

Lakseveg nord

Kostnadsberegning, vurdering av nytte og prioritering av tiltak

Kostnadsberegning

De prioriterte tiltakene er kostnadsberegnet etter en forenklet metode som gir et grovt bilde på kostnadene for ulike utbedringstiltak og alternativer. Usikkerhet i kostnader antas å ligge på +/- 40%.

Dimensjoneringsklasse Hø1 (7,5 m vegbredde) er benyttet ved beregningene.

Det er benyttet enhetspriser for veg i dagen i lett, middels og vanskelig terreng. (15000, 30000 og 50000 kr./m). For konstruksjoner (bruer og tunneler) er erfaringspriser benyttet.

Enhetsprisene er tillagt riggekostnader (16%), planlegging/byggeledelse (15%), mva. (25%) og uforutsett/usikkerhet (10-20%).

Detaljeberegninger er vist i eget regneark.

Sammendrag av kostnader: (prisnivå 2021 – usikkerhet +/- 40%)

Tiltak	Kostnad mill. kr.	Kostnad pr. m veg
Romstad (langs dagens veg)	93	35 000
Romstad (ny linje)	106	53 000
Øygrenda	28	37 000
Bjøråa - Holmen (dagens veg med bru)	382	100 000
Bjøråa - Holmen (lang tunnel)	659	180 000
Bjøråa - Holmen (kort tunnel og bru)	524	140 000
Holmen - Forneset (dagens veg)	134	71 000
Holmen - Forneset (tunnel)	271	138 000
Fesund - Foldereid (dagens veg med bru)	537	88 000
Fesund - Foldereid (ny veg-lang bru)	1 154	304 000
Foldereid sentrum (gsv og utbedring avkjørsler)	10	15 000
Trolldalen (veg i dagen)	167	80 000
Trolldalen (lang tunnel)	324	145 000
Breivikbukta	54	68 000
Åbogen	109	72 000
Hestmarka	18	36 000
Kolvereid-Nakling (veg i dagen)	443	88 000
Kolvereid - Nakling (tunneler)	711	142 000

Kunnskapsgrunnlag

Nedenfor er det vist en samlet oversikt over kunnskapsgrunnlaget for tiltakene på Lakseveg nord.

BESKRIVELSE	DAGENS VEGSTANDARD										TILSTAND ETTER UTBEDRING				KOSTNADER										
	Kommune	Veglengde dagens veg (m)	Veglengde ny veg totalt (m)	Innkorting veglengde (m)	Innkorting veglengde %	Lengde tunnel (m)	Lengde bru (m)	ÅDT 2019	Trafikulykker	Dekkebredde	Bæreevne (tonn)	Skredrisiko	Horisontalkurvatur	Stigning (%)	Fartsgrense	GSV/fortau	Vegbredde	Aksellast (tonn)	Skredrisiko	Horisontalkurvatur	Stigning (%)	Fartsgrense	GSV/fortau	Totalkostnad (mill. kr.)	Kostnad pr. lm (kr)
Navn																									
Romstad (langs dagens veg)	HØ	2700	2670	-30	-1 %			1200	<6	12	LR	>100	<8	60/80	Nei	7,5	10	LR	>225	<8	60/80	IR		93	35 000
Romstad (ny linje)	HØ	2700	2010	-690	-26 %		10	1200	<6	12	LR	>100	<8	60/80	Nei	7,5	10	LR	>225	<8	60/80	IR	106	53 000	
Øygrenda	HØ	800	770	-30	-4 %			1000	<6	<12	LR	>100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	28	37 000	
Bjøråa - Holmen (dagens veg med bru)	HØ	4160	3800	-360	-9 %		210	890	<6	12	MR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	382	100 000	
Bjøråa - Holmen (lang tunnel)	HØ	4160	3730	-430	-10 %	2150		890	<6	12	MR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	659	180 000	
Bjøråa - Holmen (kort tunnel og bru)	HØ	4160	3650	-510	-12 %	700	210	890	<6	12	MR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	524	140 000	
Holmen - Forneset (dagens veg)	NÆ	1920	1900	-20	-1 %			890	<6	12	MR	>100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	134	71 000	
Holmen - Forneset (tunnel)	NÆ	1920	1980	60	3 %	800		890	<6	12	MR	>100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	271	138 000	
Fesund - Foldereid (dagens veg med bru)	NÆ	7120	6120	-1000	-14 %		400	890	6-6,5	12	MR	>100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	537	88 000	
Fesund - Foldereid (ny veg-lang bru)	NÆ	7120	3800	-3320	-47 %		750	890	6-6,5	12	MR	>100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	1 154	304 000	
Foldereid sentrum (gsv og utbedring avkjørsler)	NÆ							1200	6-7,0	12	MR	>225	<8	40/60	Nei	6-7,0	10	LR	>225	<8	40/60	JA	10	15 000	
Trollsdalen (veg i dagen)	NÆ	2840	2710	-130	-5 %			550	<6	<10	MR	>100	>8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	167	80 000	
Trollsdalen (lang tunnel)	NÆ	2840	2240	-600	-21 %	1150		550	<6	<10	MR	>100	>8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	324	145 000	
Breivikbukta	NÆ	820	800	-20	-2 %			690	<6	12	LR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	54	68 000	
Åbogen	NÆ	2000	1520	-480	-24 %		20	690	<6	12	LR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	109	72 000	
Hestmarka	NÆ	520	500	-20	-4 %			690	<6	12	LR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	18	36 000	
Kolvereid-Nakling (veg i dagen)	NÆ	5050	5010	-40	-1 %			2690	<6	<12	MR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	443	88 000	
Kolvereid - Nakling (tunneler)	NÆ	5050	4720	-330	-7 %	2350		2690	<6	<12	MR	<100	<8	80	IR	7,5	10	LR	>225	<8	80	IR	711	142 000	

