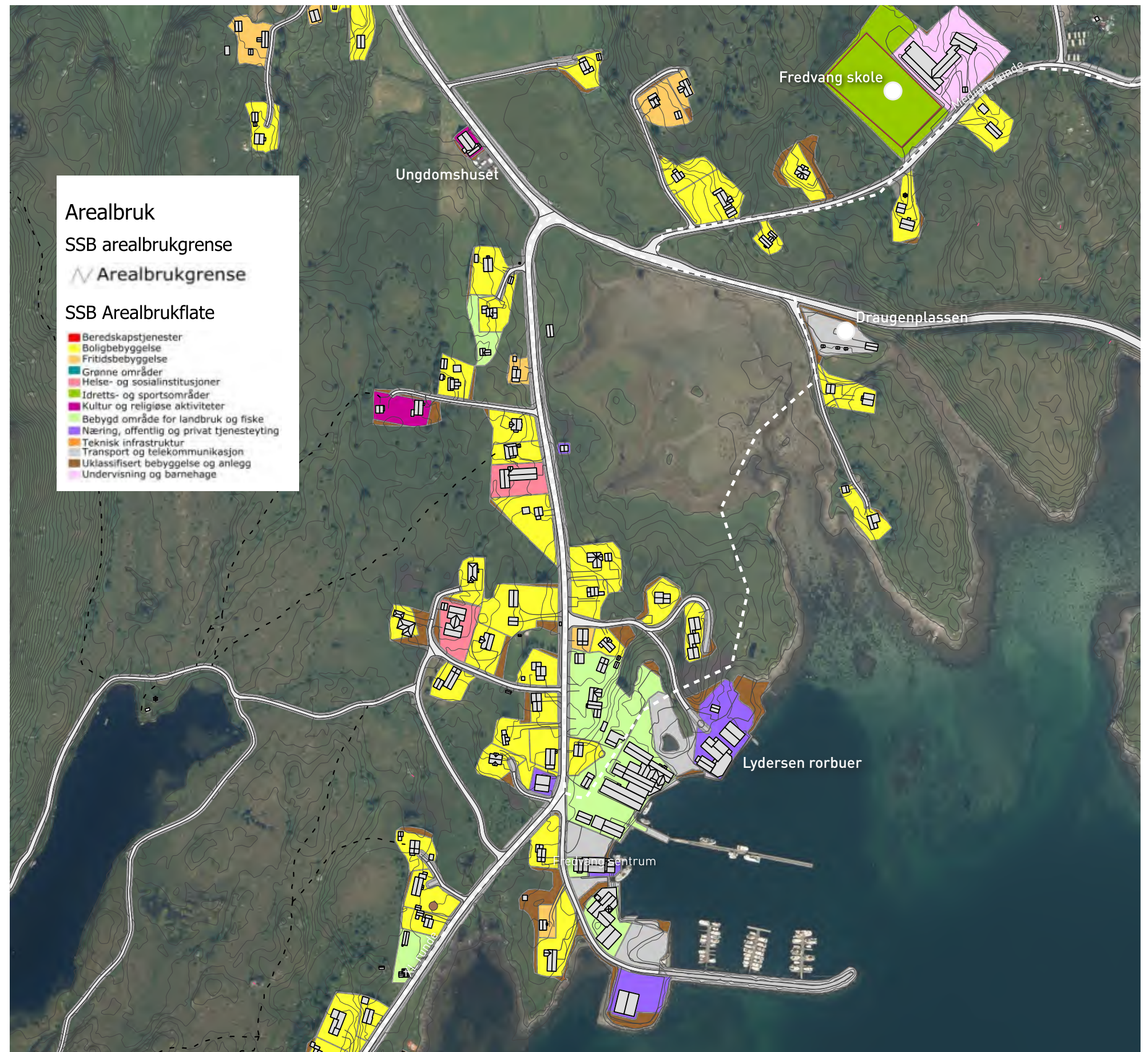
Arealbruk

Sentrumsrunden vil styre besøkende innom områder satt av til næring, som for eksempel Ungdomshuset, Lydersen rorbuer og i sentrum på Hovdan. Dette kan gi viktig næringsgrunnlag for lokalnæring og nye tilbud rettet mot både lokalbesøkning og turisme. På Hovdan er det arealer satt av til fiske. Det kan bli aktuelt å undersøke kryssende trafikkflyt mellom besøkende og eksisterende aktivitet her.



Hovdan og fiskemottaket Bjørn Gjertsen på Fredvang

Sentrumsrunden - Utredning

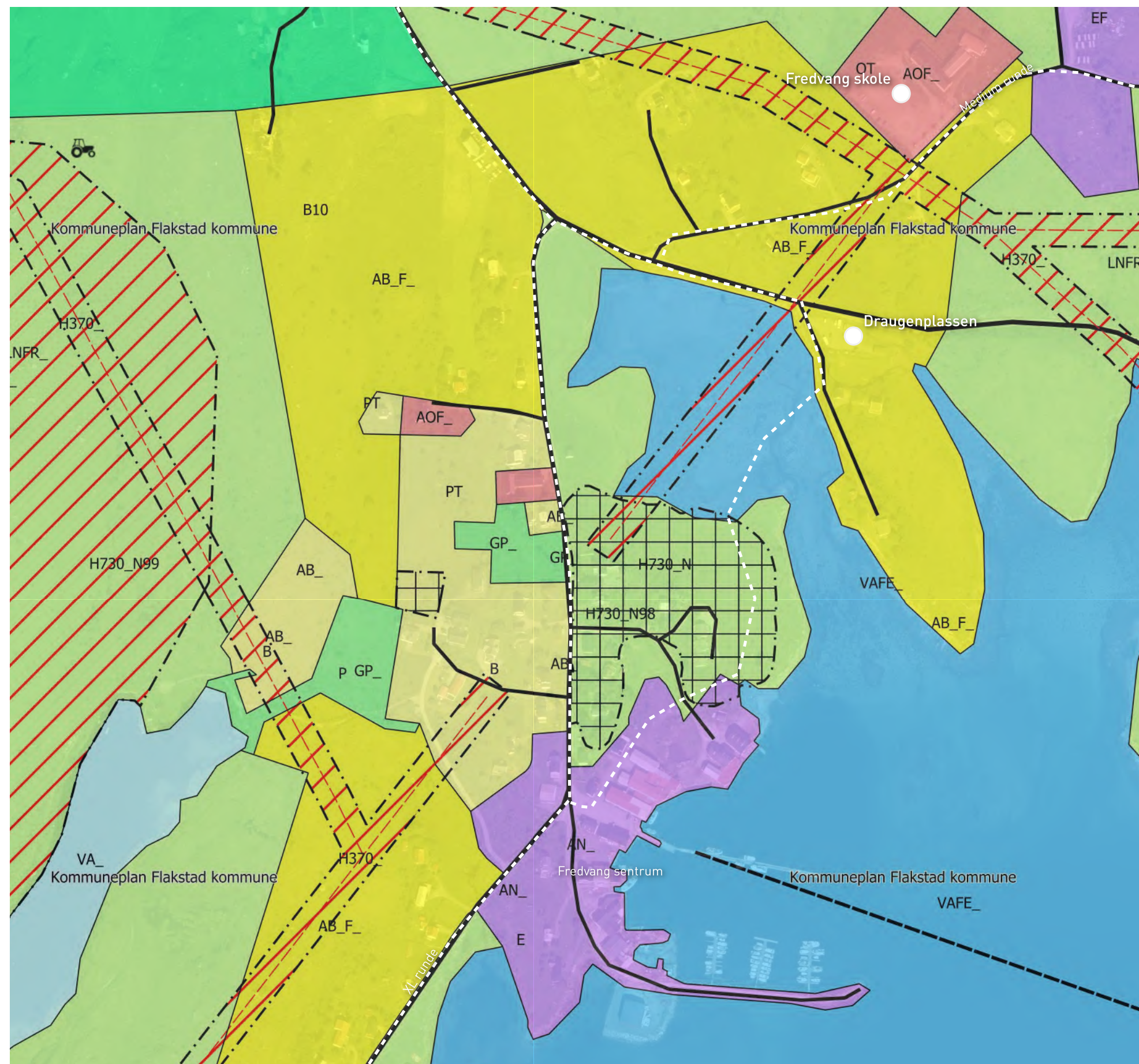


Kommuneplan

Sentrumsrunden - Utredning

Kommuneplanen for Flakstad viser til Fredvang havn som område for næringsbebyggelse. I 2024 ble det også bevilget midler til utvikling av Fredvang havn, til ny fylling og utbygging av større kai.

Utvikling av havna vil gjøre det mulig å ta imot større fiskefartøy, men også større turistbåter, som kan gi et større næringsgrunnlag for Hovdan og Fredvang. Etablering av sentrumsrunden vil lede besøkende fra Fredvang skole og til havna.



Flakstad kartlag

Kommuneplan/Kommunedelplan PBL 2008

- Faresone grense
- /// Faresone - Ras- og skredfare
- /// Faresone - Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabel)
- Båndlegginggrense nåværende
- Båndlegging etter lov om kulturminner - nåværende
- Boligbebyggelse - nåværende
- Tjenesteyting - nåværende
- Fritids- og turistformål - nåværende
- Råstoffutvinning - nåværende
- Næringsbebyggelse - nåværende
- Park - nåværende
- Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift
- LNFR-areal, Spredt boligbebyggelse - nåværende
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende
- Ferdsel - nåværende
- Kraftledning

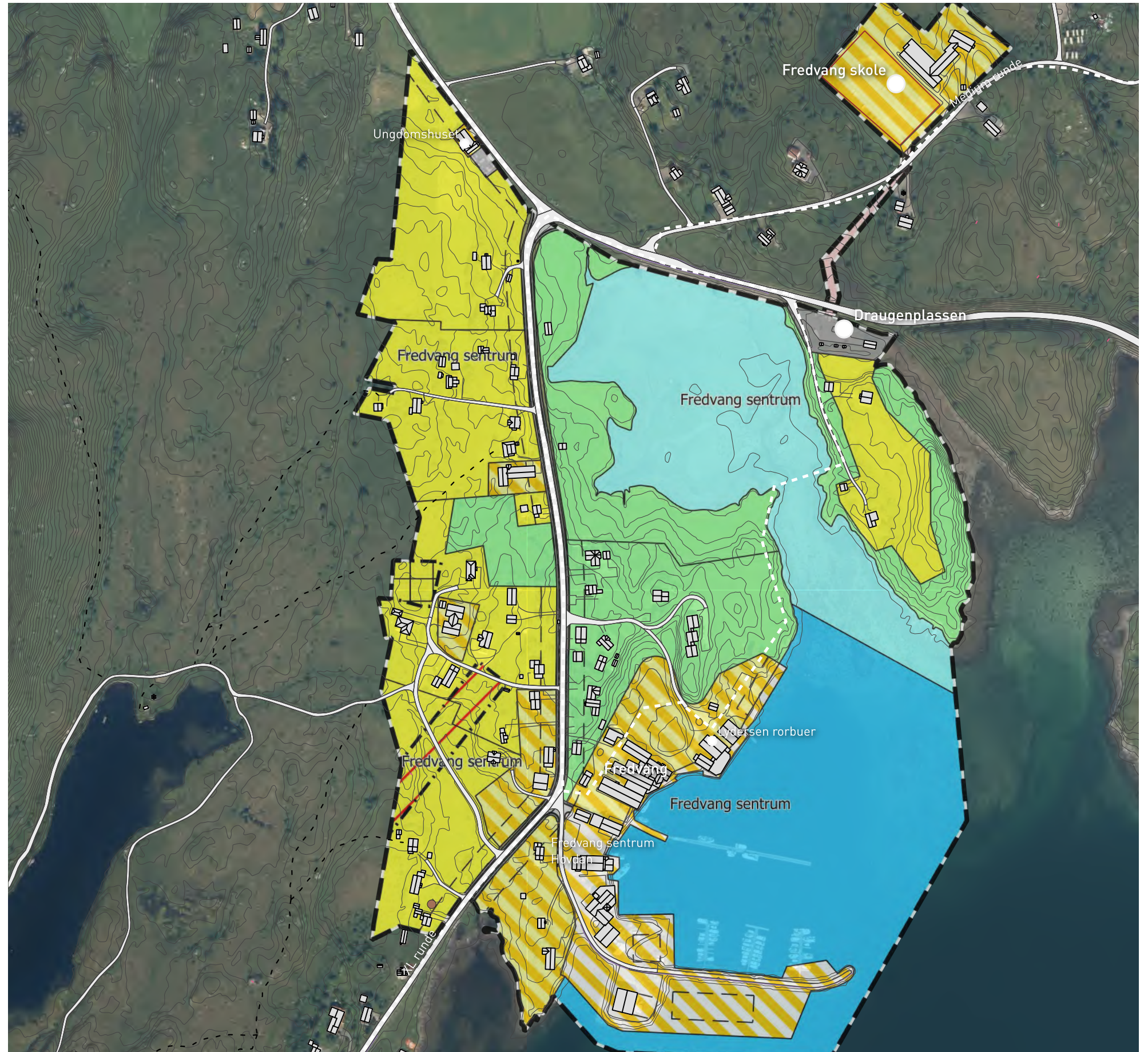
Felles for kommuneplan PBL 1985 og 2008

- Planområde
- Grense for arealmål

Områdereguleringsplan

Områdeplan viser at det fra 2016 er regulert en gangvei mellom Fredvang skole og Draugenplassen.

Sentrumsrunden - Utredning



Kilde: https://flakstad.kommune.no/_f/p1/i9373087a-5aee-43de-859c-58ef1b4fbf18/plankart.pdf

Grunneierforhold

Sentrumsrunden - Utredning

Foreslått rute går langs Strandveien og Hovdanveien ned til Hovdan, før runden svinger nordover og krysser eiendomsgrensene under (fra sør til nord). Konklusjonen er at det er mange grunneiere som det må tas hensyn til, og som bør være inkludert i prosessen.

Grunneiere:

- Eiendom 1859-21/3 - Eier: EDAR H TORBJØRNSEN EIENDOM AS. ORG.NR: 990 007 500. Tilstøtende punktfestetomt - runden går ikke over eiendommen.
- Eiendom 1859-21/52 - Eier: TORBJØRNSEN EDAR H EIENDOM ANS. ORG.NR: 916 811 209. Tilstøtende punktfestetomt - runden går ikke over eiendommen.
- Eiendom 1859-21/65 - Eier: TORBJØRNSEN EDAR H EIENDOM ANS. ORG.NR: 916 811 209
- Eiendom 1859-21/43 - Eier: EDAR H TORBJØRNSEN & SØNN AS. ORG.NR: 971 006 242.
- Eiendom 1859-21/56 - Eier: FREDVANG UTVIKLING AS. ORG.NR: 919 871 334. Punktfestetomt.
- Eiendom 1859-21/17 - Eier: FREDVANG UTVIKLING AS. ORG.NR: 919 871 334. Punktfestetomt.
- Eiendom 1859-21/87 - Eier: LYDERSEN LIV MARGOT. F.NR: 010346. Runden kan legges utenom tomten.
- Eiendom 1859-21/85 - Eier: LYDERSEN LIV MARGOT. F.NR: 010346
- Eiendom 1859-21/1 - Eier: MALLING LAILA PETRA. F.NR: 031044
- Eiendom 1859-23/1 - Eier: KNUtSEN ELLNAR BÅRD Ø. F.NR: 190593
- Eiendom 1859-23/2 - Eier: SOLHAUG MARTIN. F.NR: 051171
- Eiendom 1859-23/10 - Eier: SOLHAUG PER-JØRN. F.NR: 100949



Landskapsanalyse

Området der sentrumsrunden er skissert går midt over Fredvangleira, som er et egnet sted for mange fuglearter.

Bassenget med Fredvangleira har lav hellning og er omtrent flatt med hellning mot sjøen i sør, og består av mudderbunn og strandeng. Det er stor opplevd forskjell på flo og fjære, og bassenget varierer fra å være tørrlagt sand og mudderbunn til å være helt dekket av vann. Denne karakteristikken definerer området, og gjør det godt egnet for fugler.

Konklusjon

Konklusjonen av analysen er at området er sårbart for større inngrep. Oppdemming av området vil kunne endre strømningsforholdene og dermed gjøre Fredvangleira mindre egnet som hekkeområde for fugler.

Fundamentering burde dermed gjøres minst mulig for å ikke forringe naturverdiene og endre strømningsforholdene til bassenget, samtidig som bro eller gangvei bør holdes lengst mulig unna bassenget for å ikke forstyrre dyrelivet.



Opplevelse av runden

Sentrumsrunden vil i hovedsak gå på Hovdanveien og Strandveien, før den tar turen innom sentrum på Hovdan.

Ved befaringsrunde ble det tydelig at et av hovedproblemene til etableringen av en sentrumsrunde på Fredvang er ved kaia på Hovdan. For en som ikke er kjent på Fredvang, er det ikke innlysende hvor man skal eller kan gå her. Dette gjelder begge veier der ankomsten til Lydersen Rorbuer oppleves som en slags blindvei som ikke leder videre til kaia og Hovdan, men i stedet leder deg opp på Hovdanveien igjen.

Skilting som viser til en bro eller en runde her kan løse noen av problemene, men det vil fortsatt være vanskelig å finne fram hvis det ikke tilrettelegges med flere tiltak enten for bevegelse langs vannet på kaia eller på baksiden av anlegget Lydersen rorbuer.



Sentrumsrunde sett fra Draugenplassen



Sentrumsrunde sett fra Lydersen Rorbuer



Sentrumsrunde sett fra Hovdan



Sentrumsrunde sett fra Hovdanveien

UTREDNING ALTERNATIVE TRANSPORTFORMER

Trafikksituasjonen og transportmetoder

Hovedmålet er å få ned biltrafikken på Fredvang i høysesongen, og dermed redusere konfliktnivået mellom lokalbefolkningen og et økende antall besøkende til nasjonalparken.

Ved å tilrettelegge for alternative transportmidler er det stort potensiale for både å få ned biltrafikken, samtidig som man kan redusere klimafotavtrykket for reiselivet og få en større andel miljøvennlige reiser inn til Lofotodden nasjonalpark.

Dagens situasjon

I dag er parkering for besøkende etablert på Fredvang skole i tillegg til to private parkeringsplasser, blant annet Innersand.

Generelt har Fredvang store utfordringer knyttet til trafikkavvikling, sanitærfasiliteter og med styring av ferdsel i området. Det har i lang tid vært store problemer med ulovlig parkering langs veien ut til Torsfjorden, der mange ønsker å starte turen til Kvalvika og Ryten fra. Trafikkproblemet har blitt forsøkt løst med å tilrettelegge for parkering på Fredvang skole. Hovedproblemet her er den ekstra avstanden på 3,5 kilometer fra skolen til stien til Kvalvika ved Torsfjorden.

Etter etableringen av parkeringsplassen på Innersand og med håndheving av ulovlig parkering med parkeringsbetjent, har mesteparten av besøksmengden blitt flyttet fra Torsfjorden til Innersand.

Innersand

Den private parkeringsplassen på Innersand har relativt god parkeringskapasitet, men når maks kapasitet i sommersesongen. Herfra kan man begynne turen til Ryten og Kvalvika på stien fra øst. Det er nylig etablert kafé og pizzarestaurant som er populær blant både besøkende og lokalbefolkning i sommersesongen, og plassen har fasiliteter som toalett og avfallshåndtering.

Dagens muligheter for grønne reiser

Skal du reise kollektivt til Fredvang og Lofotodden nasjonalpark med turene til Kvalvika og Ryten, er eneste busstopp på Fredvang kryss på Finnbyen på E10. Det er også skolerute til Fredvang.

Økt parkeringskapasitet i Torsfjorden

Tidligere har det blitt tegnet forslag til utvidelse av eksisterende parkeringsplass i Torsfjorden. Utfordringen er at det vil øke biltrafikken til Torsfjorden og øke gjennomfarten på Fredvang, uten å legge opp til økt næringsgrunnlag for lokalmiljøet.