Oversikten viser at det først og fremst er dekkebredden og horisontalkurvatur som viser størst avvik fra vegnormalstandard. Dette er tilfellet for de aller fleste strekningene der det er foreslått tiltak. Ulykkene er angitt etter alvorlighetsgrad. Strekningene som er vurdert har svært forskjellig trafikkmengde.

Tiltakene som foreslås gir kortere ny veg i de aller fleste tilfeller.

Kost/nyttevurderinger

Basert på kunnskapen om dagens veg og valgt vegstandard, ble det gjennomført en forenklet konsekvensanalyse av tiltakene. Konsekvensanalysen følger prinsippene i Statens vegvesen sin håndbok V712 Konsekvensanalyser, men det er ikke på dette stadiet foretatt effektberegninger av de prissatte konsekvenser. I stedet er de viktigste elementene vurdert etter i hvor stor grad de gir positiv eller negativ effekt sammenlignet med dagens veg. Det samme er gjort for ikke-prissatte konsekvenser. I tillegg er risiko- og sårbarhet og usikkerhet vurdert. Til slutt er tiltaket/alternativene vurdert opp mot måloppnåelse.

Det er brukt følgende skala for vurdering av konsekvenser, usikkerhet og måloppnåelse:

Konsekvenser

+++	svært positiv effekt
++	positiv effekt
+	noe positiv effekt
0	ingen effekt
-	noe negativ effekt
--	negativ effekt
---	svært negativ effekt

Usikkerhet og ROS

grønn	liten usikkerhet
gul	middels usikkerhet
rød	stor usikkerhet

Måloppnåelse

grønn	oppfylt
gul	delvis oppfylt
rød	ikke oppfylt

Prinsippene for kost-nyttevurdering er diskutert i prosjektgruppa, mens en mindre faggruppe har vurdert effektene, usikkerhet og måloppnåelse. En samlet oversikt over vurderingene er vist nedenfor.