Buss

En shuttlebuss med Fredvang skole som utgangspunkt kan være mulighet for å komme seg til stistart ved Torsfjorden. En av utfordringene med buss er at det må anlegges snuplass ved Torsfjorden. Bussen kan snu enten på området der parkeringsplass og stistart er i dag, eller lenger sør langs veien. Etter forskrift bør det anlegges snusirkel for å unngå trafikkfarlige situasjoner der buss må rygge, som er plasskrevende.

Det har også blitt gjort pilotprosjekt med kortere elbuss fra hovedparkeringen til Torsfjorden. Hovedproblemet med piloten var manglende markedsføring og lite informasjon om tilbudet, samtidig som parkeringsplassen på Fredvang var lite etablert. Det var også lite håndheving av ulovlig parkering ut til Torsfjorden. Bussen gikk opp til 30 km/t, der en større buss kan være et mer effektivt og attraktivt fremkomstmiddel.

Nasjonalparksykel

En mulighet for å komme seg fra Fredvang skole til stistart kan være å tilrettelegge for «nasjonalparksykel» i sommersesongen. Alternativer kan være som bysykkelmodellen med flere stasjoner, med sykkelstasjon på Fredvang skole, i Fredvang sentrum og i Torsfjorden. Et annet kan være én stasjon eller utleiepunkt der du både leier sykkel for hele dagen, og leverer den tilbake på samme sted etterpå.

På eventuell parkering eller utleiestasjon anbefales overdekte sykkelparkeringer for å forlenge levetiden. Det er mye salt i luften i Lofoten, og sykler som blir stående ubeskyttet ute ruster fort.

Båt

Et alternativ transportmiddel er reiser med båt. Med Fredvang skole som utgangspunkt, blir alternativet en gåtur ned til Fredvang havn og shuttle videre til Torsfjorden og stistart. Alternativer kan være å ta ferge fra steder lenger unna, som Ramberg eller Reine og til Torsfjorden.

Forslag (2019) fra Asplan viak til utvidelse av parkeringsplassen ved Torsfjorden.



Oppe: Bergen bysykkel. Midten: Gjendebåtene, shuttleferge til Besseggen. Nederst: Skyttelbuss til Snøheim, Dovre.

Alternative scenarier



Nasjonalparksykkel

Scenario 1: Flakstad kommune kjører i gang pilotprosjekt med nasjonalparksykkel i sommersesongen. Besøkende til Fredvang parkerer på hovedparkeringen på Fredvang skole, der syklene leies for én hel dag av gangen og hentes og leveres på parkeringsplassen.

Det er på sommersesongen det er høyest besøkstrykk og flesteparten av turistene ønsker å gå turen til Ryten og Kvalvika. Sykkelturen fra Fredvang skole til Torsfjorden, der de fleste ønsker å gå turen fra, er på 3,5 km og tar 12 minutter å sykle. Her parkerer man sykkelen, går turen inn til nasjonalparken og sykler tilbake til Fredvang skole etter endt tur.

Fordeler med sykkel er at det vil føre til at besøkende blir lenger i området, og kan sykle gjennom Hovdan /Fredvang sentrum, og selv velge om de vil starte turen fra Innersand eller Torsfjorden. Ved valg av sykkel som hovedtransport må det vurderes hvordan drift, vedlikehold og utleie gjennomføres.



Båt /ferge

Scenario 2: Det etableres ferge på privat initiativ eller etter anbud fra kommunen. Ferga kan ha shuttle som går fra Ramberg og/eller Reine, til Fredvang havn og Torsfjorden. Fergen vil fungere som en nasjonalparkferge, muligens med samme modell som fergen fra Reine til Vindstad.

Fordeler med ferge er at det er attraktivt for turister og besøkende som en opplevelse på turen, med utsikt mot mektige Lofotfjell.

Et viktig aspekt med båttransport, er at båt muliggjør shuttle fra steder lenger unna. Det gjør at tyngdepunktet av besøksmengden kan flyttes fra lenger unna Fredvang, med shuttle direkte til Torsfjorden fra Ramberg eller Reine. På den ene siden kan det være en bra ting for lokalbefolkningen på Fredvang og Krystad som får mindre besøkstrykk i høysesongen. På den andre siden svekker det næringsgrunnlaget for lokalt næringsliv på Fredvang med færre gjennomreisende i området.



Buss /shuttlebuss

Scenario 3: Det etableres shuttlebuss fra hovedparkeringen på Fredvang skole til Torsfjorden. Shuttlebussen må ha snuplass i nærheten av Torsfjorden, så det blir plass til en buss med normal lengde.

Fordeler med buss er at den er væruavhengig, og man kan ha shuttle til og fra Ramberg, til hovedparkeringen ved Fredvang skole og til Torsfjorden. Ulemper er kostnader med drift og etablering av snuplass ved Torsfjorden. Erfaringene fra pilotprosjektet med buss i 2021 er samtidig at det må markedsføres med informasjon om rutetider og bussen generelt.

UTREDNING NYE FORBINDELSER

Ny kobling på stien forbi Innersand

Et viktig tiltak for å gjøre hovedparkeringen på Fredvang skole mer attraktiv er å koble den på stisystemet inn til nasjonalparken. Med en ny kobling fra Ungdomshuset på stisystemet som går forbi Innersand, vil man komme raskere inn til nasjonalparken enn for eksempel å gå langs Hovdanvegen til Torsfjorden og starte turen til Ryten derfra.

I dag er flesteparten av besøkende som skal gå turen til Kvalvika og Ryten parkert på Innersand. Dette er den nåværende best tilrettelagte parkeringen inn fra Fredvang, med toaletter og søppelhåndtering. Flyttingen av besøksmengden fra Torsfjorden til Innersand har også lagt næringsgrunnlaget for kafé- og pizzaservering som er populær både hos lokalbefolkning og besøkende.

Avgjørende for ny kobling på stien er en dialog med grunneiere.

Situasjonsplan



Ny gangvei mellom Fredvang skole og Draugenplassen

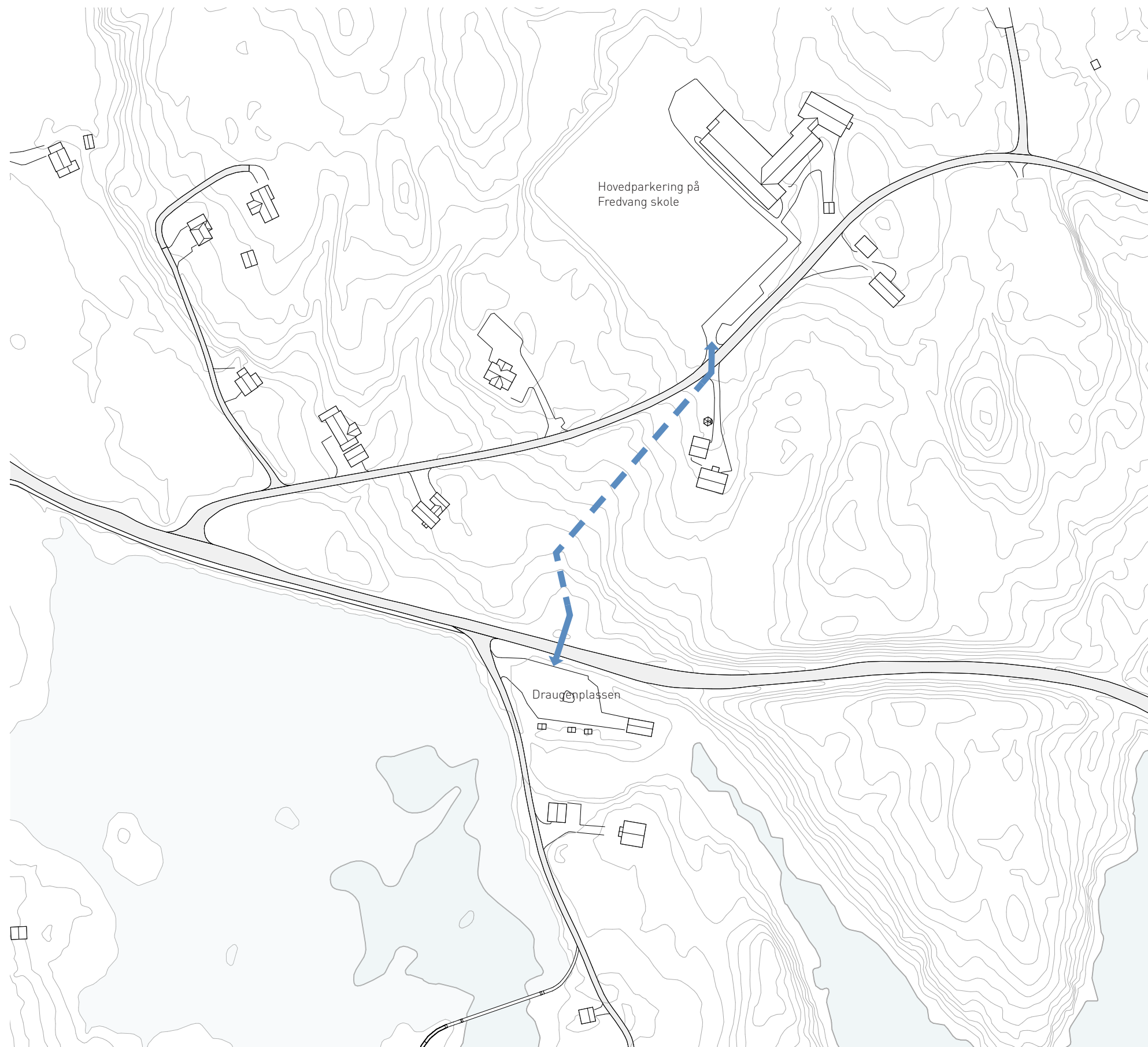
Et alternativ som kan gjøre sentrumsrunden enda mer attraktiv kan være ny forbindelse fra Fredvang skole med gangvei til Draugenplassen.

Besøkende som vil gå tur i nasjonalparken til Ryten eller Kvailvika, kan parkere bilen på Fredvang skole og gå sentrumsrunden via Draugenplassen til Hovdan. Derfra kan de gå til Torsfjorden langs Hovdanvegen ogvidere inn til nasjonalparken.



Områdeplan - "Fredvang Sentrum" og regulert gangforbindelse fra Fredvang skole til Draugenplassen.

Situasjonsplan 1:2000



TILTAK

HOVEDPARKERING VED FREDVANG SKOLE

Dagens situasjon

Parkeringsplassen ligger ved den nedlagte skolen på Fredvang. Bygningen er i dag tom og ikke i bruk. Her er det stort potensiale for utvikling av rasteplass og informasjonspunkt for nasjonalparken. Hovedutfordringen med plassen er at den ligger langt fra nasjonalparken og stistart til den populære turen til Kvalvika og Ryten. En tydelig strategi for transport til og fra stistart og ny kobling til stien forbi Innersand, vil bringe stien til nasjonalparken nærmere hovedparkeringen og være viktig for utvikling av hovedparkeringen.

Et viktig aspekt for den gamle skolen er effekten av plasseringen av hovedparkeringen og informasjonspunktet her. Det kan være med på å legge et viktig næringsgrunnlag for ny bruk av skolebygningen og mulige fremtidige synergieffekter mellom innfallsporten og skolebygget.



Utsikt mot sør mot nasjonalparken



Utsikt mot sør mot Vollandstinden og sjøen



Fredvang skole med provisorisk skilting til nasjonalparken



Utsikt mot nord mot nasjonalparken og Mulstøa

Hovedparkering - Innfallsporten til Lofotodden nasjonalpark

Hovedparkeringen ved gamle Fredvang skole er midtpunktet i innfallsporten til Lofotodden nasjonalpark. Plassen utformes som rasteplass og utkikkspunkt, med et definert område for rast i randsonen av parkeringsplassen med utsikt mot nasjonalparken. Allerede her inviteres det til en sterk nasjonalparkopplevelse, gjennom utkikkspunkt og et sterkt arkitektonisk formspråk og materialbruk på rasteplassen.

Arkitektur og uttrykk

Konseptet for alle tiltakene i innfallsporten er en definert randsone tilrettelagt for opphold og rast. Hovedgrepet er å definere ytterkanten på parkeringsplassen for opphold, vendt med utsikt mot nasjonalparken og med ryggen til parkeringsplassen. På hovedparkeringen har denne ytterkanten en L-form, som vi ser på som en terskel eller en slags portal, en overgang mellom naturen og det kultiverte. Dette skjæringspunktet har potensial til å gi besøkende mulighet til å reflektere og oppleve naturen.

Funksjon

Plassen er designet for å ha plass til mange mennesker og biler, samtidig som den skal kunne gi ro og intimitet for turister som vil nyte mat og utsikt. Informasjonstavler gir viktig informasjon om nasjonalparken, og er plassert så de er umulige å gå glipp av på vei til og fra hovedparkeringen.

Klima

Rasteplassen er spesialtilpasset det lokale klimaet i Lofoten, med tak og leegger som gir beskyttelse mot vær og vind og skaper gode mikroklima med lune solvegger. Med benker på hver side av leeggen kan besøkende flytte seg rundt avhengig av hvilken vei vinden kommer fra. Et stort ståltak strekker seg fra toalettbygningen og over sitteområdet med et langbord som besøkende kan samles ved i regnvær. Servicebygget med toalett har et overdekt inngangsparti, og er designet så det har mulighet for å holdes åpent på vinteren ved behov.

Materialitet

Det arkitektoniske uttrykket på plassen er utformet for å skape en helhetlig opplevelse av innfallsporten på Fredvang. Materialvalg, møblering og formgrep er sammenhengende på de ulike plassene, og er med på å forsterke opplevelsen av at de besøkende er på vei inn i en nasjonalpark. Et sterkt og tydelig materialkonsept og formspråk fungerer identitetsbyggende for de ulike rasteplassene i innfallsporten. Konseptet følger nasjonalparkveilederen med hovedmaterialer i tre og cortenstål. På benker, bord og vegger er flatene som kroppen sitter inntil utformet i treverk for å gi varme og behagelige sitteplasser, mens sammenføyninger er i stål. Taket er konstruert av sveisede stålblader i forvitningsstål. Veggene i servicebygget og leeggene er i laftet treverk, med detaljer i cortenstål. Gjennom design for lokal byggeskikk, er rasteplassen lagt opp for at det skal bygges av lokale entreprenører og med lokal sveisekompetanse fra slip i Lofoten. Rasteplassen er utformet i en L-form rundt parkeringsplassen mot utsikten. Formspråket er enkle og robuste former, med vegger med åpninger og et tak som buker seg inn og ut for å skape rom og lune hjørner for å oppholde seg i. Underlaget er betong og platting i varmebehandlet treverk på samme nivå som parkeringsplassen.



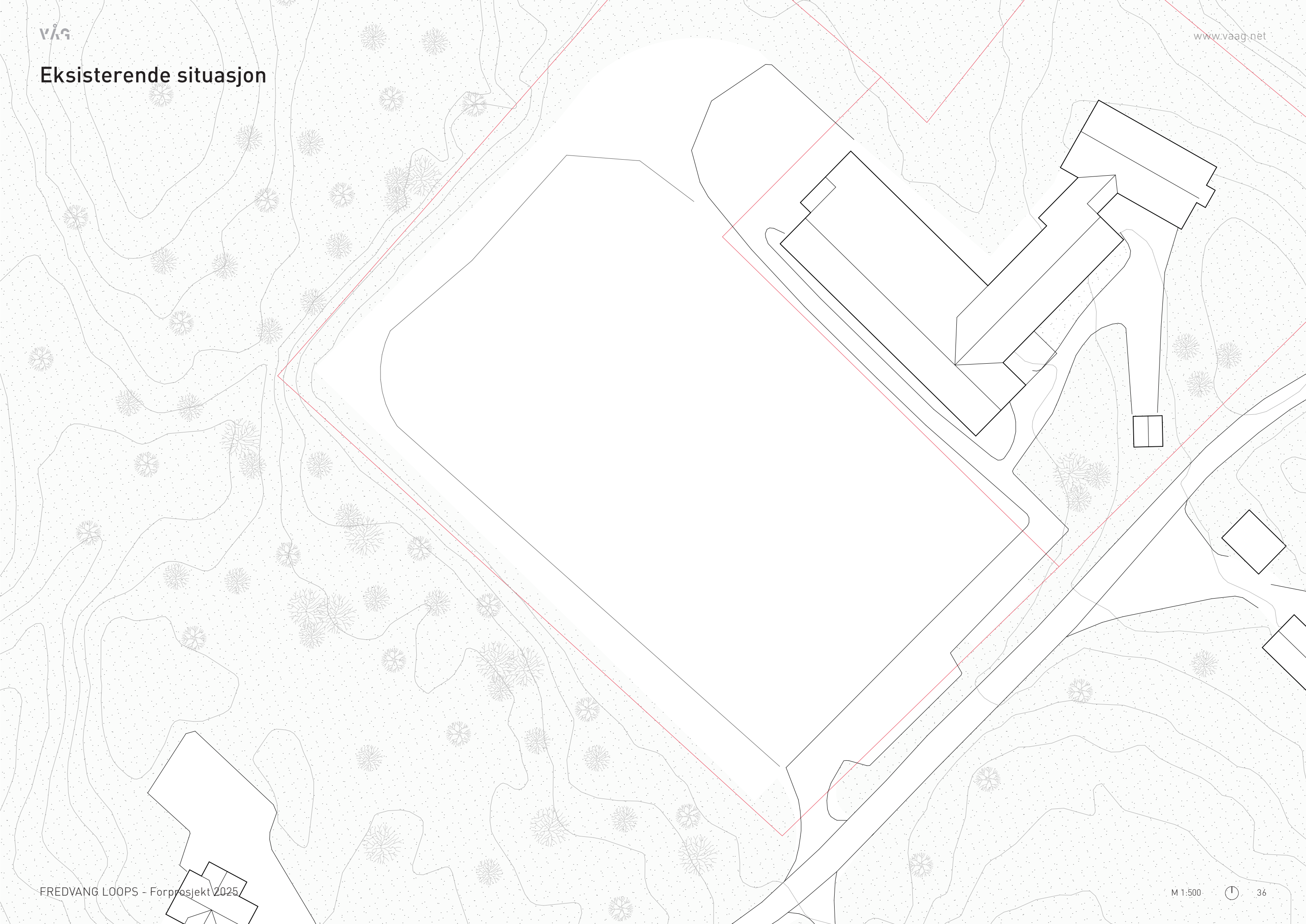
Parkering

Parkeringsplassen har kapasitet til 120 person- og bobiler, og 40 sykkelparkeringer. Det er gitt plass til lengre biler langs ytterkanten i vest og nord og mindre plasser i midten for personbiler, samt ladestasjoner for elbil. Tømmerstokker graves ned i grusen og er markør for parkeringsplassene. I begge endene av parkeringsrekkene kan disse tømmerstokkene markeres med refleksbrøytetikker i vinterstid for å forenkle snøbrøytingen. Det er også avsatt plass til nedgravde avfallsløsninger ved inngangen til parkeringsplassen, i nærhet til informasjon av parkeringsavgift og plass til eventuell tømmestasjon for bil.