BESKRIVELSE	Prissatte konsekvenser				Ikke-prissatte konsekvenser					Usikkerhet og ROS	Måloppnåelse
	Anleggskostnader	Vedlikeholdskostnader	Transportbrukernytte	Reduserte trafikkulykker	Naturressurser	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Landskapsbilde	Naturmangfold	Kulturarv		
Navn											
Romstad (langs dagens veg)	-	+	+	++	0	0	+	0	0	gul	grønn
Romstad (ny linje)	-	++	+++	+++	-	+	--	-	-	rød	grønn
Øygrenda	-	+	+	++	-	-	-	-	-	grønn	grønn
Bjøråa - Holmen (dagens veg med bru)	--	+	++	+++	--	---	---	--	--	rød	gul
Bjøråa - Holmen (lang tunnel)	---	--	++	+++	-	+	+	+	+	grønn	grønn
Bjøråa - Holmen (kort tunnel og bru)	---	-	++	+++	--	--	--	--	-	gul	gul
Holmen - Forneset (dagens veg)	--	+	+	++	--	---	---	--	-	rød	gul
Holmen - Forneset (tunnel)	---	--	+	++	-	+	+	+	0	gul	grønn
Fesund - Foldereid (dagens veg med fylling)	-	+	++	+++	--	-	--	--	-	rød	gul
Fesund - Foldereid (ny veg-lang bru)	---	++	+++	+++	---	--	---	--	---	gul	grønn
Foldereid sentrum (gsv og utbedring avkjørsler)	-	-	0	++	0	++	+	0	0	grønn	gul
Trolldalen (veg i dagen)	--	+	+	++	--	-	-	--	-	rød	grønn
Trolldalen (lang tunnel)	---	-	++	++	-	0	-	-	-	gul	grønn
Breivikbukta	--	+	+	+++	--	-	---	---	-	gul	grønn
Åbogen	--	++	+++	+++	---	---	---	---	--	rød	grønn
Hestmarka	-	0	+	+++	-	-	-	-	-	grønn	grønn
Kolvereid-Nakling (veg i dagen)	--	+	++	+++	--	-	--	--	--	rød	grønn
Kolvereid - Nakling (tunneler)	---	--	+++	+++	-	+	-	0	-	gul	grønn

Vurdering og forklaring på prissatte konsekvenser:

Anleggskostnader

Anleggskostnaden er den viktigste faktoren på kostnadssiden (80-90%) i en konsekvensanalyse. Konsekvensene er vurdert etter kostnad pr. meter ny veg. En meterspris på kr. 35.-65.000 er normalt og gitt - - noe negativ effekt. Meterspris på kr. 65.-115.000 er gitt negativ effekt og meterspris over kr. 115.000 gitt svært negativ effekt.

Vedlikeholdskostnader

Vedlikeholdskostnadene (10-20%) er avhengige av antall meter ny (og gammel) veg som skal vedlikeholdes. Tunneler er ca. 6-8 ganger dyrere å vedlikeholde enn veg i dagen. Effekten av nye tiltak er også vurdert opp mot hvor store utfordringer det er med vedlikehold av dagens veg.

Transportbrukernytte

Reduksjon i reisetid er det som gir størst positiv effekt på nytten i et prosjekt. Kortere veg og bedre vegstandard gir kortere reisetid – det samme gir økning i fartsgrenser. Den samlede nytten er også veldig avhengig av trafikkmengden på strekningen.

Reduserte trafikkulykker

Alle tiltak bygges med vegnormalstandard med høy trafiksikkerhet. Tiltakene er vurdert opp mot om det har skjedd ulykker de siste 10 år. Ulykkene kan skyldes vegbredde/kurvatur, mens vegens sideterreng kan ha vesentlig innvirkning på hvor alvorlig ulykken ble.

Ikke-prissatte konsekvenser

De ikke-prissatte konsekvensene er på dette stadiet vurdert veldig grovt. Kunnskapsgrunnet som finnes i tilgjengelige fagdatabaser er benyttet for å vurdere effekten de ulike tiltak kan gi. Generelt kan en si at de mest omfattende tiltakene vil gi størst arealbeslag og dermed ha størst negativ effekt.

Naturressurser omfatter i hovedsak beslag av jord- og skogsarealer. Friluftsliv/by- og bygdsliv omfatter nærmiljøet knyttet til vegen og om tilgangen til friluftaktiviteter endres. Store terrenginngrep gir negativt effekt på landskapsbildet. Ny veg i nærhet til verneområder eller andre viktige naturverdier gir negativ effekt for naturmangfold. Negativ effekt blir det også når ny veg går i områder med kjente kulturminner eller kulturmiljø.

Videre detaljplanlegging vil gi muligheter for å redusere inngrepene, unngå viktige verdier og gjennomføre avbøtende tiltak. De ikke-prissatte konsekvensene er tillagt vekt der de prissatte konsekvensene er relativt like.

Risiko- og sårbarhet og usikkerhet

Uønskede hendelser og stengt veg vil føre til lange omkjøringer langs Lakseveg nord. Risiko og sårbarhet vil ha sammenheng med om området er skredutsatt, utsatt for flom eller består av viktige naturverdier. Usikkerheten er størst der det forutsettes store inngrep f.eks. høye bergskjæringer eller store fyllinger og hvor grunnforholdene er usikre. Det er også knyttet usikkerhet til anleggsgjennomføring ved store inngrep langs dagens veg.

Usikkerheten er generelt stor i en så tidlig fase. Usikkerheten er til en viss grad innarbeidet i kostnadsoverslagene, men enkelte av tiltakene har som nevnt ovenfor større usikkerhet enn andre.

Måloppnåelse

Målet er oppfylt når sikkerhet og framkommelighet er betydelig forbedret for alle trafikantgrupper.

Vurdering av strekninger med flere alternativer

Det er først foretatt en vurdering av de strekningene hvor det er flere alternativer. På dette stadiet er det vektlagt å finne alternativer som er gjennomførbare og hvor kostnadene er lave både totalt og pr. meter veg. Lave kostnader vil medføre at midlene kan benyttes til utbedring av flere andre strekninger langs Lakseveg nord. Dette vil igjen gi økt måloppnåelse totalt for strekningen.

Romstad (2,7 km)



BESKRIVELSE	KOSTNADER		Prissatte konsekvenser				Ikke-prissatte konsekvenser					Usikkerhet og ROS	Måloppnåelse
	BYGGING		Anleggskostnader	Vedlikeholdskostnader	Transportbruker nytte	Reduserte trafikkulykker	Naturressurser	Fritidsliv/by- og bygdeliv	Landskapsbilde	Naturmangfold	Kulturarv		
Navn	Total kostnad (mill. kr.)	Kostnad pr. lm (kr)											
Romstad (langs dagens veg)	93	35 000	-	+	+	++	0	0	+	0	0	0	0
Romstad (ny linje)	106	53 000	-	++	+++	+++	-	+	--	-	-	-	0

Alt. B medfører nærmere 700m kortere veg. Dette gir positiv effekt spesielt for reduserte tidskostnader, men også reduserte vedlikeholdskostnader og sikrere

veg når det gjelder trafikksikkerhet. Alt. B medfører større bruk av dyrket mark og gir negative effekter på landskapsbildet. Risikoen er også noe større for alt. B på grunn av kjent forekomst av kvikkleire i nærheten.

Kostnadsforskjellen er relativt liten og en kortere og mer trafikksikker veg vektlegges. **Det anbefales å arbeide videre med Alt. B ved Romstad.**

Bjøråa – Holmen (4,2 km)