Byggetrinn

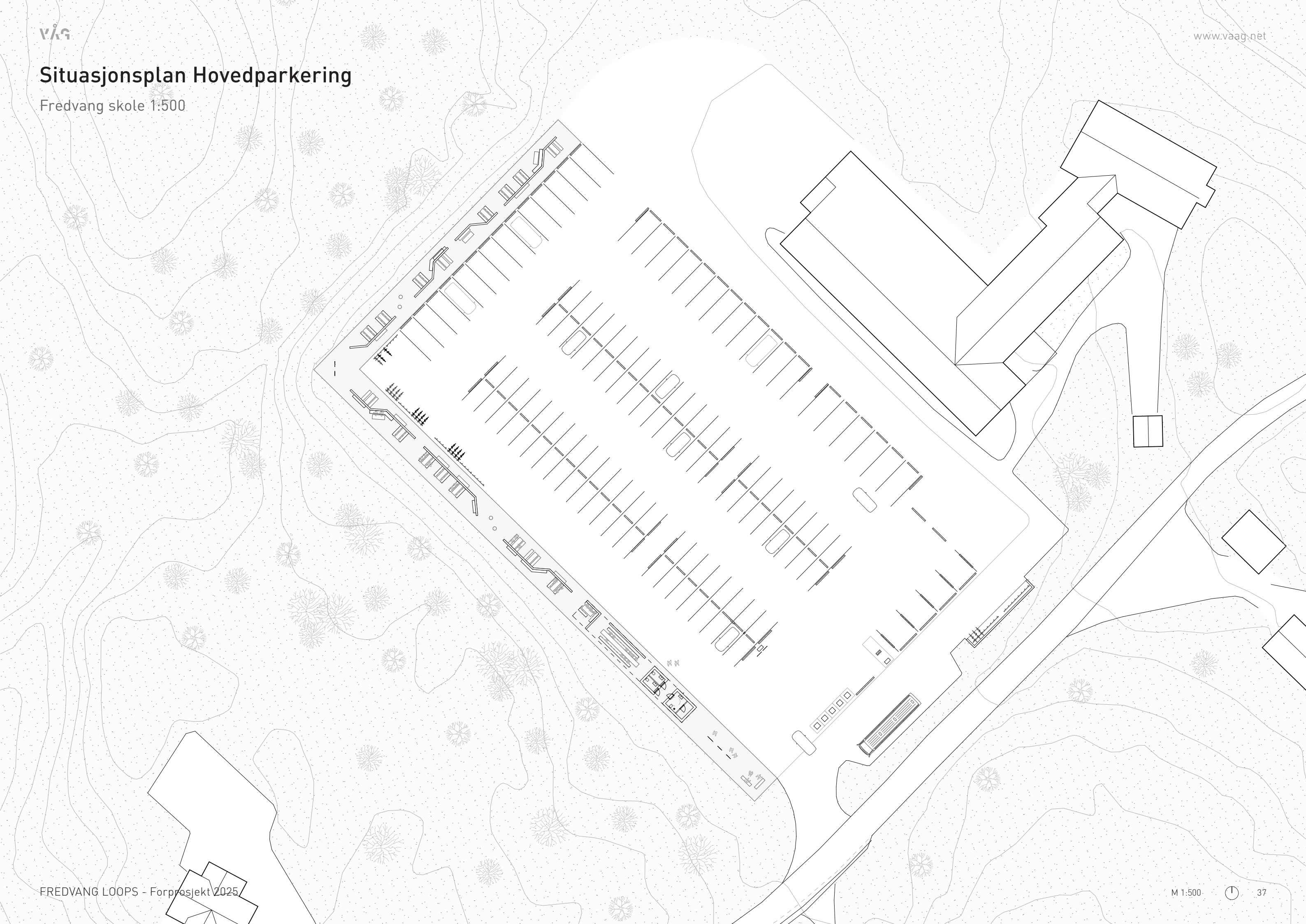
Hovedparkeringen er utformet modulært, med et enkelt og robust toalettbygg, møblering og veggelementer. Slik kan plassen utvides ved økt behov i fremtiden, og være lagt opp for ulike byggetrinn. Første byggetrinn vil være nærmest inngangen til parkeringsplassen, med informasjonstavler, servicebygg med toalett og rasteplass under tak. I første byggetrinn skal det videre etableres tømmestasjon for bil, nedgravet avfallsløsning og, avhengig av valgt alternativ transportløsning, sykkelstativ med tak til Nasjonalparksyklar eller bussholdeplass. Videre byggetrinn legger opp til en linje av leegg-elementer og møblering som øker kapasiteten på rasteplassen.

Eksisterende situasjon

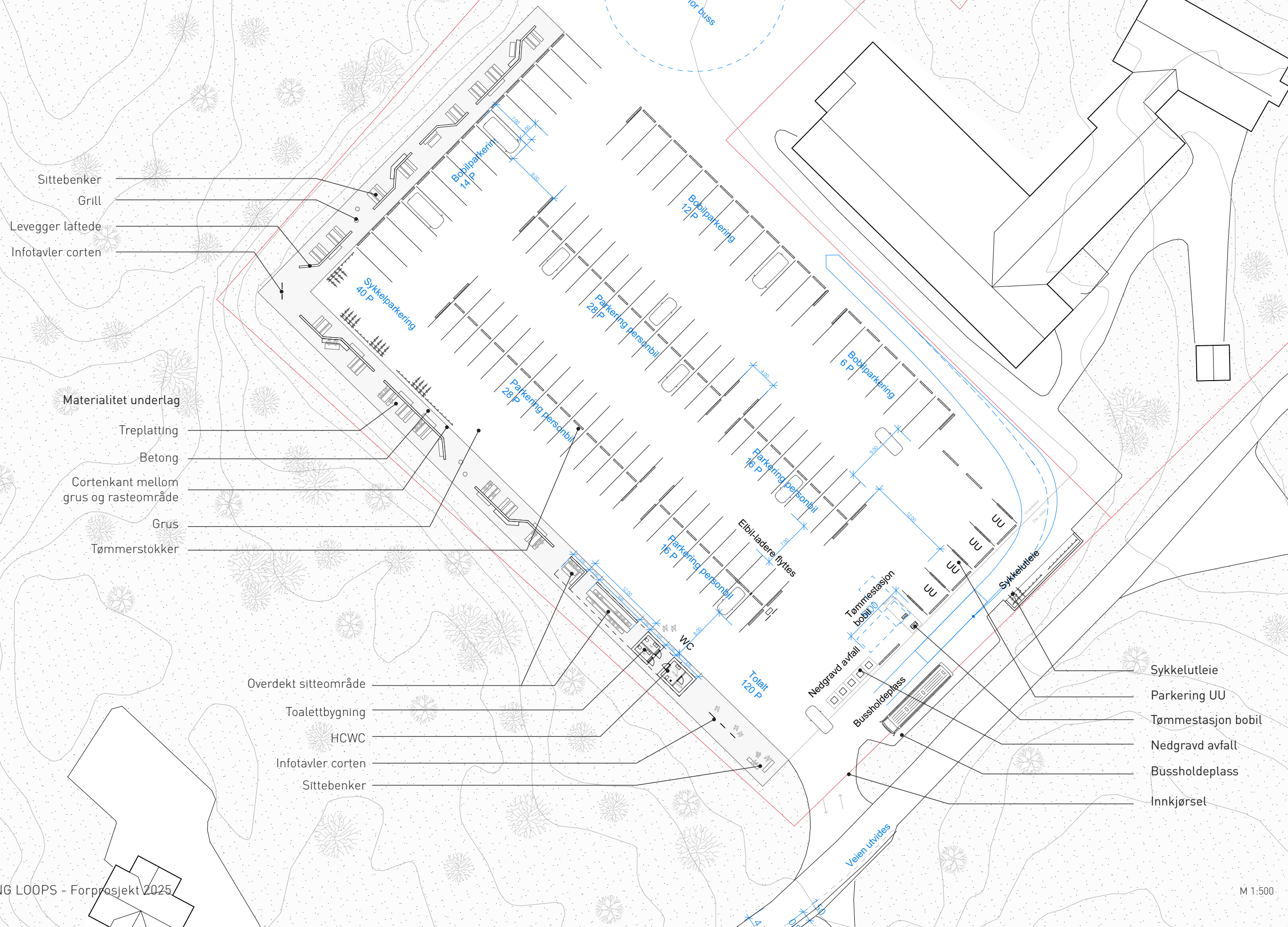


Situasjonsplan Hovedparkering

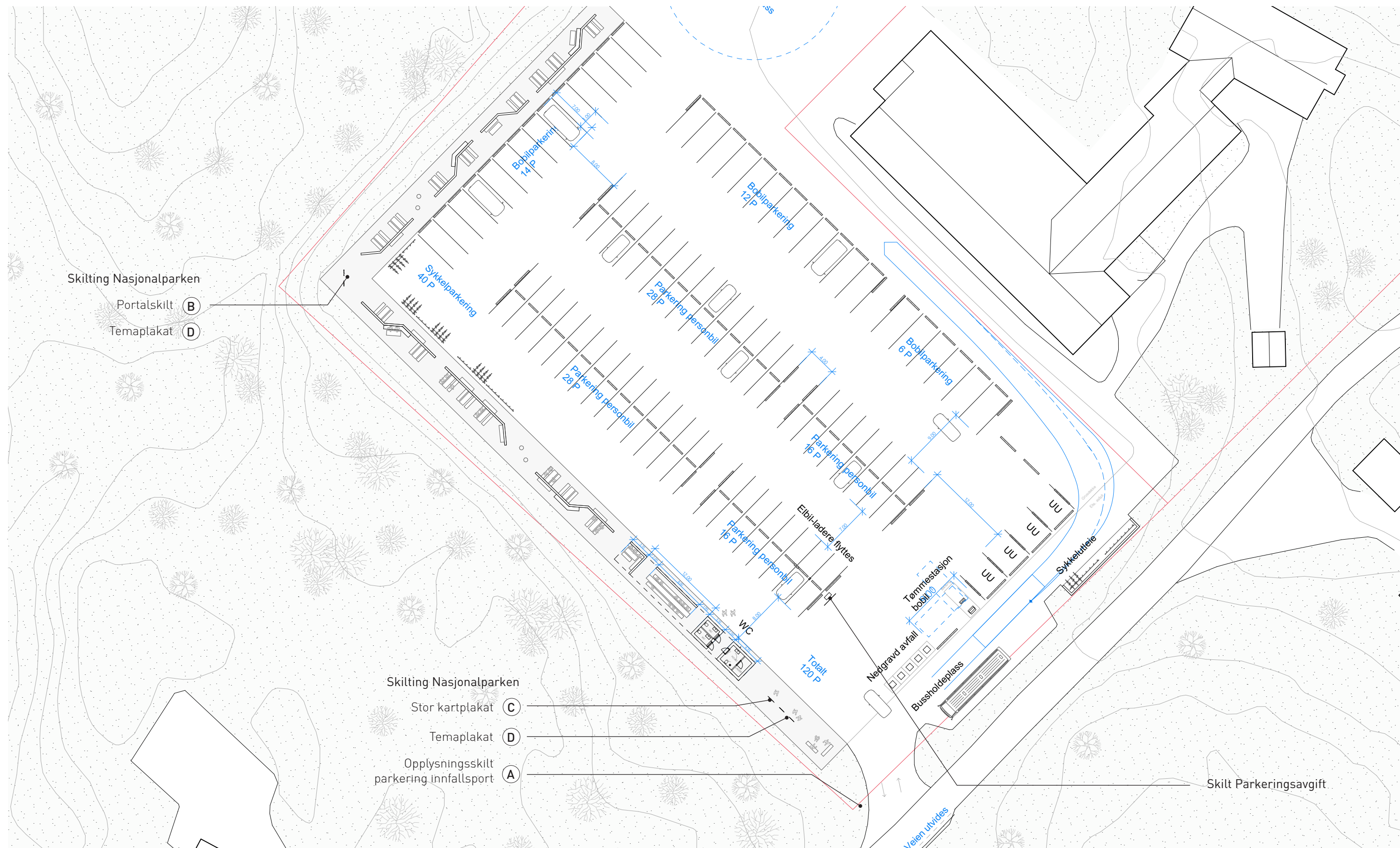
Fredvang skole 1:500



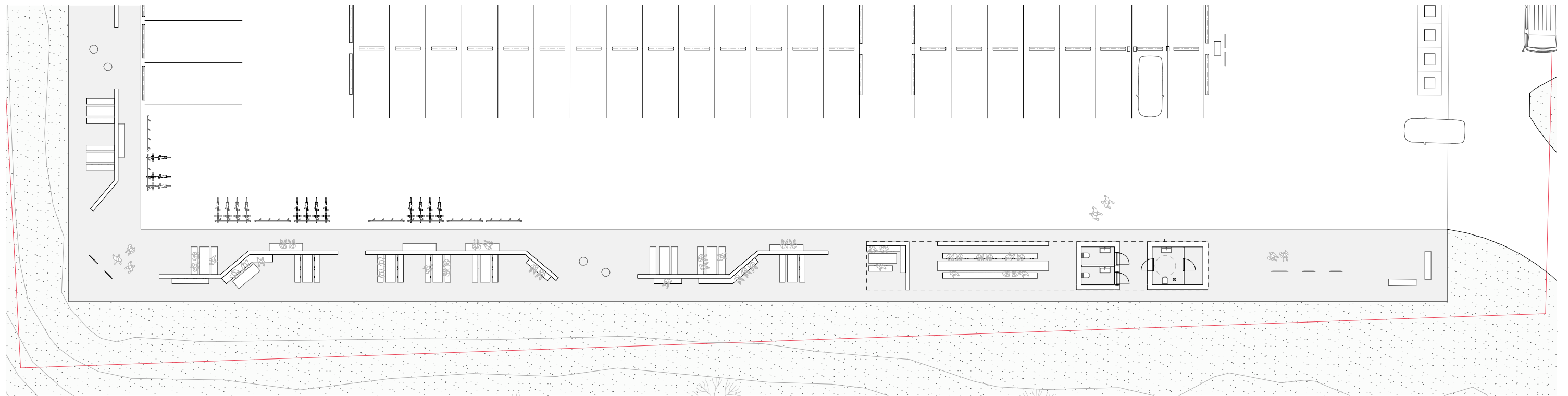
Hovedparkeringen på Fredvang skole 1:500



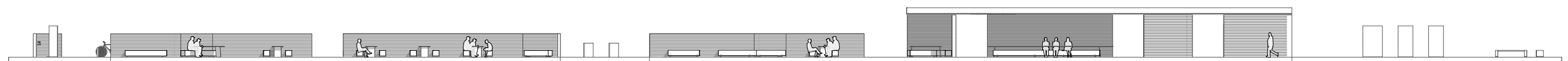
Skiltplan Hovedparkering



Plan og fasader - Hovedparkering



Plan 1:200



Fasade Sør 1:200



Fasade Nord 1:200



Materialitet



OVERFLATER: På parkeringsplassen beholdes grusen, det settes opp tømmerstokker på parkeringsplassene som markører på hvor folk skal parkere. På overflater man tar på eller sitter inntil brukes tre.

SENTRUMSRUNDEN

Dagens situasjon

Basert på utredningen av sentrumsrunden, legger vi til grunn følgende premisser for runden. Fjærebassenget på Fredvang har et rikt fugleliv og naturtypen strandbeite. Dette er verdier det er viktige å ta vare på. Runden bør derfor ha minst mulig naturinngrep og plasseres lengst mulig unna dyrelivet. Samtidig skal runden være et lavterskel turtilbud til besøkende og til lokalbefolkningen på Fredvang. Runden har potensiale for å være "the missing link" på Fredvang, en ny kobling som binder Fredvang sammen.



Tiltak

Tiltak 1 - Universelt utformet turvei over fjæra

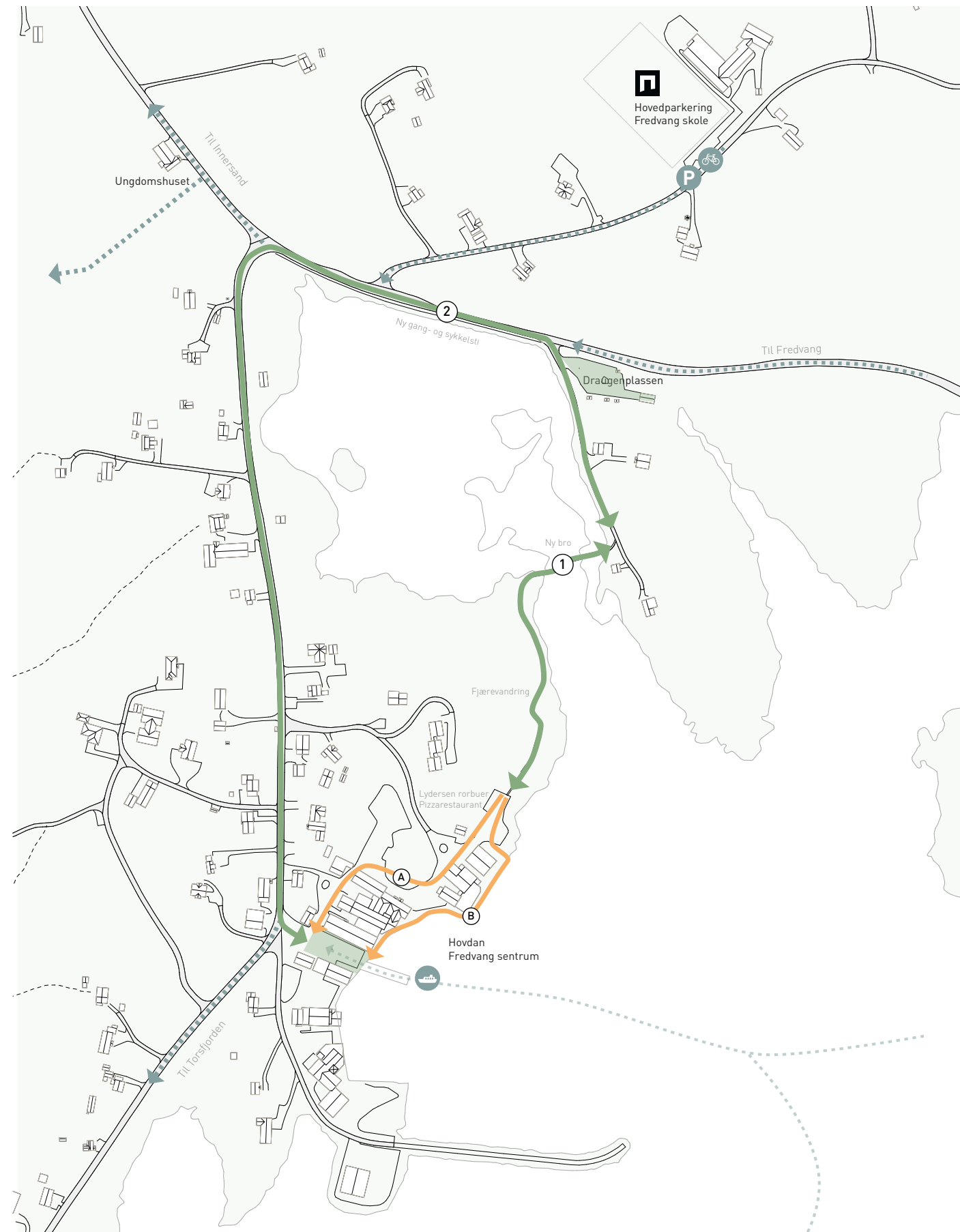
En gangbro over fjæra skaper et lavterskel turtilbud for lokalbefolkningen og for besøkende til Fredvang. Runden leder folk til fots til Hovdan. Fjærevandringen blir en attraksjon som er verdt et besøk i seg selv, og som skaper en ny kobling til Fredvang sentrum.

Tiltak 2 - Utbedre veien for gående

Første alternativ er å tilrettelegge for gående langs Strandveien. Veien fylles ut for å lage fortau og tilrettelegge for gående og syklende langs veien. I tillegg kan det utføres tiltak som skilt og benker som leder besøkende mot sentrum.



Plan sentrumsrunden



Dagens situasjon



Sentrumsrunde sett fra Draugenplassen



Sentrumsrunde sett fra Hovdan



Sentrumsrunde sett fra Lydersen Rorbuer



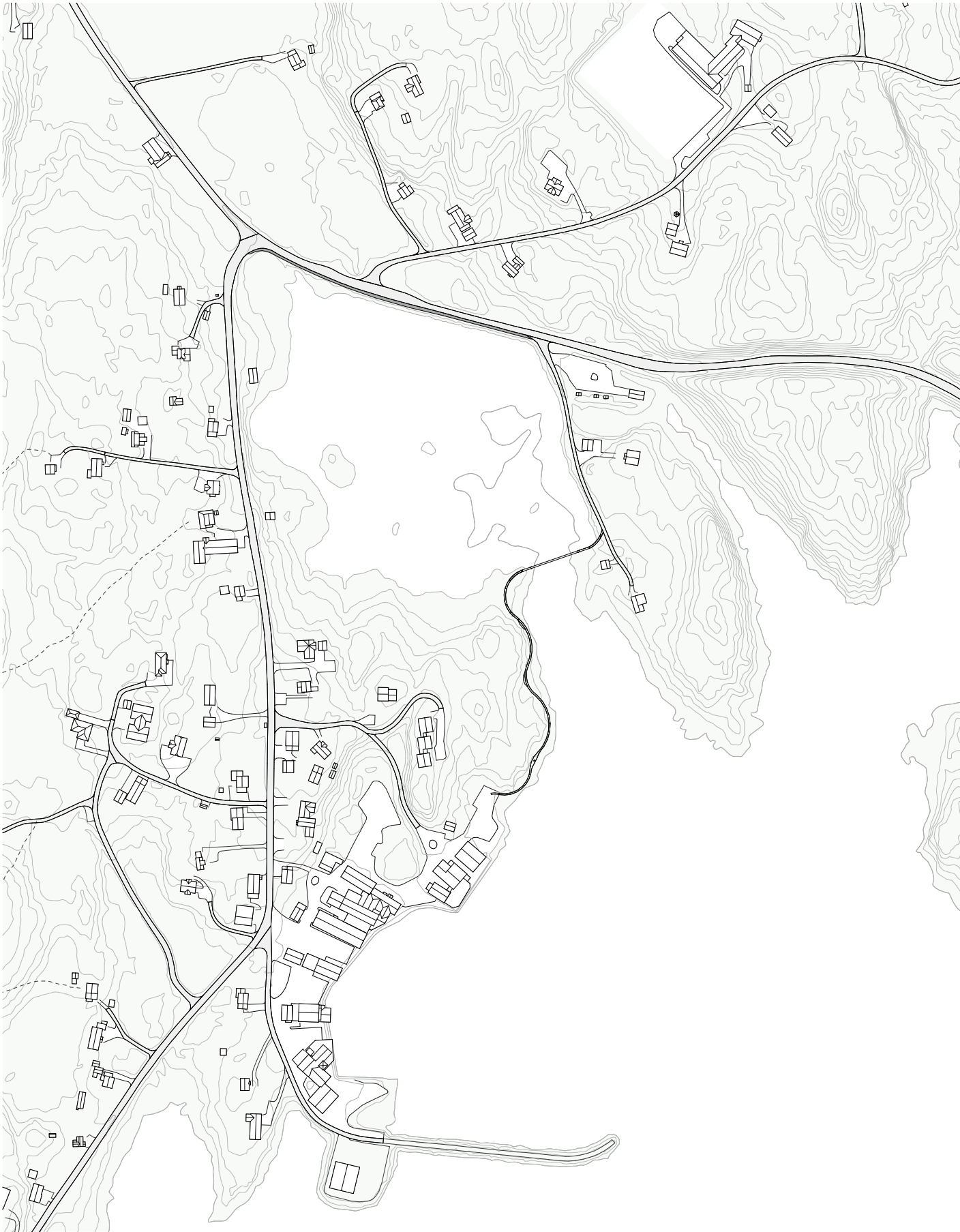
Sentrumsrunde sett fra Hovdanveien

Plankart for runden

Sentrumsrunden skal legge opp til økt aktivitet og verdiskapning i Hovdan sentrum. Sammen med Innfallsporten på Fredvang skole, vil sentrumsrunden bli en attraksjon for besøkende.

Det vil bli en lavterskel opplevelse for besøkende på reise gjennom området, men kan også bli et naturlig startpunkt for turgåere på vei til nasjonalparken til turene til Ryten og Kvalvika.

Situasjonsplan 1:2000



OPPLEVELSE: Mulighet for å komme seg ut og over vannet



Tidevannsbro



Benker skaper nye oppholdssteder



Klopping er enkel tilrettelegging som hindrer slitasje på stien



Skulpturlandskap



Muligheter for å komme ned til vannet



Retning på stien definerer utsikter



Kyststi til Hovdan



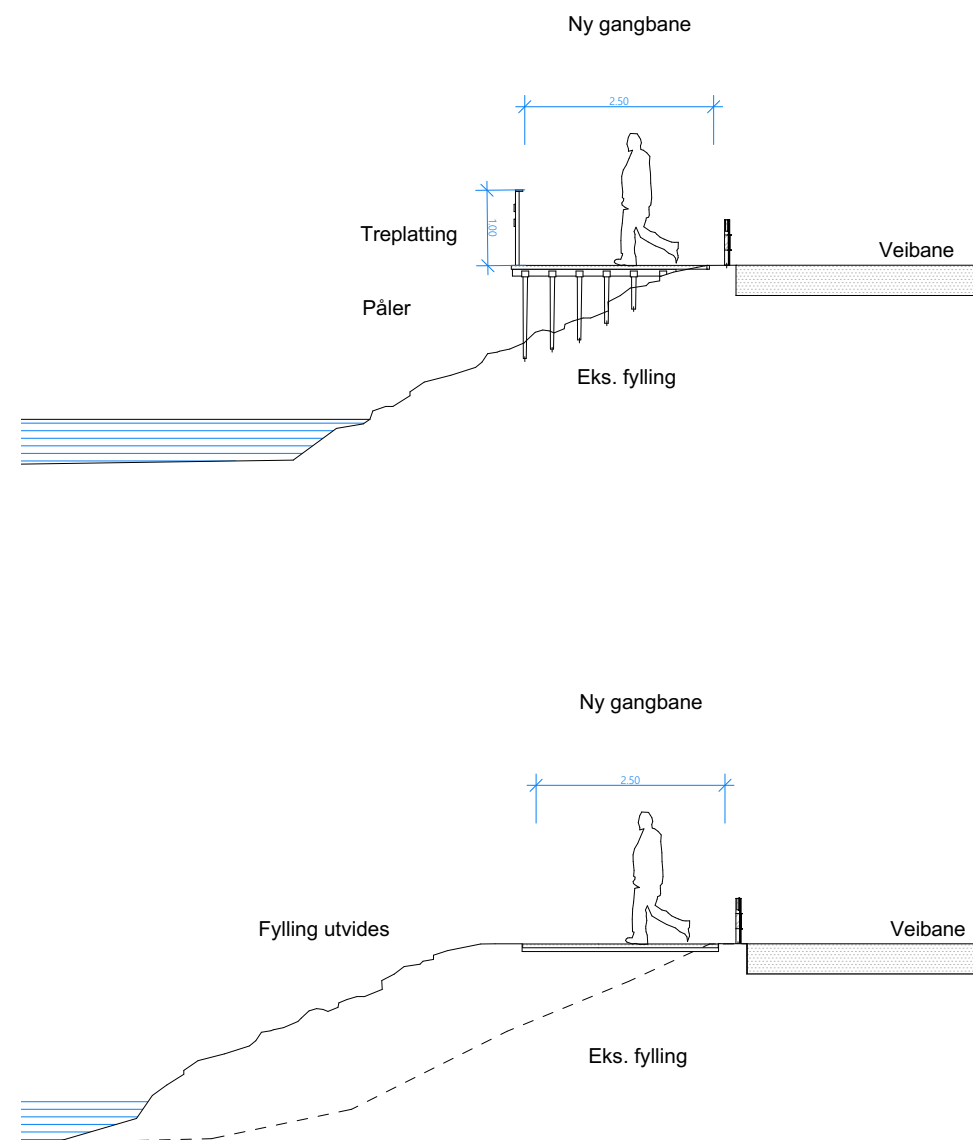
Skilting for å tilgjengeliggjøre runden

Gangvei /promenade langs Strandveien

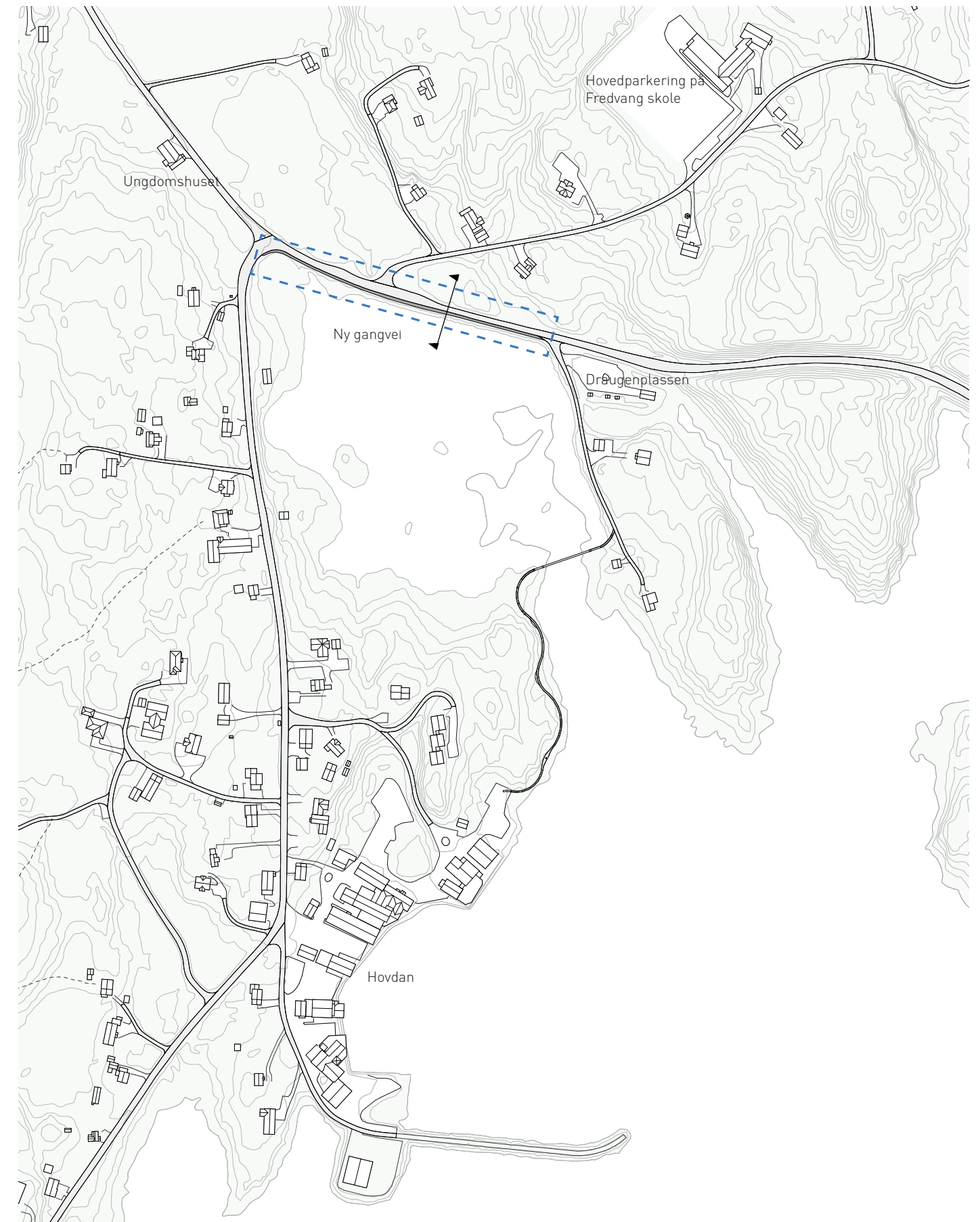
En ny gangvei langs Strandveien vil bidra til en sammenhengende sentrumsrunde med trygg passering for fotgjengere til og fra Hovdan, hovedparkeringen på Fredvang skole og Draugenplassen.

Gangveien kan for eksempel være en utvidet fylling (tilsvarende ny gangvei mellom Storeidøya og Gravdal i Vestvågøy kommune) med overskuddsmasse fra tunnelarbeid innad i Flakstad kommune, eller være en enkel promenade på trepåler oppå eksisterende fylling.

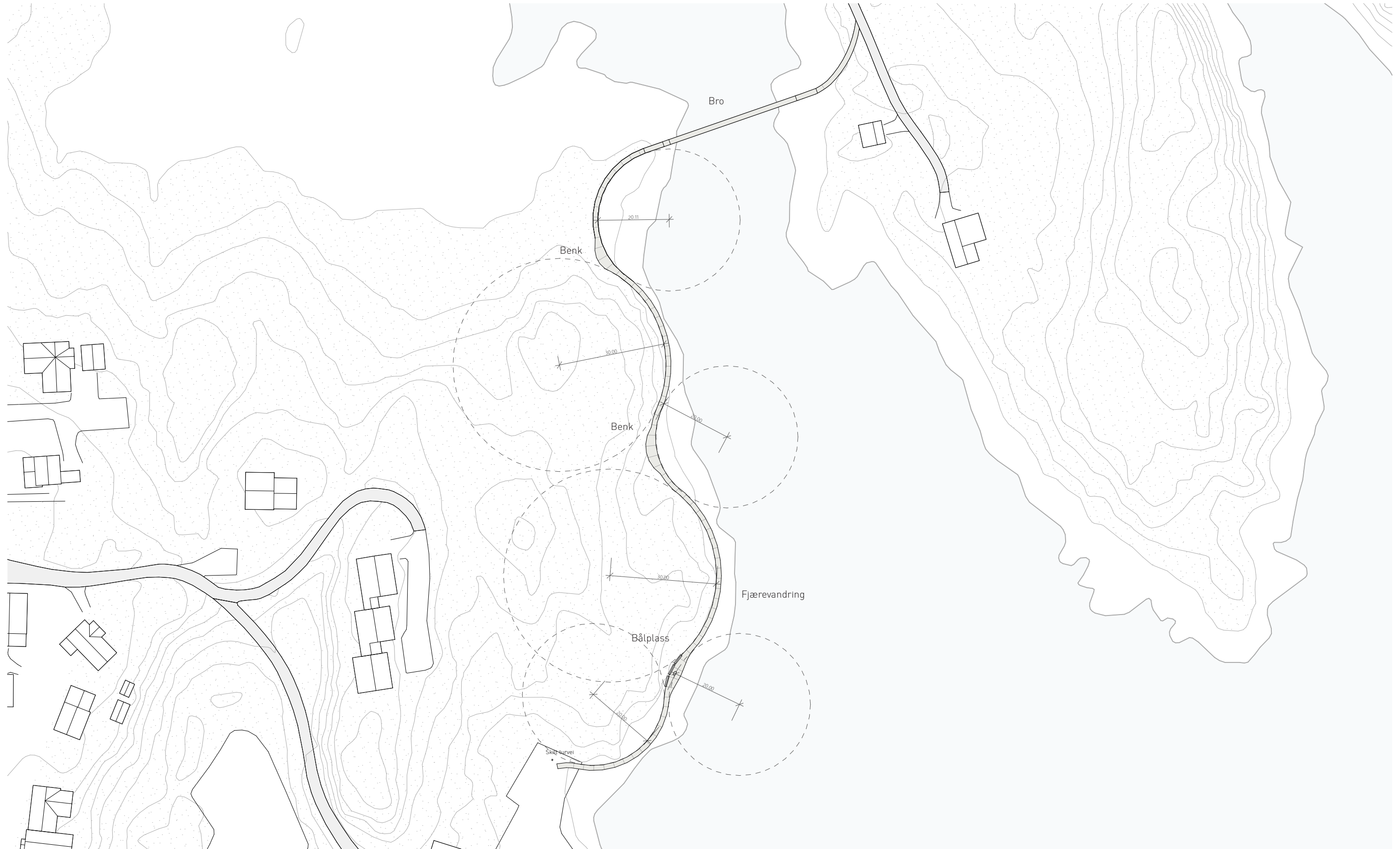
Prinsippsnitt 1:100



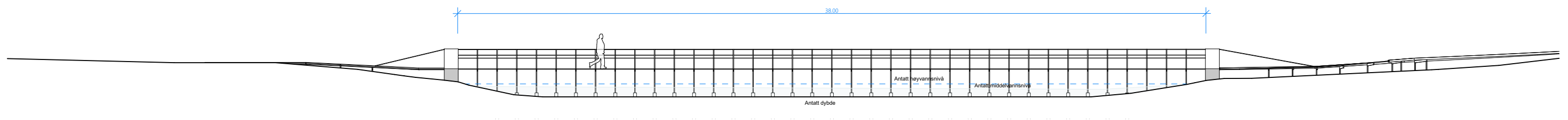
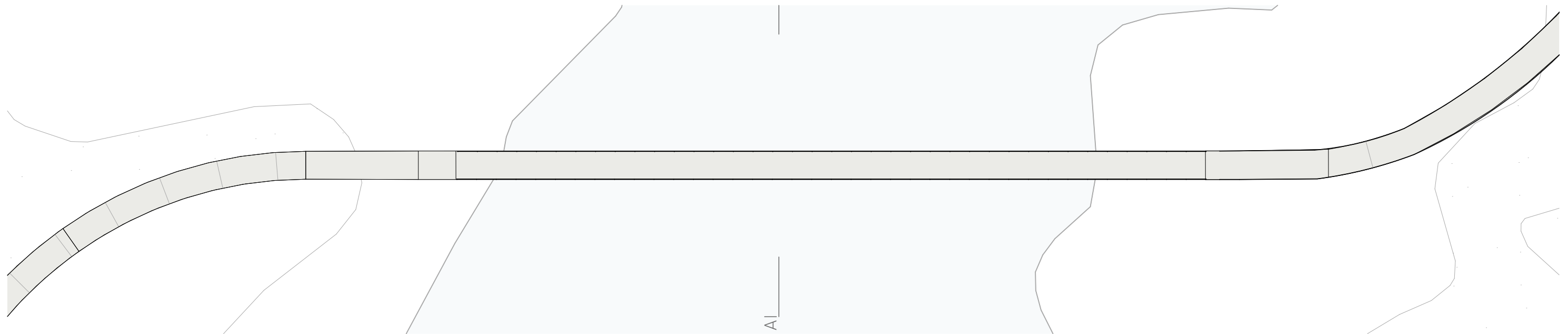
Situasjonsplan 1:2000



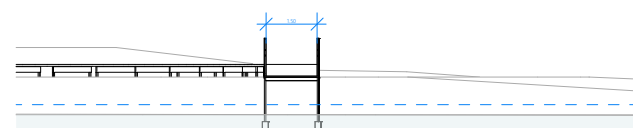
Universell utformet fjærevandring - Situasjonsplan 1:1000



Universelt utformet bro 1:200



1:200 Snitt B



1:200 Snitt A

Skiltplan sentrumsrunden



Skilt i corten



Skilt i treverk



Sentrumsrunden – En ny forbindelse for Fredvang

Sentrumsrunden er tenkt som et sentralt og verdiskapende tiltak for å styrke Fredvang sentrum. Ved å skape et attraktivt lavterskel-tilbud for besøkende som ikke nødvendigvis skal på de lengste fjellturene, har runden et stort potensial for å få turister til å bli lenger i området. Dette vil igjen kunne styrke det lokale næringsgrunnlaget og skape rom for nye tilbud på Hovdan.

Runden vil også være et spennende tilbud for lokalbefolkningen, for eksempel for en trilletur med barnevogn, og fungere som en snarvei for de som går fra hovedparkeringen ved skolen mot Hovdan og videre mot Torsfjorden.

Kjernen i forslaget for Sentrumsrunden er etableringen av en ny, universelt utformet gangforbindelse som krysser det naturskjønne fjærebassenget mellom Draugenplassen og Hovdan. Denne forbindelsen vil ikke bare binde Fredvang sammen på en ny måte, men også bli en attraksjon i seg selv – en spektakulær naturopplevelse med lav visuell påvirkning på landskapet.

Vurdering av broalternativer

I utredningen av denne gangforbindelsen ble to hovedalternativer for brokonstruksjon vurdert, med et spesielt fokus på å minimere inngrep i det sårbare fuglelivet i fjærebassenget.

Alternativ 1: Spennbåndbro

Dette alternativet innebærer en elegant og slank bro som spanner fritt over hele sundet uten fundamenter i selve bassenget. En slik løsning er optimal med tanke på null fysisk inngrep i fjæra og vil gi et svært lett visuelt uttrykk. Utfordringen er imidlertid at konstruksjonen skaper enorme horisontalkrefter som må forankres i to massive og kostbare fundamenter på land.

Videre kan denne typen konstruksjon kun realiseres med spesialutstyr som bare er tilgjengelig hos noen få aktører i Norge. Gitt usikkerheten rundt grunnforholdene, ble dette ansett som et dyrere og mer risikabelt alternativ.