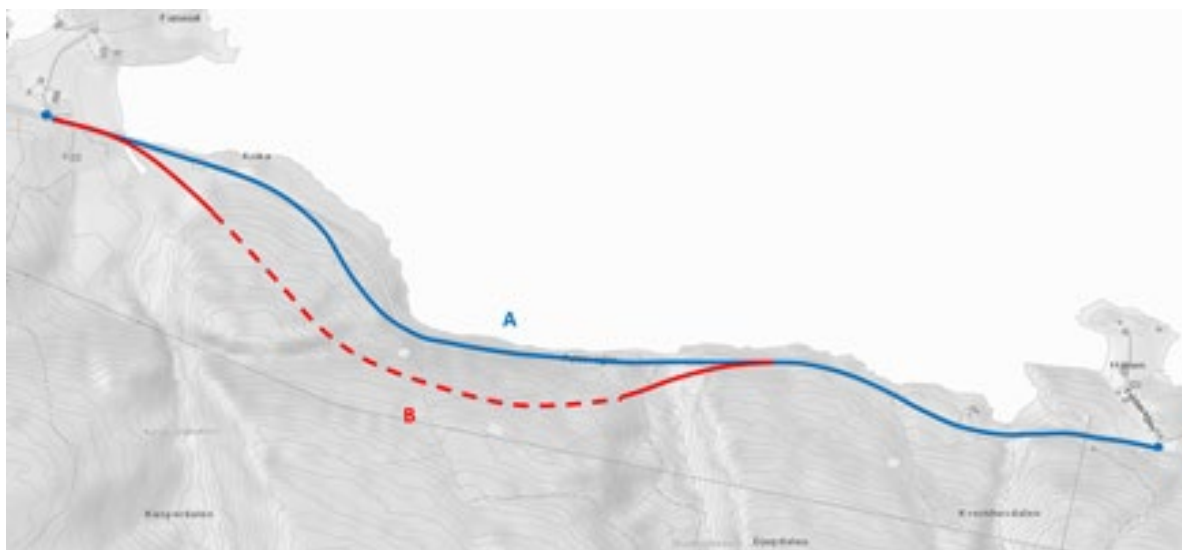


BESKRIVELSE	KOSTNADER		Prissatte konsekvenser				Ikke-prissatte konsekvenser				Usikkerhet og ROS	Måloppnåelse	
	BYGGING		Anleggskostnader	Vedlikeholdskostnader	Transportbrukermytte	Reduserte trafikkulykker	Naturressurser	Fritidsliv/by- og bygdeliv	Landskapsbilde	Naturmangfold			Kulturarv
Navn	Totalkostnad (mill. kr.)	Kostnad pr. lm (kr)											
Bjøråa - Holmen (dagens veg med bru)	382	100 000	--	+	++	+++	--	---	---	--	--		
Bjøråa - Holmen (lang tunnel)	659	180 000	---	--	++	+++	-	+	+	+	+		
Bjøråa - Holmen (kort tunnel og bru)	524	140 000	---	-	++	+++	--	--	--	--	-		

Alternativene har vesentlig forskjell i kostnader og liten forskjell i lengde på ny veg. Alt. B med lang tunnel koster om lag 275 mill. kr. mere enn alt. A med veg i dagen og bru. Geologisk notat viser betydelig skredfare ved Saltbuodden. Det må mere detaljerte undersøkelser til for endelig avklaring om dette er gjennomførbart. Alt. C med en kort tunnel vil være en reserveløsning dersom alt. A ikke er gjennomførbart.

Anleggskostnadene tillegges vesentlig vekt på denne strekningen og det **anbefales å arbeide videre med alt. A.**

Holmen – Forneset (1,9 km)