Alternativ 2: Søylebro (Anbefalt løsning)

Dette alternativet innebærer en bro fundamentert på en rekke tynne stålsøyler plassert med jevne mellomrom.

Fjærebassenget er svært grunt og i praksis tørrlagt ved lavvann og derfor kan fundamenteringen for søylene utføres enkelt og effektivt med standard anleggsutstyr, uten behov for dyrt marineutstyr. Inngrepene blir små, presise og kan utføres på en skånsom måte.

Søylebroen fremstår derfor som den klart mest kostnadseffektive og forutsigbare løsningen, samtidig som den ivaretar ønsket om minimal påvirkning på gjennomstrømning og dyreliv. Ved å plassere broen lengst mulig ut mot havet, gis det også mest mulig plass til fuglelivet, samtidig som opplevelsen og utsikten for de gående blir mest mulig spektakulær.

Sikring av gangforbindelse langs Strandveien

Uavhengig av broløsningen, er det helt nødvendig å utbedre forholdene for



gående og syklende langs den eksisterende hovedveien (Strandveien). I dag er denne strekningen en flaskehals preget av høy trafikk (ÅDT på 600) og manglende infrastruktur for myke trafikanter, uten fortau eller veiskulder.

For å skape en trygg og sammenhengende sentrumsrunde, må det tilrettelegges for en egen gang- og sykkelvei. Dette kan gjøres enten ved å utvide den eksisterende fyllingen ut i sjøen, eller ved å bygge en enklere promenade på trepåler oppå den eksisterende fyllingen. Dette tiltaket er

avgjørende for trafiksikkerheten og vil sikre at Sentrumsrunden blir en komplett og trygg opplevelse for alle brukere.

I en trinnvis utbygging kan en slik utbedring realiseres først, for å umiddelbart forbedre sikkerheten, mens selve broen over fjæra kan bortfalle eller komme i et senere byggetrinn.

Alternativ 1: Spennbåndbro uten fundamenter i vannet



Alternativ 1: Spennbåndbro uten fundamenter i vannet



Alternativ 2: Søylebros



Alternativ 2: Søylebros



Alternativ 3: Ikke universelt utformet gangsti

Et alternativ til en universelt utformet gangsti for sentrumsrunden, kan også være å tilrettelegge med tursti med hjelpemidler som klopping, tråkket sti, en enkelt plassert gangbru eller store steiner man kan gå eller hoppe på over ved fjøra fra Draugenplassen til Hovdan, plassert i samme trasé som den universelt utformede gangstien.



Referanser for en eventuell kyststi til Hovdan - en ikke universell utformet forbindelse.

DRAUGENPLASSEN

Draugenplassen – Oppgradering av et etablert møtepunkt

Draugenplassen fungerer i dag som et viktig, om enn uformelt, servicepunkt for besøkende til Fredvang. Plassen har allerede mye av den nødvendige infrastrukturen på plass, inkludert toalettfasiliteter, god parkeringskapasitet, overbygde rasteplasser, avfallshåndtering og mulighet for matservering fra foodtrucks i høysesongen. Med sin strategiske plassering som det første man møter etter å ha krysset Fredvangbruene, har rasteplassen et stort potensial til å fungere som en tydelig del av den helhetlige innfallsporten til Lofotodden nasjonalpark.

Selv om plassen fungerer relativt godt i dag, er det en mulighet til å løfte kvaliteten og skape en sterkere tilknytning til nasjonalparkens identitet. En oppgradering er derfor ikke primært drevet av et kritisk behov, men av ønsket om å skape en helhetlig opplevelse for den besøkende.

Arkitektur og Uttrykk

Forslaget innebærer en oppgradering som innlemmer Draugenplassen fullt ut i det arkitektoniske formspråket og materialkonseptet som er definert for hele innfallsporten. Dette vil skje gjennom:

Nytt servicebygg og rasteområde: De eksisterende gapahukene rives og erstattes av et nytt, helhetlig anlegg. Dette inkluderer et moderne toalettbygg, overdekte rasteplasser og nye benker, alt utformet i laftet treverk og cortenstål for å skape et gjenkjennelig og robust uttrykk.

Helhetlig utforming: Plassen får et løft med definerte soner, ny skilting og informasjonstavler som forteller om nasjonalparken, hovedparkeringen ved Fredvang skole og den tilknyttede Sentrumsrunden.

Forbedret funksjonalitet: Parkeringsarealet defineres tydeligere, og det etableres en oppgradert og mer estetisk tiltalende løsning for avfallshåndtering, fortrinnsvis med nedgravde containere.

En slik oppgradering vil transformere Draugenplassen fra å være et rent funksjonelt stopp til å bli en integrert og kvalitetspreget del av nasjonalparkopplevelsen. Den vil fungere som et viktig informasjonspunkt og et naturlig startsted for de som ønsker å gå Sentrumsrunden til fots mot Hovdan.



Eksisterende situasjon



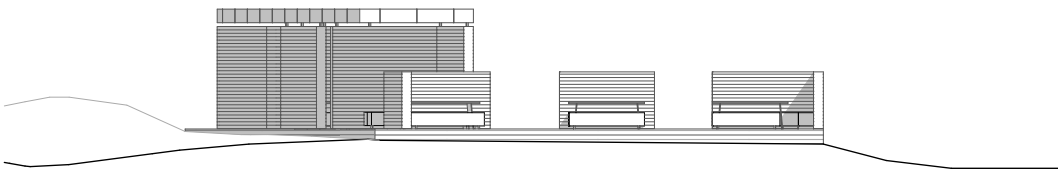
Situasjonsplan Draugenplassen



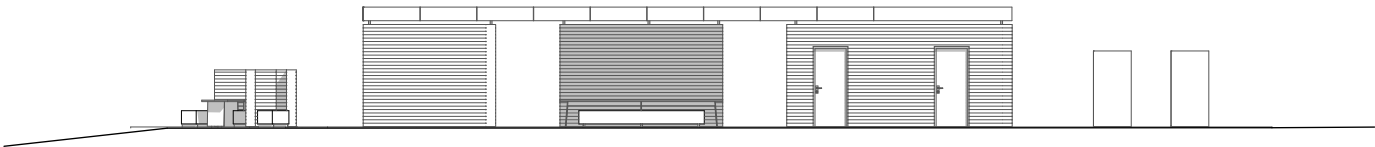
Skiltplan Draugenplassen



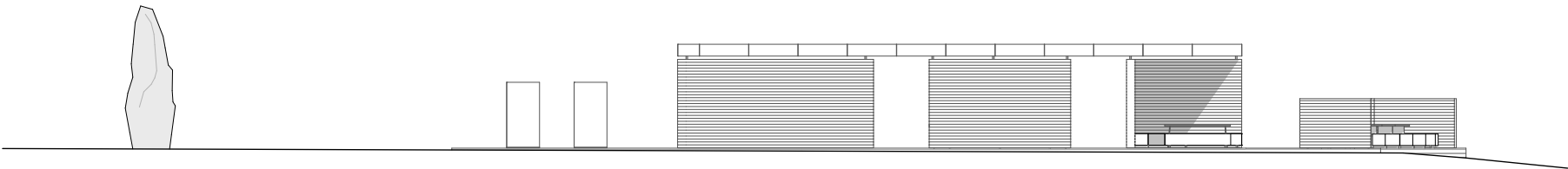
Fasader Draugenplassen



1:200 Fasade Øst



1:200 Fasade Nord



1:200 Fasade Sør

Draugenplassen



Draugenplassen



Draugenplassen



TORSFJORDEN

Dagens situasjon

Torsfjorden har få parkeringsplasser og en brygge. Det er et viktig startpunkt for turgåere som skal til Kvalvika og Ryten. I høysesongen er det svært høyt besøkstrykk her med en trafikksituasjon som er belastende på lokalbefolkningen. Det har vært mye ulovlig parkering langs veien. Skuldersesongen byr på ledige parkeringsplasser, og da er plassen viktig særlig for det lokale friluftslivet. Kritisk for Torsfjorden er behov for et mer driftssikkert toaletttilbud, søppelhåndtering og vannstasjon. Sammen med ny infrastruktur må det legges opp til alternativ tilkomst for å få ned trafikkbelastningen i høysesongen.



Torsfjorden - Brygge og startpunkt

Torsfjorden er i dag et av de viktigste, men også mest sårbare startpunktene for turer inn til Kvalvika og Ryten. Med få parkeringsplasser og enkel brygge, er området i høysesongen preget av et svært høyt besøkstrykk. Dette skaper en belastende trafikksituasjon med mye ulovlig parkering, noe som er til belastende for lokalbefolkningen. Det mest kritiske behovet er et mer driftssikkert toaletttilbud, en skikkelig avfallshåndtering og en vannstasjon. Samtidig er plassen, spesielt i skuldersesongene, en viktig ressurs for det lokale friluftslivet.

En oppgradering er derfor helt nødvendig, ikke for å øke kapasiteten, men for å heve kvaliteten, bedre funksjonaliteten og redusere den negative belastningen.

Arkitektur og funksjon

Målet er å transformere Torsfjorden til et velorganisert og innbydende startpunkt som gir besøkende en følelse av å være på vei inn i en nasjonalpark. Arkitekturen og materialbruken samspiller med hovedparkeringen på Fredvang for å skape et gjenkjennelig og helhetlig uttrykk for hele innfallsporten.

Nytt servicebygg og rasteområde: Plassen oppgraderes med et nytt servicebygg som inneholder toalett og vannstasjon. I tilknytning etableres et overbygget sitteområde med utsikt, samt et definert rasteområde som gir ly for vær og vind.

Trafikksikkerhet: For å unngå en forverring av trafikksituasjonen, beholdes dagens antall parkeringsplasser. Området defineres tydelig med kantstein for å skape en tryggere situasjon med klar inn- og utkjørsel. Det settes av en egen "kiss 'n ride"-sone som også kan fungere som holdeplass for en eventuell shuttlebuss eller for ankomst med "Nasjonalparksykkel". En eventuell snuplass for buss må anlegges lenger sør for å unngå store inngrep.

Informasjon: Plassen skal gi viktig og lett tilgjengelig informasjon om turen, nasjonalparken og reglene for ferdsel.

Materialitet og byggetrinn

Servicebygget og leveggene utformes i robust, laftet treverk, samlet under et tak i forvitningsstål (cortenstål). Mot sjøen anlegges en treplattning som definerer rasteområdet. Som på de andre plassene, brukes cortenstål i informasjonsskilt og detaljer for å skape en helhetlig identitet.

Prosjektet er modulært og kan gjennomføres trinnvis:

Minimum: Etablering av de mest kritiske fasilitetene – nytt toalettbygg, informasjonstavler og boring av ny brønn for å sikre en stabil og trygg vannkilde.

Medium/Maks: Videre utbygging med oppgradering av brygge, fullføring av rasteområdet og eventuell tilrettelegging for snuplass for buss.

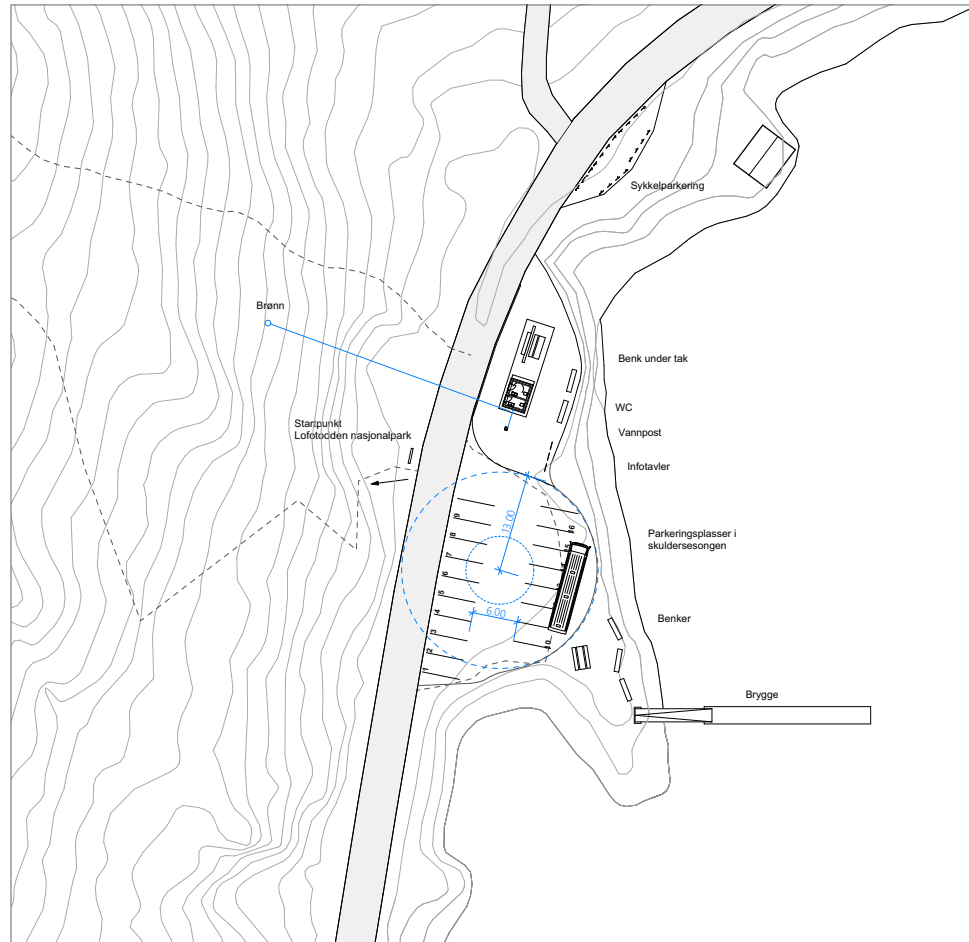
Uansett omfang vil en oppgradering av Torsfjorden være et nøkkeltiltak for å skape en bedre og mer bærekraftig besøksforvaltning på Fredvang.



Eksisterende situasjon



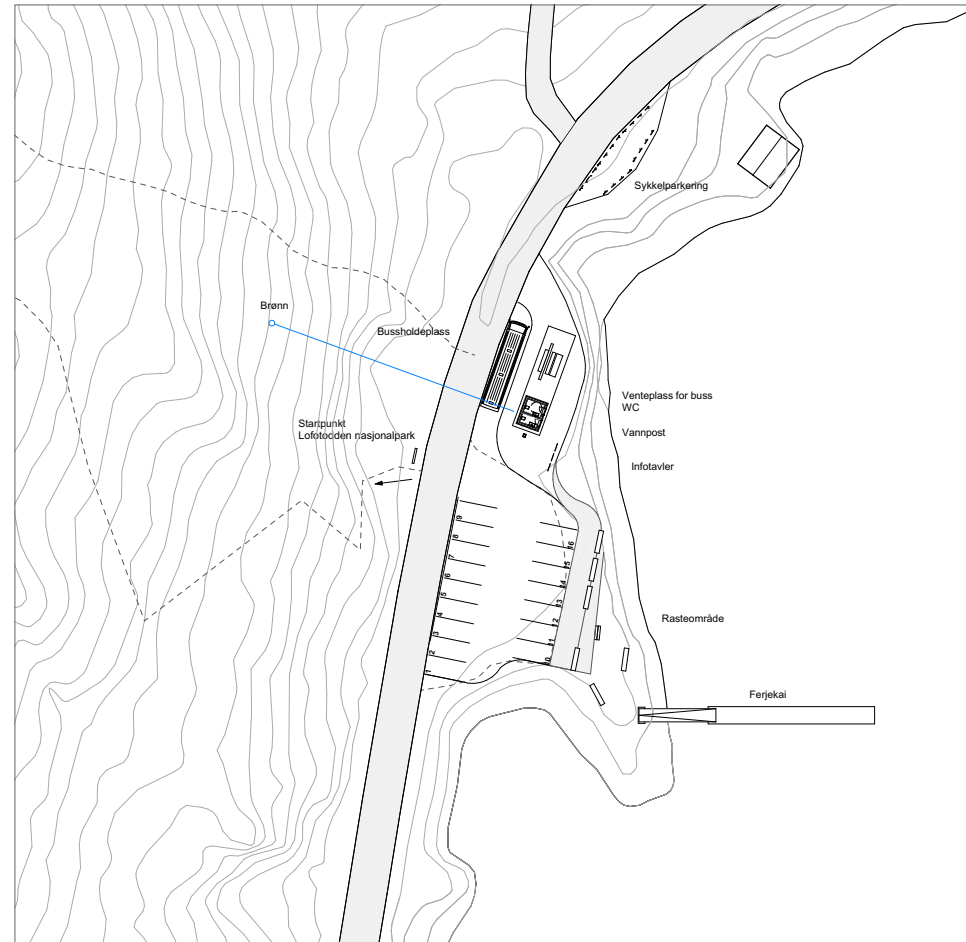
Alternativer



Minimum

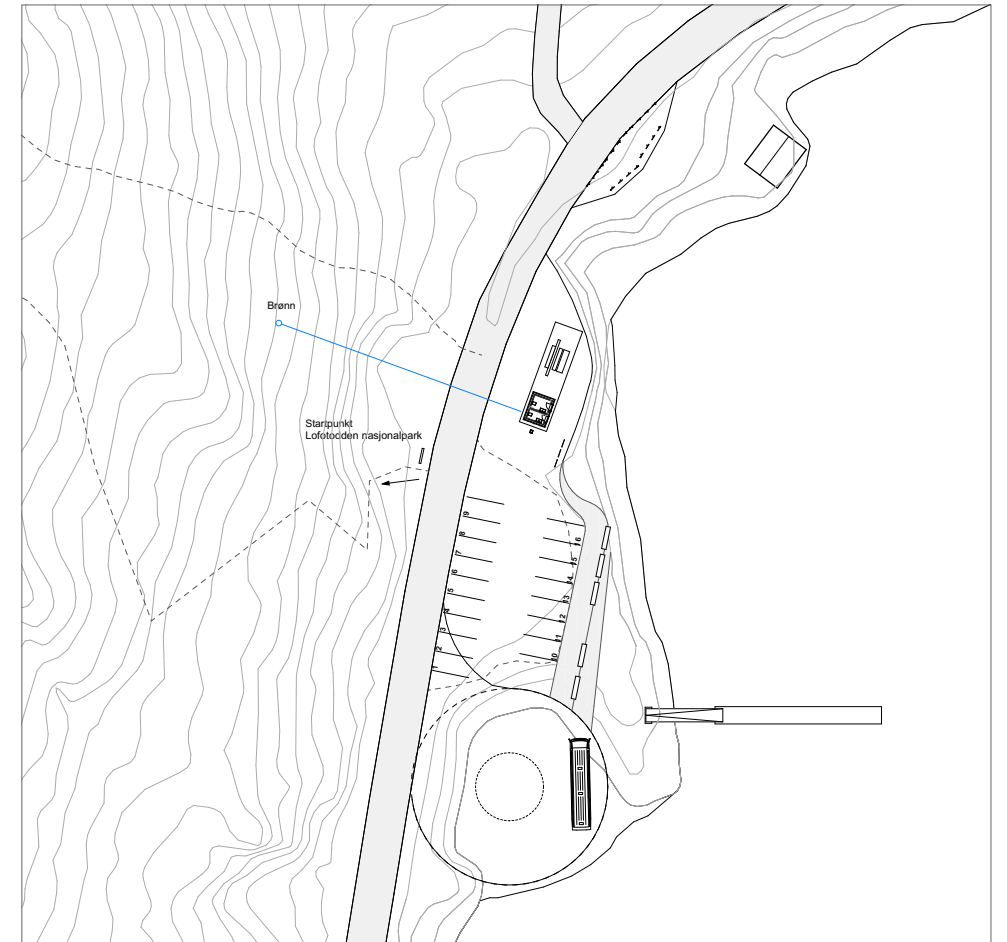
Ny brønn,, infotavler og toalettbygning.

Parkeringsplassen tilrettelegges som snuplass for buss på sommeren og parkeringsplass i skuldersesongen.



Medium

Ny brønn, brygge, infotavler og toalettbygning. Snuplassen anlegges lenger sør på Hovdanvegen for å minimere utfylling i fjorden.



Maks

Maks-løsning legger til rette for snuplass, parkering, brygge og toalettbygg på Torsfjorden.

Situasjonsplan Torsfjorden



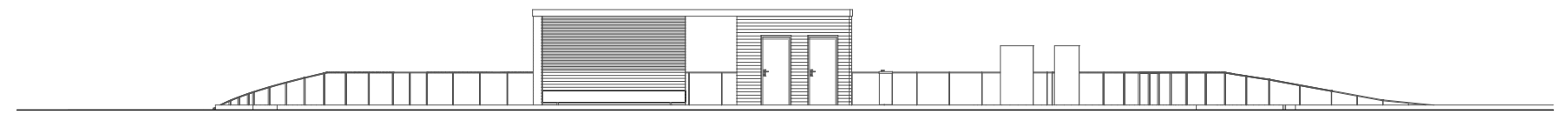
Skiltplan Torsfjorden



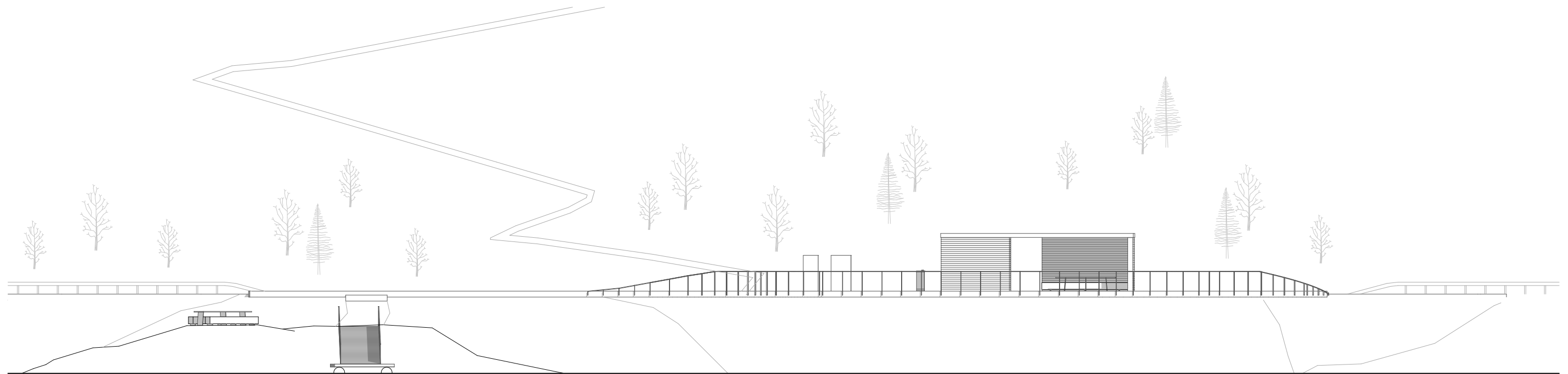
Situasjonsplan Torsfjorden



Fasader Torsfjorden



1:200 Fasade Vest



1:200 Fasade Øst



FINNBYEN

Dagens situasjon

Finnbyen er en holdeplass langs E10, men også et viktig fotopunkt for mange turister. Plassen gir god utsikt mot Fredvangbruene, samtidig som parkeringsplassen er stedet langs E10 som gir best oversikt og er der man ser mest av Lofotodden nasjonalpark i nord. Det høye besøksstrykket gjennom hele året har ført til betydelig slitasje på vegetasjonen, og området preges av en uavklart trafikksituasjon uten nødvendig infrastruktur som avfallshåndtering eller informasjon.

Grunneierforholdene er fordelt mellom Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og en privat grunneier.



Finnbyen – Første møte med nasjonalparken

Potensial og funksjon

Plassens strategiske beliggenhet gir et enormt potensial for merkevarebygging for nasjonalparken. En oppgradering vil transformere Finnbyen til et attraktivt og funksjonelt utkikkspunkt som kan gi besøkende en kvalitetsrik introduksjon til området. Hovedfunksjonen vil være å fungere som et "utstillingsvindu" som gir viktig informasjon om innfallsporten på Fredvang, hvor hovedparkeringen ligger, og hvordan man kommer seg videre til de populære turene.

Arkitektur og materialitet

Forslaget tar sikte på å løfte kvaliteten og sikkerheten med enkle, men presise grep som skaper et helhetlig arkitektonisk uttrykk i tråd med nasjonalparkens identitet.

Trafikksikkerhet og organisering: For å skape en trygg og avklart situasjon, defineres parkeringsområdet med et opphøyd betongdekke med en tydelig kant i cortenstål. Dette gir en klar avgrensning med tydelig inn- og utkjørsel.

Utkikkspunkt og rasteområde: Mot nord etableres et definert raste- og utkikkspunkt med informasjonstavler og sittebenker. Nedenfor dette kan det anlegges en treplatting med benker og bord som er tilpasset terrenget, noe som reduserer slitasjen på naturen.

Fasiliteter: Plassen vil bli oppgradert med en moderne avfallsløsning, fortrinnsvis nedgravde containere, for å håndtere avfall på en effektiv og estetisk måte.

Alternative løsninger

For å håndtere den krevende trafikksituasjonen, kan et alternativ være å fjerne parkeringsmulighetene helt og kun tilrettelegge for en bussholdeplass. Resten av området kan da revegeteres for å tilbakeføre det til naturen, samtidig som funksjonen som et kollektivt knutepunkt og utsiktspunkt opprettholdes.



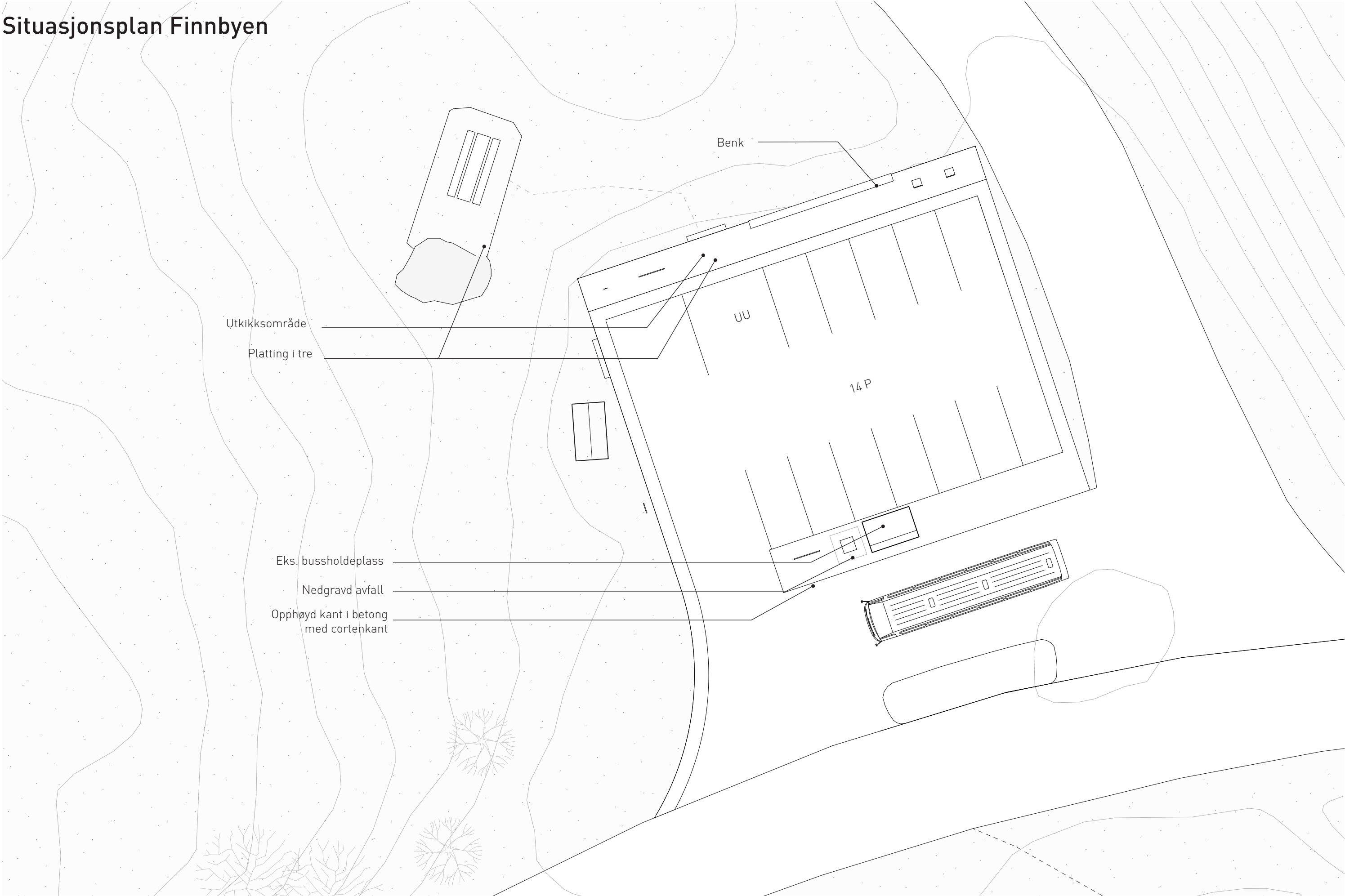
Eksisterende situasjon



Situasjonsplan Finnbyen



Situasjonsplan Finnbyen



Skiltplan Finnbyen





FASTE ELEMENTER

Renovasjon

Foreslått løsning: Nedgravd avfall med innkasttopp

- Penere løsning og mer tilgjengelig for folk som går forbi
- Volum på 5 m²
- Mulighet for kildesortering
- Tømmes med kran

Dagens løsning: molok

- Dagens løsning (Draugenplassen)



Eksempler på nedgravd avfall. Kilde: <https://enviropac.no/produkt/helt-nedgravde-containerer/>



Dagens løsning: molok

Skilt og skilttyper

Skiltingen på innfallsporten på Fredvang følger designmanualen for Norges nasjonalparker med skilting i cortenstål og tre.

Utformingen preges av høy kvalitet i materialbruk og utforming. Skiltene er lett gjenkjennelige som en del av identiteten til Norges nasjonalparker og kommuniserer tydelig at de besøkende er på vei inn i en nasjonalpark.



KONKLUSJON OG ANBEFALING



Konklusjon og Anbefaling

Konklusjon

Fredvang står i dag som den mest besøkte innfallsporten til Lofotodden nasjonalpark, en posisjon som har medført betydelige utfordringer. Et svært høyt besøkstrykk, spesielt i høysesongen, har ført til trafikkaos og en belastning som har skapt frustrasjon i lokalsamfunnet. Forprosjektet, "Fredvang Loops", tar tak i disse problemstillingene. Det presenterer en helhetlig og langsiktig strategi som har som mål å transformere Fredvang til en funksjonell, bærekraftig og verdiskapende innfallsport som balanserer hensynet til vern, besøkende og fastboende. Gjennom nøye utvalgte delprosjekter tilrettelegges det for en bedre styring av ferdselen, redusert naturslitasje og et styrket næringsgrunnlag for lokalmiljøet. Fellestrekk for alle tiltak er at de skal være måteholdne, robuste og kunne realiseres med lokale ressurser. Fordi prosjektet utgjør en betydelig investering, er det bygget opp som en trinnvis gjennomføringsplan. Denne tilnærmingen gjør det mulig å prioritere de tiltakene som gir størst og raskest effekt først, og etterhvert bygge videre på neste byggetrinn etter tilgjengelige ressurser og behov.

Juridisk forankring og planprosess

Det er mulig å realisere innfallsporten gjennom enkeltsøknader og eventuelle dispensasjoner. Det vil være en raskere løsning, men en slik stykkevis tilnærming vil være sårbar, skape usikkerhet og jobbe i mot den helhetlige strategien som er prosjektets kjerne. For å sikre en helhetlig og forutsigbar gjennomføring av et såpass omfattende og strategisk viktig prosjekt, kan det være mulig at tiltakene forankres juridisk gjennom en felles reguleringsplan. En slik plan vil sikre den langsiktige visjonen for Fredvang Loops, ivareta sammenhengen mellom delprosjektene, og gi nødvendig trygghet for de betydelige investeringene som skal gjøres. En felles planprosess er derfor å foretrekke for å sikre et robust og varig resultat for Fredvang.

Anbefalt tiltakskatalog og gjennomføring

For å møte de mest kritiske utfordringene og samtidig bygge et solid fundament for innfallsporten, foreslås følgende tiltakskatalog og prioriterte rekkefølge. Rekkefølgen er satt for å bygge en solid plattform, der hvert nye tiltak forsterker effekten av de foregående. Det er i det tette samspillet mellom tiltakene at den helhetlige og bærekraftige innfallsporten på Fredvang virkelig vil ta form og nå sitt fulle potensial.

1. Hovedparkering innfallsport Lofotodden / Fredvang skole

Det viktigste og mest fundamentale tiltaket er å etablere hovedparkeringen ved gamle Fredvang skole som det sentrale midtpunktet for innfallsporten. Flakstad kommune ønsker å samle og lede hovedtrafikkmengden hit. Dagens provisoriske løsning yter ikke stedet rettferdighet; forslaget transformerer området til et verdig ankomstpunkt og informasjonssenter. Konseptet er å definere en randzone langs kanten av parkeringsplassen, tilrettelagt for opphold og rast. Rasteområdet er vendt mot den storslåtte utsikten mot nasjonalparken, med ryggen til selve parkeringen. Arkitekturen er utformet for å tåle det lokale klimaet, med levegger og tak i robuste materialer som laftet treverk og cortenstål, som skaper lune og gode mikroklima. En slik oppgradering vil ha en umiddelbar positiv effekt ved å skape en avklart trafikksituasjon, tilby nødvendige fasiliteter (toalett, avfall, informasjon), og kan samtidig legge et viktig næringsgrunnlag for ny bruk av selve skolebygget. Vi anbefaler å starte med Byggetrinn 1, som



Hovedparkering ved Fredvang skole

inneholder alle kjernefunksjonene: servicebygg med toalett, nedgravd avfallsløsning, informasjonstavler, tømme-stasjon for bobil og klargjøring for bussholdeplass eller nasjonalparksyklar. Dette sikrer all nødvendig funksjonalitet fra dag én og etablerer plassen som den naturlige basen for besøkende.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 33-42.
- Kostnadsestimat: se side 93-97.



Ny gangforbindelse til Innersand

2. Ny gangforbindelse til eksisterende stisystem mot Innersand

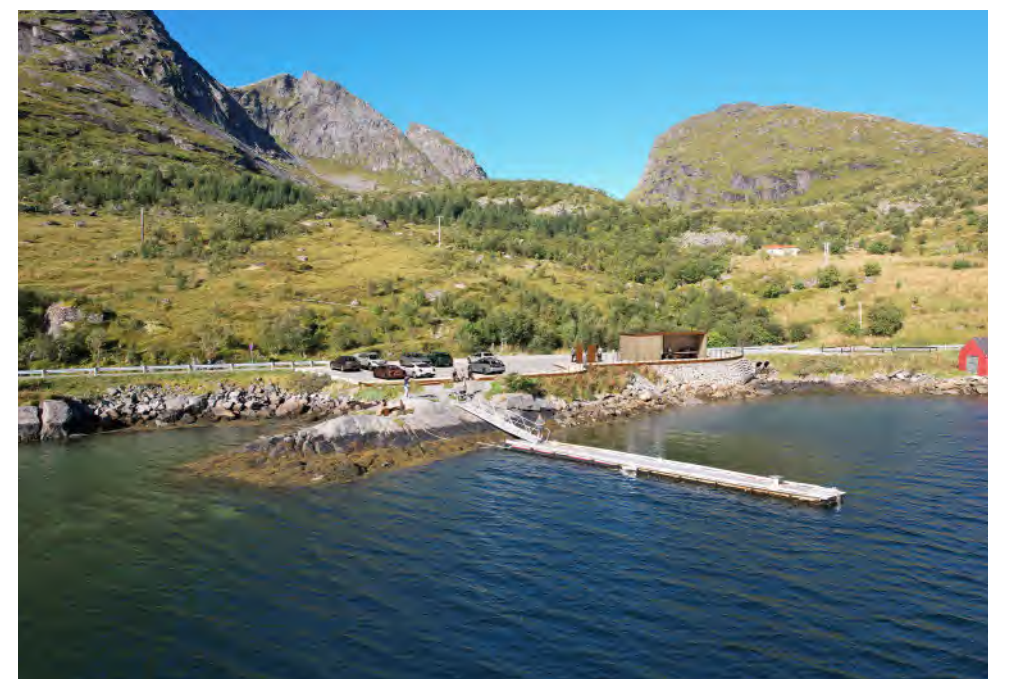
En hovedutfordring med plasserignen av parkeringen ved skolen er avstanden til stistart. For å gjøre hovedparkeringen mer attraktiv, er det avgjørende å koble den direkte på det etablerte stinettet. Ved å etablere en ny, merket og kloppet tursti fra Ungdomshuset til det eksisterende stisystemet ved Innersand, vil man komme raskere inn i nasjonalparken og gjøre terskelen mindre for å la bilen stå. Ved å løse "the missing link" vil det gi turgåere en mer naturskjønn tilgang til nasjonalparken, redusere presset på parkeringsplassene nærmere fjellet og gjøre hovedparkeringen til et mer logisk startpunkt. Tiltaket er kostnadseffektivt og har stor effekt på brukervennligheten, men forutsetter dialog med berørte grunneiere.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 30.
- Kostnadsestimat: se side 100-101.

3. Oppgradering Torsfjorden

Torsfjorden er et kritisk startpunkt for mange, men lider i dag under høyt besøkstrykk på sommeren, en belastende trafikksituasjon og mangelfulle fasiliteter. En oppgradering er helt nødvendig. Forslaget innebærer et nytt servicebygg med et mer driftssikkert toaletttilbud, vannstasjon, avfallshåndtering og et definert rasteområde med høy oppholdskvalitet. En sentral forbedring er anbefalingen om å bore en ny brønn for å sikre en stabil og trygg vannkilde. Tiltaket vil øke trafikksikkerheten ved å definere parkeringsområdet tydeligere, forbedre hygiene og skape en hyggeligere opplevelse for alle. Plassen blir også et naturlig endepunkt med sykkelparkering for en eventuell "Nasjonalparksykel", og bussholdeplass for shuttlebuss.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 66-75.
- Kostnadsestimat: se side 98-99.



Torsfjorden



Nasjonalparksykel

4. Etablering av alternative transportformer – Nasjonalparksykel

For å binde innfallsporten sammen og tilby et bærekraftig transportalternativ i den travle høysesongen, anbefales et pilotprosjekt med "Nasjonalparksykel". Besøkende kan leie sykler ved hovedparkeringen og enkelt komme seg de 3,5 kilometerne til stistart ved Torsfjorden, til Innersand eller til Fredvang sentrum. Dette er et lavterskeltilbud som reduserer biltrafikken, er miljøvennlig og blir en del av selve naturopplevelsen. Modellen er fleksibel; det kan være dagsutleie fra ett punkt ved skolen, (eller en bysykkelmodell med flere stasjoner, for eksempel i sentrum og ved Torsfjorden). En slik løsning vil oppmuntre besøkende til å bli lenger i området og utforske mer enn bare fjellturen.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 27-28.
- Kostnadsestimat (sykkelstasjon): se side 95.