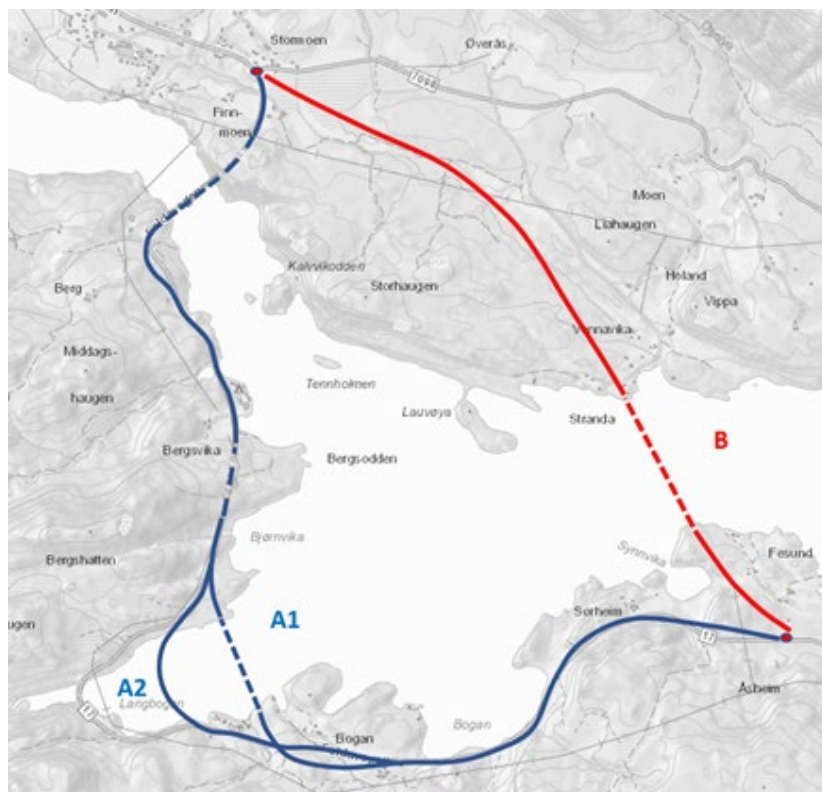


BESKRIVELSE	KOSTNADER		Prissatte konsekvenser					Ikke-prissatte konsekvenser				Usikkerhet og ROS	Måloppnåelse
	BYGGING		Anleggskostnader	Vedlikeholdskostnader	Transportbruke mytte	Reduserte trafikkulykker	Naturressurser	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Landskapsbilde	Naturmangfold	Kulturarv		
Navn	Totalt kostnad (mill. kr.)	Kostnad pr. lm (kr)											
Holmen - Forneset (dagens veg)	134	71 000	--	+	+	++	--	--	--	--	-		
Holmen - Forneset (tunnel)	271	138 000	---	--	+	++	-	+	+	+	0		

Kostnaden med alt. B tunnel er dobbelt så stor som alt. A veg i dagen. Skredfaren er også i dette området vurdert som betydelig. Bergskråningen er både bratt og høy. Risikoen ved anleggsgjennomføring er vurdert som såpass høy at det ikke er anbefalt å gå for alt. A. Det **anbefales å arbeide videre med alt. B – tunnel.**

For å sikre at det ikke blir sprang i vegstandard, anbefales at Bjøråa - Holmen og Holmen – Forneset bygges ut samtidig.

Fesund – Foldereid (7,1 km)

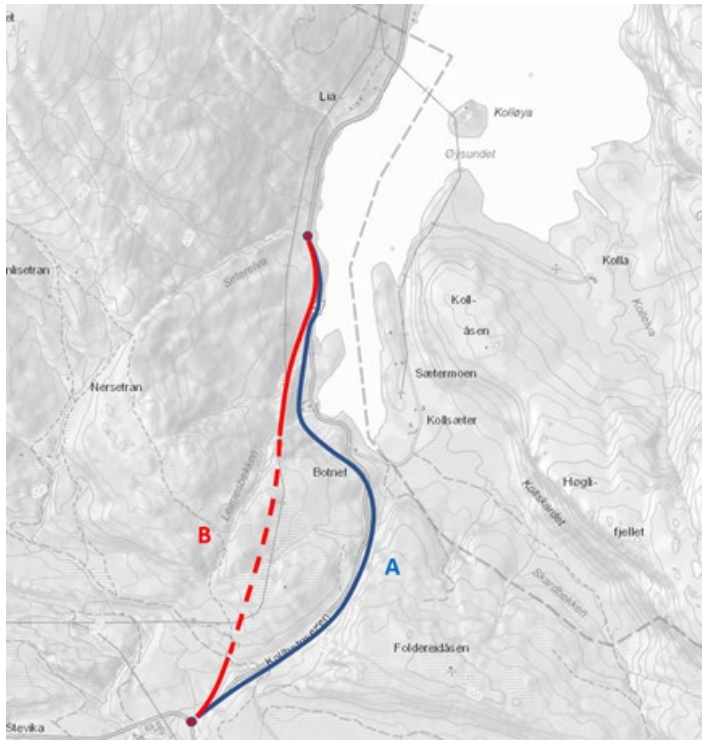


BESKRIVELSE	KOSTNADER		Prissatte konsekvenser				Ikke-prissatte konsekvenser					Usikkerhet og ROS	Måloppnåelse
	BYGGING		Anleggskostnader	Vedlikeholdskostnader	Transportbrukermyte	Reduserte trafikkulykker	Naturressurser	Fritidsliv/by- og bygdeliv	Landskapsbilde	Naturmangfold	Kulturarv		
Navn	Totalkostnad (mill. kr.)	Kostnad pr. lm (kr)											
Fesund - Foldereid (dagens veg med fylling)	280	47 000	-	+	++	+++	--	-	--	--	-		
Fesund - Foldereid (ny veg-lang bru)	1 154	304 000	---	++	+++	+++	---	--	---	--	---		

Dagens 2 tunneler og Foldabraua er bygd i 1969 og har en sannsynlig restlevetid på 30-50 år. En mulig fremtidig trase for fv. 17 på denne strekningen er alt. B. Kostnadene er imidlertid meget høye og vil ta en vesentlig del eller hele tiltakspakken. Det vil være samfunnsøkonomisk riktig å utnytte restlevetida til konstruksjonene på strekningen, og gjøre mindre tiltak langs dagens veg. Den rimeligste løsningen vil være å utbedre dagens veg, med en fylling og kort bru over Langbogen. Det er knyttet usikkerhet til grunnforholdene i området og om alt. A2 er mulig å gjennomføre. Hvis ikke kan A1 være et alternativ, men en bru på 400m vil legge føringer for framtidig valg av trase. Det er også mulig å redusere krav til vegstandard og foreta mindre utbedringer langs dagens veg.

Det anbefales å arbeide videre med alt. A2 på denne strekningen.

Trolldalen (2,7 km)



BESKRIVELSE	KOSTNADER		Prissatte konsekvenser				Ikke-prissatte konsekvenser				Usikkerhet og ROS	Måloppnåelse	
	BYGGING		Anleggskostnader	Vedlikeholdskostnader	Transportbruke mytte	Reduserte trafikkulykker	Naturressurser	Fritidsliv/by- og bygdeliv	Landskapsbilde	Naturmangfold			Kulturarv
Navn	Totalkostnad (mill. kr.)	Kostnad pr. lm (kr)											
Trolldalen (veg i dagen)	167	80 000	-	+	+	++	-	-	-	-	-		
Trolldalen (lang tunnel)	324	145 000	++	-	++	++	-	0	-	-	-		

Det er knyttet betydelig risiko både til grunnforhold og skredfare på denne strekningen. Kostnadene til veg i dagen (alt. A) er om lag halvparten av tunnelalternativet (alt. B). Kostnadene tillegges også her størst vekt, og det **foreslås å gå videre med alt. A.**

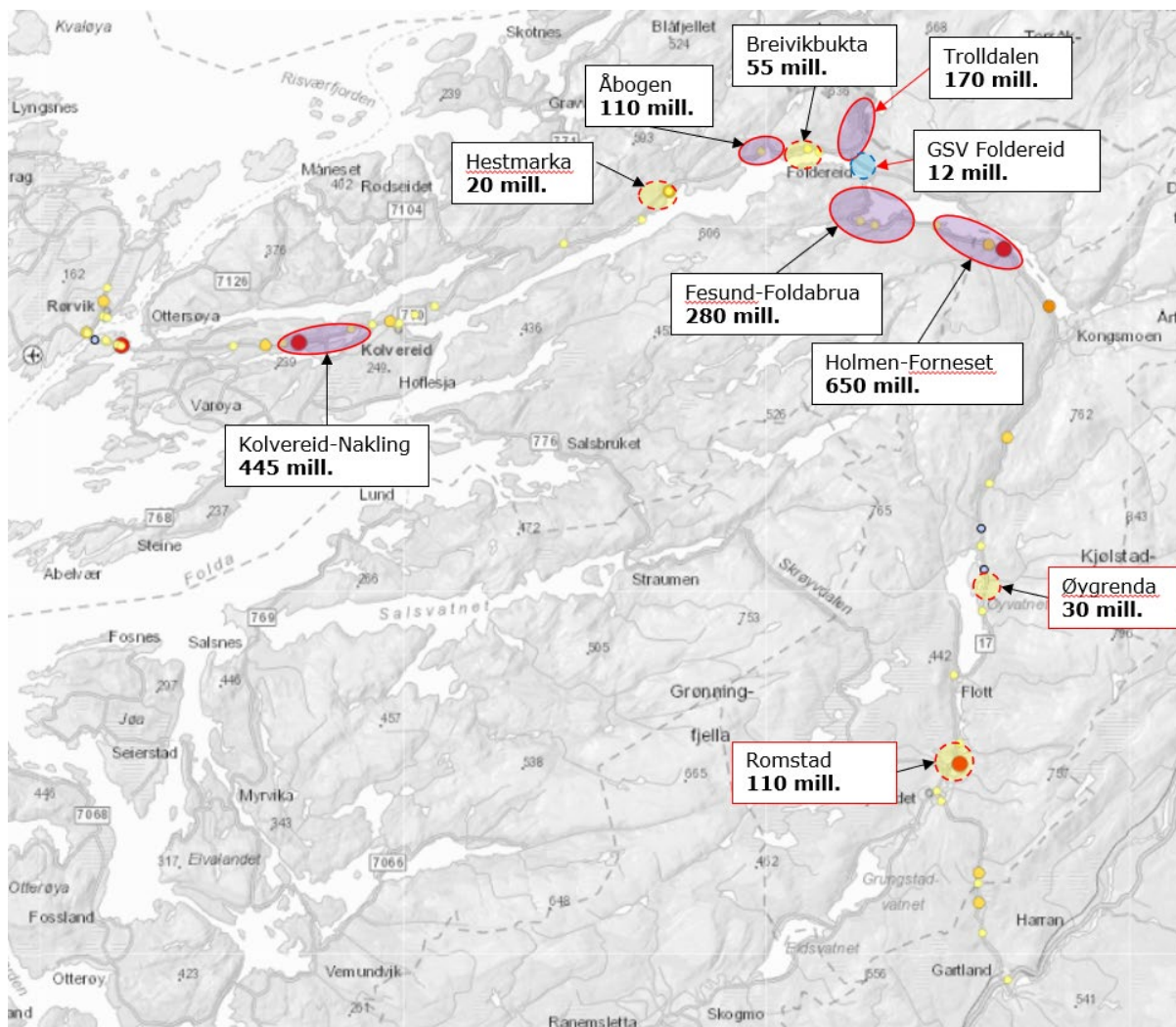
Kolvereid – Nakling (5,0 km)