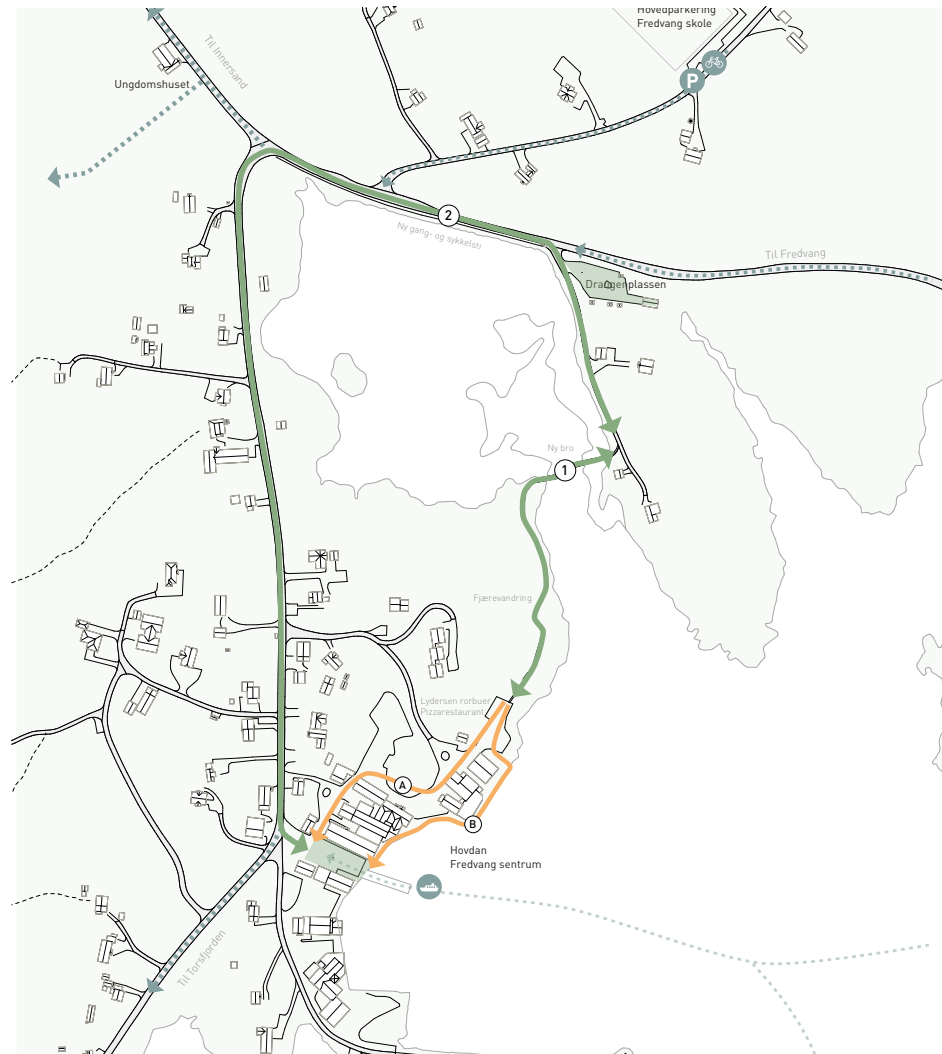
5. Oppgradering Finnbyen som innfallsport i nord

For mange reisende er Finnbyen det første visuelle møtet med Lofotodden nasjonalpark og et ikonisk fotopunkt mot Fredvangbruene. I dag fremstår plassen uavklart og slitt. En oppgradering her er en unik mulighet for merkevarebygging og informasjon. Med enkle, men presise grep kan Finnbyen transformeres til et attraktivt og informativt stoppested. Ved å definere parkeringsområdet med en opphøyd kant i betong og cortenstål, og etablere et raste- og utkikksområde med informasjon og sittebenker, skapes en trygg og avklart situasjon. Dette vil gi de besøkende en kvalitativ introduksjon til nasjonalparken og guide dem videre til hovedparkeringen på Fredvang.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 76-83.
- Kostnadsestimat: se side 102-103.



Finnbyen



Sentrumsrunden

6. Etablering av Sentrumsrunden

Sentrumsrunden er et nøkkeltiltak for å styrke det lokale næringslivet ved å lede besøkende inn til Hovdan sentrum og skape økt aktivitet og verdiskapning. Forslaget innebærer en universelt utformet gangforbindelse over den sårbare Fredvangleira, som binder Draugenplassen og Hovdan sammen. Dette vil skape et unikt lavterskeltilbud for de som ikke skal på de lengste fjellturene, for barnefamilier og for lokalbefolkningen. Selve gangbroen, fundamentert på søyler for minst mulig inngrep i det sårbare fuglelivet, kan bli en attraksjon i seg selv – mer enn bare en pragmatisk forbindelse. Om økonomien er en begrensning, kan prosjektet realiseres trinnvis: Først ved å utbedre og sikre gangsonen langs den trafikkerte Strandveien, og deretter realisere "fjærevandringen" på et senere tidspunkt.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 43-56.
- Kostnadsestimat: se side 108-111.

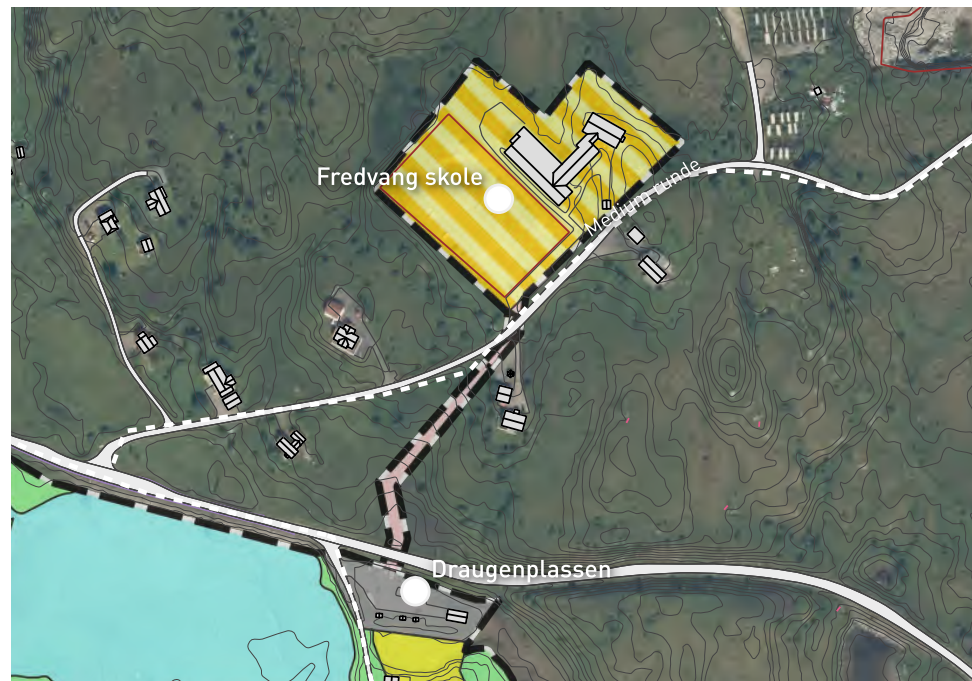
7. Etablering av alternative transportformer – Båt-shuttle

Som et mulig steg to etter etablering av nasjonalparksykkelen, kan en båt-shuttle være et svært attraktivt tilbud. En ferge fra for eksempel Ramberg eller Reine direkte til Torsfjorden vil tilby en spektakulær reise med utsikt mot Lofotfjellene, og kan avlaste veitrafikken på Fredvang ytterligere. Dette kan være svært positivt for lokalbefolkningen som opplever mindre trafikkbelastning. Samtidig er det en viktig strategisk avveining, da en slik rute kan lede besøkende forbi Fredvang sentrum og dermed svekke næringsgrunnlaget for det lokale næringslivet man ønsker å styrke.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 27-28.



Båt/ ferge



Gangforbindelse Fredvang skole - Draugenplassen

8. Oppgradering av gangforbindelse fra Fredvang skole til Draugenplassen

For å styrke Sentrumsrunden og skape en tryggere ferdsel for fotgjengere, anbefales en oppgradert gangforbindelse mellom hovedparkeringen og Draugenplassen. Dette vil gjøre runden enda mer attraktiv ved å skape en sømløs forbindelse. Det er verdt å merke seg at Områdeplanen for Fredvang Sentrum fra 2016 allerede har regulert inn en gangvei her, noe som forenkler en eventuell realisering. Et alternativ er å etablere en trygg gang- og sykkelvei langs den eksisterende bilveien, for å sikre en trygg passasje for myke trafikanter.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 31.
- Kostnadsestimat: se side 104-105.

9. Oppgradering Draugenplassen

Draugenplassen fungerer relativt godt i dag med nødvendig infrastruktur som toalett og rasteplass. En full oppgradering er derfor ikke kritisk, men en mulighet til å skape en helhetlig opplevelse og fullt ut integrere plassen i innfallsportens identitet. Ved å iverksette samme arkitektoniske formspråk og materialbruk som på de andre delprosjektene (toalettbygg, rasteplass, informasjonstavler), vil plassen styrkes som et informasjonspunkt og som et naturlig start- eller endepunkt for Sentrumsrunden.

- Beskrivelse av tiltaket: se side 57-65.
- Kostnadsestimat: se side 106-107.

10. Etablering av alternative transportformer – Buss

Selv om en shuttlebuss på sikt kan være en effektiv og væruavhengig

transportløsning, anbefales dette ikke som et prioritert tiltak i første fase. Erfaringene fra pilotprosjektet i 2021 viste at en slik tjeneste er sårbar og avhengig av flere forutsetninger for å lykkes: Hovedparkeringen må være veletablert, tilbudet må markedsføres tungt, og ulovlig parkering må håndheves strengt for å endre de besøkendes vaner.

Videre medfører en bussrute betydelige kostnader, både til etablering av en plasskrevende snuplass ved Torsfjorden og til selve driften. Vi anser derfor "Nasjonalparksykkel" som et mer fleksibelt, kostnadseffektivt og opplevelsesbasert tiltak å starte med. En sykkelløsning gir de besøkende større frihet til å velge startpunkt og utforske området i eget tempo, noe som styrker målet om å få dem til å bli lenger på Fredvang. En buss-shuttle kan heller vurderes i et senere byggetrinn, når de andre grunnleggende elementene i innfallsporten er på plass og har fått etablert seg.

11. Etablering av overordnet skiltstrategi for området

Parallelt med de fysiske tiltakene anbefaler vi at det jobbes bevisst med en overordnet skiltstrategi. Denne strategien bør strekke seg fra Ramberg, forbi Finnbyen og videre mot Kåkersundet, for å bygge en større bevissthet rundt den nordlige innfallsporten til Lofotodden nasjonalpark. Like viktig er en bevisst digital strategi som tydelig formidler at hovedparkeringen ligger ved Fredvang skole, og hvordan man derfra enkelt kommer seg videre til de populære turstiene. En helhetlig og gjenkjennelig skilting, i tråd med nasjonalparkenes designmanual, er et rimelig og svært effektivt virkemiddel for å binde hele prosjektet sammen og skape en sømløs og positiv opplevelse for de besøkende.



Draugenplassen

KOSTNADSESTIMATER

- Viktig informasjon om kostnadsestimatet

Det presenterte kostnadsestimatet er utarbeidet på et tidlig stadium i prosjektet og har som formål å gi en indikasjon på det sannsynlige kostnadsnivået for videre beslutninger.

I denne fasen er usikkerheten naturlig høy. Estimaten bygger på erfaringspriser og forenklede mengdeberegninger. Faktorer som kan påvirke den endelige kostnaden betydelig inkluderer, men er ikke begrenset til, endelig design, materialvalg, entreprisestrategi, konkurransesituasjonen i markedet og uavklarte tekniske forhold.

Vi gjør oppmerksom på at dette overslaget ikke er en fastpris. For å håndtere den identifiserte usikkerheten, bør prosjekteier inkludere et eget usikkerhetspåslag i den totale budsjettammen. Kostnadene bør verifiseres og justeres i takt med at prosjektet modnes og detaljeres videre.

KOSTNADSESTIMAT PARKERINGSPLASS FREDVANG SKOLE

[illegible]

Byggetrinn 1	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.252.11.3.0	Gulv på grunn, plasstøpt, 100mm, grus	m2	220,5	kr 2 568,7	1,0	kr 566 398,4	Holte
	1.214.01.3	Stripefundamenter bygg	lm	47,5	kr 2 305,7	1,0	kr 109 520,8	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	126,9	kr 1 638,0	1,5	kr 311 793,3	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
	1.30.10.1.7	WC, servant, rør i rør/ma	stk	3	kr 62 412,9	1,5	kr 280 858,1	*medtatt 1stk HC WC/ Holte
	2.292.13.3.0	Betonggulv (m/varmekabel)	m2	16,4	kr 6 231,5	1,0	kr 102 196,6	ved vinteråpent toalett/ Holte
	1.40.14.1.2	Bad/vaskerom/WC, med sort stikkontakt, lyspunkt med bryter, tilførsel	stk	3	kr 8 148,9	1,0	kr 24 446,7	Holte
	1.223.31.1.0	Bæresystem, stål/ Takkonstr. Med påslag for stroe spenn	m2	84,5	kr 1 230,0	2,0	kr 207 870,0	Holte
	1.261.15.1.3 SL2.1221	Taktekking papp 2 lag	m2	84,5	kr 557,0	1,0	kr 47 062,3	Holte
	1.261.15.1.3 QB3.8211	Underkonstr. Tak	m2	84,5	kr 606,3	1,0	kr 51 229,0	Holte
		Enkel og robust tømrestasjon f. bobil	stk	1	kr 320 000,0	1,0	kr 320 000,0	prisestimat HIBAS
		Etablering enkel busholdeplass (Standard minstekrav)	stk	1	kr 90 000,0	1,0	kr 90 000,0	erfaringsverdi
		Sykelstativ med 10 utleiesykler/ stasjon, sykkel og tilhørende teknologiløsninger	stk	1	kr 460 000,0	1,0	kr 460 000,0	GOBike/ Oslo Bysykkel
		Etablering av nedgravet avfallsløsning	stk	5	kr 158 000,0	1,0	kr 790 000,0	erfaringsverdi Nye omsorgsboliger Torvhaugen
		Sykelstativ til 40 sykler/ inkl nedstøping	stk	40	kr 2 020,0	1,0	kr 80 800,0	URBAN BIKE Plain, lakkert i Ral farge
		Offentlig trafikkskilt med stolpe og fundament	stk	2	kr 8 200,0	1,0	kr 16 400,0	erfaringsverdi/ Holte
		Merking av p-plasser med tømmerstokker	stk	1	kr 25 000,0	1,0	kr 25 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type C) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	1	kr 47 500,0	1,0	kr 47 500,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type D) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	2	kr 44 500,0	1,0	kr 89 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Sitebenk	stk	4	kr 10 000,0	1,0	kr 40 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sittebenk stor med bord (i Gapahuk)	stk	1	kr 32 500,0	1,0	kr 32 500,0	erfaringsverdi/ Holte
							kr 3 692 575,0	
NS3453	1	Felleskostnader	m2	84,5	kr 1 434,0	0,5	kr 60 586,5	Holte 1111 eb, flat terreng
	3	VVS	m2	84,5	kr 3 024,0	0,5	kr 127 764,0	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. VVS
	4	Elkraft	m2	84,5	kr 1 493,0	1,0	kr 126 158,5	Holte 1111 eb, flat terreng/ inkl flytting av elbil-ladere
	8	Generelle kostnader	m2	84,5	kr 2 114,0	1,0	kr 178 633,0	Holte 1111 eb, flat terreng
	10	Merverdiavgift					kr 1 046 429,2	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		84,5	kr 2 222,0	0,5	kr 93 879,5	Holte 1111 eb, flat terreng
Kostnadsramme	12	Usikkerhetsavsetning		84,5	kr 1 143,0	0,5	kr 48 291,8	Holte 1111 eb, flat terreng
								kr 5 374 317,5 inkl merverdiavgift
								kr 4 030 738,1 eks merverdiavgift

Byggetrinn 2	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.252.11.3.0	Gulv på grunn, plasstøpt, 100mm, grus	m2	295,1	kr 2 568,7	1,0	kr 758 023,4	Holte
		Sittegruppe 1 med levegg, bord og benker						
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	14,3	kr 2 305,7	1,0	kr 32 971,5	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	21,45	kr 1 638,0	1,4	kr 49 189,1	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	9	kr 10 000,0	0,7	kr 63 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	3	kr 15 000,0	1,0	kr 45 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sittegruppe 2 med levegg, bord og benker						
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	14,3	kr 2 305,7	1,0	kr 32 971,5	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	21,45	kr 1 638,0	1,4	kr 49 189,1	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	9	kr 10 000,0	0,7	kr 63 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	3	kr 15 000,0	1,0	kr 45 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sittegruppe 3 med levegg, bord og benker						
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	14,3	kr 2 305,7	1,0	kr 32 971,5	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	21,45	kr 1 638,0	1,4	kr 49 189,1	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	7	kr 10 000,0	0,7	kr 49 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	3	kr 15 000,0	1,0	kr 45 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Merking av p-plasser med tømmerstokker	stk	1	kr 35 000,0	1,0	kr 35 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Grillplass/ Bålpanne	stk	2	kr 5 000,0	1,0	kr 10 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Portalskilt Lofotodden nasjonalpark (Type B) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	1	kr 57 500,0	1,0	kr 57 500,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type D) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	2	kr 44 500,0	1,0	kr 89 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
							kr 1 506 005,3	
NS3453	1	Felleskostnader	m2	84,5	kr 1 143,0	0,3	kr 28 975,1	
	3	Elkraft	m2	84,5	kr 0,0	1,0	kr 0,0	Ingen belysning
	8	Generelle kostnader	m2	84,5	kr 2 114,0	1,0	kr 178 633,0	Holte 1111 eb, flat terreng
	10	Merverdiavgift					kr 428 403,3	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		84,5	kr 380,0	0,5	kr 16 055,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
	12	Usikkerhetsavsetning		84,5	kr 304,0	0,5	kr 12 844,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
Kostnadsramme							kr 2 170 915,7	inkl merverdiavgift
							kr 1 628 186,8	eks merverdiavgift

Byggetrinn 3	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.252.11.3.0	Gulv på grunn, plasstøpt, 100mm, grus	m2	265	kr 2 568,7	1,0	kr 680 705,5	Holte
		Sittegruppe 4 med levegg, bord og benker						
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	9,4	kr 2 305,7	1,0	kr 21 673,6	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	14,1	kr 1 638,0	1,4	kr 32 334,1	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	5	kr 10 000,0	0,7	kr 35 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	2	kr 15 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sittegruppe 5 med levegg, bord og benker						
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	9,9	kr 2 305,7	1,0	kr 22 826,4	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	14,85	kr 1 638,0	1,4	kr 34 054,0	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	5	kr 10 000,0	0,7	kr 35 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	2	kr 15 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sittegruppe 6 med levegg, bord og benker						
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	8,7	kr 2 305,7	1,0	kr 20 059,6	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	13,05	kr 1 638,0	1,4	kr 29 926,3	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	3	kr 10 000,0	0,7	kr 21 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	2	kr 15 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sittegruppe 7 med levegg, bord og benker						
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	14,3	kr 2 305,7	1,0	kr 32 971,5	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	21,45	kr 1 638,0	1,4	kr 49 189,1	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	8	kr 10 000,0	0,7	kr 56 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	4	kr 15 000,0	1,0	kr 60 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Merking av p-plasser med tømmerstokker	stk	1	kr 30 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Grillplass/ Bålpanne	stk	2	kr 5 000,0	1,0	kr 10 000,0	erfaringsverdi/ Holte
							kr 1 260 740,2	
NS3453	1	Felleskostnader	m2	84,5	kr 1 143,0	0,3	kr 28 975,1	
	3	Elkraft	m2	84,5	kr 0,0	1,0	kr 0,0	Ingen belysning
	8	Generelle kostnader	m2	84,5	kr 2 114,0	0,5	kr 89 316,5	Holte 1111 eb, flat terreng/ medtatt besparelser pga repetesjonseffekt
	10	Merverdiavgift					kr 344 757,9	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		84,5	kr 380,0	0,5	kr 16 055,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
	12	Usikkerhetsavsetning		84,5	kr 304,0	0,5	kr 12 844,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
Kostnadsramme							kr 1 752 688,6	Inkl merverdiavgift
							kr 1 314 516,5	eks merverdiavgift

KOSTNADSESTIMAT TORSFJORDEN

Kostnadsoverslag NS3453 Forprosjekt
Torsfjorden

Hovedbyggetrinn	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.762.21.1.0	Plasser, terrassegulv på grus, kebony	m2	95,3	kr 1 209,9	1,0	kr 115 303,5	Holte
	1.761.23.1.2	Busholdeplass, asfaltering på grus	m2	124,6	kr 447,9	1,0	kr 55 808,3	Holte
	1.761.23.1.2	Utvidelse p-plass, asfaltering på grus	m2	24,6	kr 447,9	1,0	kr 11 018,3	Holte
	1.214.01.3	Stripefundamenter bygg	lm	21	kr 2 305,7	1,0	kr 48 419,7	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	56,7	kr 1 638,0	1,4	kr 130 024,4	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
	1.30.10.1.7	WC, servant, rør i rør/ma	stk	3	kr 62 412,9	1,4	kr 262 134,2	*medtatt 1stk HC WC/ Holte
	2.292.13.3.0	Betonggulv (m/varmekabel)	m2	6,5	kr 6 231,5	1,0	kr 40 504,8	ved vinteråpent toalett/ Holte
	1.40.14.1.2	Bad/vaskerom/WC, med sort stikkontakt, lyspunkt med bryter, tilførsel	stk	2	kr 8 148,9	1,0	kr 16 297,8	Holte
	1.223.31.1.0	Bæresystem, stål/ Takkonstr. Med påslag for store spenn	m2	30	kr 1 230,0	2,0	kr 73 800,0	Holte
	1.261.15.1.3 SL2.1221	Taktekking papp 2 lag	m2	30	kr 557,0	1,0	kr 16 708,5	m
	1.261.15.1.3 QB3.8211	Underkonstr. Tak	m2	30	kr 606,3	1,0	kr 18 187,8	Holte
	1.761.23.1.2	Utvidelse p-plass, asfaltering på grus	m2	30	kr 447,9	1,0	kr 13 437,0	Holte
	1.761.23.1.2	Snuplass buss, asfaltering på grus	m2	124,6	kr 447,9	1,0	kr 55 808,3	Holte
	Flytting midlertidig toaletbygg							
		Flytting/ transport midlertidig toalett inkl. frakobl. Septiktank	stk	1	kr 22 500,0	1,0	kr 22 500,0	erfaringsverdi/ Holte
		Brønnboring/ Ferskvann	stk	1	kr 80 000,0	1,0	kr 80 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Pumpestasjon m. slange	stk	1	kr 20 000,0	1,0	kr 20 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Etablering av nedgravet avfallsløsning	stk	1	kr 158 000,0	1,0	kr 158 000,0	erfaringsverdi Nye omsorgsboliger Torvhaugen
		Offentlig trafikkskilt med stolpe og fundament	stk	2	kr 8 200,0	1,0	kr 16 400,0	erfaringsverdi/ Holte
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type C) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	2	kr 47 500,0	1,0	kr 95 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type D) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	1	kr 44 500,0	1,0	kr 44 500,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Integrert Sitebenk i forkanten til plattingen	stk	3	kr 15 000,0	1,0	kr 45 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sitebenk frittstående	stk	2	kr 10 000,0	1,0	kr 20 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Sitebenk Venteskur	stk	2	kr 15 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Bord	stk	1	kr 15 000,0	1,0	kr 15 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Rekkverk, rustfritt flatstål, metalwire	lm	44	kr 3 497,0	1,0	kr 153 868,0	
							kr 1 557 720,7	
NS3453	1	Felleskostnader	m2	53,9	kr 1 434,0	0,5	kr 38 646,3	Holte 1111 eb, flat terreng
	3	VVS	m2	53,9	kr 3 024,0	0,5	kr 81 496,8	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. VVS
	4	Elkraft	m2	53,9	kr 1 493,0	0,5	kr 40 236,4	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. El/ belsyning
	8	Generelle kostnader	m2	53,9	kr 2 114,0	1,0	kr 113 944,6	Holte 1111 eb, flat terreng
	10	Merverdiavgift					kr 468 070,3	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		53,9	kr 2 222,0	0,5	kr 59 882,9	Holte 1111 eb, flat terreng
	12	Usikkerhetsavsetning		53,9	kr 1 143,0	0,5	kr 30 803,9	Holte 1111 eb, flat terreng
Kostnadsramme							kr 2 390 801,7	inkl merverdiavgift
							kr 1 793 101,3	eks merverdiavgift

KOSTNADSESTIMAT GANGSTI MELLOM UNGDOMSHUSET OG EKSISTERENDE GANGSTIER TIL INNERSAND

Kostnadsoverslag NS3453 Forprosjekt
Gangsti mellom Ungdomshuset og eksisterende turløyper som leder til Innersand (680LM)

Enkel gangsti	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.284.10.2.1	Klopping av kjernevedd, inkl konstruksjon og arbeid	m2	102	kr 1 928,0	1,0	kr 196 656,0	Antagelse: 25% av totallengden utføres som klopping
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (TypeF) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	2	kr 12 500,0	1,0	kr 25 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
							kr 196 656,0	
NS3453	1	Felleskostnader	lm	434	kr 380,0	0,1	kr 16 492,0	
	3	Elkraft	lm	434	kr 0,0	1,0	kr 0,0	Ingen belysning
	8	Generelle kostnader	lm	434	kr 650,0	0,1	kr 28 210,0	Holte 1111 eb, flat terreng/ medtatt besparelser pga repetesjonseffekt
	10	Merverdiavgift					kr 60 339,5	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		434	kr 380,0	0,1	kr 16 492,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
	12	Usikkerhetsavsetning		434	kr 304,0	0,5	kr 65 968,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
Kostnadsramme							kr 384 157,5	inkl merverdiavgift
							kr 288 118,1	eks merverdiavgift

KOSTNADSESTIMAT FINNBYEN

Kostnadsoverslag NS3453 Forprosjekt
Finnbyen

Hovedbyggetrinn	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.762.21.1.0	Plasser, terrassegulv på grus, kebony	m2	60	kr 1 209,9	1,3	kr 94 372,2	Holte/ økt faktor pga terrengtilpasn.
	1.762.21.1.0	Plasser, terrassegulv på grus, kebony (platting i terrenget)	m2	30	kr 1 209,9	1,3	kr 47 186,1	Holte/ økt faktor pga terrengtilpasn.
	1.252.11.3.0	Gulv på grunn, plasstøpt, 100mm, grus avgrensning p-plass og avgr. Mot E10	m2	116	kr 2 568,7	1,3	kr 387 360,0	Holte/ økt faktor pga terrengtilpasn.
	1.761.23.1.2	P-plass, asfaltering på grus	m2	600	kr 447,9	1,0	kr 268 740,0	Holte
		Etablering av nedgravet avfallsløsning	stk	1	kr 158 000,0	1,0	kr 158 000,0	erfaringsverdi Nye omsorgsboliger Torvhaugen
		Offentlig trafikkskilt med stolpe og fundament	stk	2	kr 8 200,0	1,0	kr 16 400,0	erfaringsverdi/ Holte
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type C) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	2	kr 47 500,0	1,0	kr 95 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type E) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	2	kr 32 500,0	1,0	kr 65 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Integrert Sitebenk i forkanten til plattingen	stk	1	kr 15 000,0	3,0	kr 45 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ økt Faktor pga større mengder
		Sitebenk frittstående	stk	2	kr 10 000,0	1,0	kr 20 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Bord	stk	1	kr 15 000,0	1,0	kr 15 000,0	erfaringsverdi/ Holte
							kr 1 212 058,3	
NS3453	1	Felleskostnader	m2	53,9	kr 1 434,0	0,5	kr 38 646,3	Holte 1111 eb, flat terreng
	3	VVS	m2	53,9	kr 3 024,0	0,5	kr 81 496,8	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. VVS
	4	Elkraft	m2	53,9	kr 1 493,0	0,5	kr 40 236,4	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. El/ belysning
	8	Generelle kostnader	m2	53,9	kr 2 114,0	1,0	kr 113 944,6	Holte 1111 eb, flat terreng
	10	Merverdiavgift					kr 381 654,7	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		53,9	kr 2 222,0	0,5	kr 59 882,9	Holte 1111 eb, flat terreng
	12	Usikkerhetsavsetning		53,9	kr 1 143,0	0,5	kr 30 803,9	Holte 1111 eb, flat terreng
Kostnadsramme							kr 1 958 723,7	inkl merverdiavgift
							kr 1 469 042,8	eks merverdiavgift

KOSTNADSESTIMAT GANGSTI MELLOM FREDVANG SKOLE OG DRAUGENPLASSEN

Kostnadsoverslag NS3453 Forprosjekt
Gangsti mellom Fredvang skole og Draugenplassen med fotgjengeroverganger

Enkel gangsti	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	2.761.23.1.0	Gangveier, avtaking vekstjord, ny asfalt	lm	434	kr 1 209,9	1,3	kr 682 625,6	Holte/ økt faktor pga terrengtilpasn.
							kr 682 625,6	
NS3453	1	Felleskostnader	lm	434	kr 1 143,0	0,3	kr 148 818,6	
	3	Elkraft	lm	434	kr 0,0	1,0	kr 0,0	ingen belysning
	8	Generelle kostnader	lm	434	kr 2 114,0	0,3	kr 275 242,8	Holte 1111 eb, flat terreng/ medtatt besparelser pga repetesjonseffekt
	10	Merverdiavgift					kr 276 671,7	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		434	kr 380,0	0,5	kr 82 460,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
	12	Usikkerhetsavsetning		434	kr 304,0	0,5	kr 65 968,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
Kostnadsramme							kr 1 531 786,7	inkl merverdiavgift
							kr 1 148 840,0	eks merverdiavgift

Gang- og sykkelsti	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.761.10.1.1	Gang- og sykkelvei, bredde 3,0m	lm	434	kr 6 449,0	1,3	kr 3 638 525,8	Holte/ økt faktor pga terrengtilpasn.
							kr 3 638 525,8	
NS3453	1	Felleskostnader	lm	434	kr 1 143,0	0,3	kr 148 818,6	
	3	Elkraft	lm	434	kr 0,0	1,0	kr 0,0	ingen belysning
	8	Generelle kostnader	lm	434	kr 2 114,0	0,3	kr 275 242,8	Holte 1111 eb, flat terreng/ medtatt besparelser pga repetesjonseffekt
	10	Merverdiavgift					kr 1 015 646,8	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		434	kr 380,0	0,5	kr 82 460,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
	12	Usikkerhetsavsetning		434	kr 304,0	0,5	kr 65 968,0	9721 Utendørsareal, næring opparbeidet
Kostnadsramme							kr 5 226 662,0	inkl merverdiavgift
							kr 3 919 996,5	eks merverdiavgift

KOSTNADSESTIMAT DRAUGENPLASSEN

Kostnadsoverslag NS3453 Forprosjekt
Draugenplassen

Hovedbyggetrinn	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
NS3453	1.762.21.1.0	Plasser, terrassegulv på grus, kebony	m2	138,2	kr 1 209,9	1,0	kr 167 208,2	Holte
	1.214.01.3	Stripefundamenter bygg	lm	28,9	kr 2 305,7	1,0	kr 66 634,7	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	78,03	kr 1 638,0	1,4	kr 178 938,4	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
	1.30.10.1.7	WC, servant, rør i rør/ma	stk	3	kr 62 412,9	1,4	kr 262 134,2	*medtatt 1stk HC WC/ Holte
	2.292.13.3.0	Betonggulv (m/varmekabel)	m2	12,5	kr 6 231,5	1,0	kr 77 893,8	ved vinteråpent toalett/ Holte
	1.40.14.1.2	Bad/vaskerom/WC, med sort stikkontakt, lyspunkt med bryter, tilførsel	stk	3	kr 8 148,9	1,0	kr 24 446,7	Holte
	1.223.31.1.0	Bæresystem, stål/ Takkonstr. Med påslag for store spenn	m2	53,9	kr 1 230,0	2,0	kr 132 594,0	Holte
	1.261.15.1.3 SL2.1221	Taktekking papp 2 lag	m2	53,9	kr 557,0	1,0	kr 30 019,6	Holte
	1.261.15.1.3 QB3.8211	Underkonstr. Tak	m2	53,9	kr 606,3	1,0	kr 32 677,4	Holte
	1.761.23.1.2	Utvivelse p-plass, asfaltering på grus	m2	140	kr 447,9	1,0	kr 62 706,0	Holte
	Riving eksisterende gapahuker							
	3.261.11.1.5	Riving taksperrer, taktro og tekking	m2	96	kr 290,0	1,0	kr 27 840,0	Holte
	3.241.10.1.12 CD4.12270	Riving vegger og søyler av tre	m2	96	kr 154,0	1,0	kr 14 784,0	Holte
	3.251.11.3.2	Riving bjelkelag av tre, himling av plank	m2	96	kr 171,0	1,0	kr 16 416,0	Holte
	Etablering av nedgravet avfallsløsning		stk	5	kr 158 000,0	1,0	kr 790 000,0	erfaringsverdi Nye omsorgsboliger Torvhaugen
	Offentlig trafikkskilt med stolpe og fundament		stk	2	kr 8 200,0	1,0	kr 16 400,0	erfaringsverdi/ Holte
	Skilt Lofotodden nasjonalpark (TypeF) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass		stk	1	kr 12 500,0	1,0	kr 12 500,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
	Skilt Lofotodden nasjonalpark (Type D) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass		stk	2	kr 44 500,0	1,0	kr 89 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
	Sittegruppe Gapahuk 1 med bord og benker							
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	0	kr 2 305,7	1,0	kr 0,0	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	0	kr 1 638,0	1,4	kr 0,0	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	2	kr 10 000,0	1,2	kr 24 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	1	kr 15 000,0	1,2	kr 18 000,0	erfaringsverdi/ Holte
	Sittegruppe Gapahuk 2 med bord og benker							
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	0	kr 2 305,7	1,0	kr 0,0	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	0	kr 1 638,0	1,4	kr 0,0	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	3	kr 10 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	1	kr 15 000,0	1,0	kr 15 000,0	erfaringsverdi/ Holte
	Sittegruppe utend. 3 med levegg, bord og benker							
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	2	kr 2 305,7	1,0	kr 4 611,4	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	3	kr 1 638,0	1,4	kr 6 879,6	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	3	kr 10 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	1	kr 15 000,0	1,0	kr 15 000,0	erfaringsverdi/ Holte
	Sittegruppe utend. 4 med levegg, bord og benker							
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	2	kr 2 305,7	1,0	kr 4 611,4	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	3	kr 1 638,0	1,4	kr 6 879,6	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	3	kr 10 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	1	kr 15 000,0	1,0	kr 15 000,0	erfaringsverdi/ Holte
	Sittegruppe utend. 5 med levegg, bord og benker							
	1.214.01.3	Stripefundamenter levegg/ benker og bord	lm	2	kr 2 305,7	1,0	kr 4 611,4	Holte
	1.241.11.9.0	Vegg av massivtre/ tømmer	m2	3	kr 1 638,0	1,4	kr 6 879,6	*medtatt bæring i stål i hjørnene/ Holte
		Sitebenk	stk	3	kr 10 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte/ redusert Faktor pga større mengder
		Bord	stk	1	kr 15 000,0	1,0	kr 15 000,0	erfaringsverdi/ Holte
							kr 2 258 666,0	
	1	Felleskostnader	m2	53,9	kr 1 434,0	0,5	kr 38 646,3	Holte 1111 eb, flat terreng
	3	VVS	m2	53,9	kr 3 024,0	0,5	kr 81 496,8	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. VVS
	4	Elkraft	m2	53,9	kr 1 493,0	0,5	kr 40 236,4	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. El/ belsyning
	8	Generelle kostnader	m2	53,9	kr 2 114,0	1,0	kr 113 944,6	Holte 1111 eb, flat terreng
	10	Merverdiavgift					kr 643 306,6	25% Mva
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		53,9	kr 2 222,0	0,5	kr 59 882,9	Holte 1111 eb, flat terreng
	12	Usikkerhetsavsetning		53,9	kr 1 143,0	0,5	kr 30 803,9	Holte 1111 eb, flat terreng
Kostnadsramme							kr 3 266 983,3	inkl merverdiavgift
							kr 2 450 237,5	eks merverdiavgift

KOSTNADSESTIMAT SENTRUMSRUNDEN

Kostnadsoverslag NS3453 Forprosjekt
Sentrumsrunden

Hovedbyggetrinn	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar	
	1.762.21.1.0	UU gangvei, metalrist på påler	m2	340	kr 2 720,0	1,2	kr 1 109 760,0	Holte/ økt faktor pga terrengtilpasn.	
		UU gangvei, langs vei/ fylling i sjø med sikringstiltak	m3	690	kr 1 250,0	1,2	kr 1 035 000,0	Holte/ økt faktor pga økt sikringstiltak sårbar natur	
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (TypeF) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	8	kr 12 500,0	1,0	kr 100 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte	
		Sitebenk frittstående	stk	6	kr 10 000,0	1,0	kr 60 000,0	erfaringsverdi/ Holte	
		Bord	stk	2	kr 15 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte	
							kr 2 334 760,0		
	NS3453	1	Felleskostnader	m2	53,9	kr 1 434,0	0,5	kr 38 646,3	Holte 1111 eb, flat terreng
		3	VVS	m2	53,9	kr 3 024,0	0,5	kr 81 496,8	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. VVS
		4	Elkraft	m2	53,9	kr 1 493,0	0,5	kr 40 236,4	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. El/ belsyning
	8	Generelle kostnader	m2	53,9	kr 2 114,0	1,0	kr 113 944,6	Holte 1111 eb, flat terreng	
	10	Merverdiavgift					kr 662 330,1	25% Mva	
	11	Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		53,9	kr 2 222,0	0,5	kr 59 882,9	Holte 1111 eb, flat terreng	
	12	Usikkerhetsavsetning		53,9	kr 1 143,0	0,5	kr 30 803,9	Holte 1111 eb, flat terreng	
Kostnadsramme							kr 3 362 100,9	inkl merverdiavgift	
								kr 2 521 575,7 eks merverdiavgift	

KOSTNADSESTIMAT GANGBRU VED SENTRUMSRUNDEN

Kostnadsoverslag NS3453 Forprosjekt
Sentrumsrunden

Hovedbyggetrinn	ID	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Faktor*	Pris	Kilde/ Kommentar
	1.762.21.1.0	UU gangvei, metalrist på påler	m2	340	kr 2 720,0	1,2	kr 1 109 760,0	Holte/ økt faktor pga terrengtilpasn.
		UU gangvei, langs vei/ fylling i sjø med sikringstiltak	m3	690	kr 1 250,0	1,2	kr 1 035 000,0	Holte/ økt faktor pga økt sikringstiltak sårbar natur
		Skilt Lofotodden nasjonalpark (TypeF) inkl. graving, fundamentering, trykk, glass	stk	8	kr 12 500,0	1,0	kr 100 000,0	prisestimat Trollbinde/ Nasjonalparforvaltning/ Holte
		Sitebenk frittstående	stk	6	kr 10 000,0	1,0	kr 60 000,0	erfaringsverdi/ Holte
		Bord	stk	2	kr 15 000,0	1,0	kr 30 000,0	erfaringsverdi/ Holte
							kr 2 334 760,0	
	NS3453	1 Felleskostnader	m2	53,9	kr 1 434,0	0,5	kr 38 646,3	Holte 1111 eb, flat terreng
		3 VVS	m2	53,9	kr 3 024,0	0,5	kr 81 496,8	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. VVS
		4 Elkraft	m2	53,9	kr 1 493,0	0,5	kr 40 236,4	Holte 1111 eb, flat terreng/ redusert behov f. EI/ belsyning
		8 Generelle kostnader	m2	53,9	kr 2 114,0	1,0	kr 113 944,6	Holte 1111 eb, flat terreng
		10 Merverdiavgift					kr 662 330,1	25% Mva
		11 Forventede tillegg (inklusive merverdiavgift)		53,9	kr 2 222,0	0,5	kr 59 882,9	Holte 1111 eb, flat terreng
		12 Usikkerhetsavsetning		53,9	kr 1 143,0	0,5	kr 30 803,9	Holte 1111 eb, flat terreng
Kostnadsramme							kr 3 362 100,9	inkl merverdiavgift
							kr 2 521 575,7	eks merverdiavgift