BESKRIVELSE	KOSTNADER		Prissatte konsekvenser				Ikke-prissatte konsekvenser				Usikkerhet og ROS	Måloppnåelse	
	BYGGING		Anleggskostnader	Vedlikeholdskostnader	Transportbrukerbytte	Reduserte trafikkulykker	Naturressurser	Fritidstiv/by- og bygdeliv	Landskapsbilde	Naturmangfold			Kulturarv
Navn	Totalkostnad (mill. kr.)	Kostnad pr. lm (kr)											
Kolvereid-Nakling (veg i dagen)	443	88 000	--	+	++	+++	--	-	--	--	--	Red	Green
Kolvereid - Nakling (tunneler)	711	142 000	---	--	+++	+++	-	+	-	0	-	Yellow	Green

Kostnadsforskjellen mellom alternativene er på om lag 270 mill. kr. Usikkerheten er vesentlig for begge alternativer grunnet flere områder hvor det er registrert kvikkleire. Usikkerheten er størst for veg i dagen (alt. A). Veg i dagen vil også beslaglegge mere dyrket mark, gir utfordringer landskapsmessig og går i nærheten av kjente kulturminner. Kostnadsforskjellen er imidlertid så stor at det anbefales å arbeide **med alt. A som hovedalternativ på denne strekningen.**

Alternativvurderingen gir følgende oversikt over foreslåtte tiltak på Lakseveg nord med tilhørende overslag over kostnader (avrundet).



Prioritering av tiltak basert på kost/nytte

Målsettingene for prosjektet om *mest mulig økt sikkerhet og framkommelighet for næringstrafikk, personbil og myke trafikanter innenfor tilgjengelige rammer*, har vært førende for hele prosessen fra utvelgelse av problemområder til prioritering av tiltak.

Det ble tidlig i prosessen sett på hvilke indikatorer som sterkest bidrar til økt sikkerhet og framkommelighet.

Indikatorer for sikkerhet:

- Trafikksikkerhet - Bedre vegstandard i første rekke vegbredde, kurvatur og sideterreng (sikt).
- Sikkerhet mot skred: Utbedring av veg i skredutsatt område vil gi tilstrekkelig sikring mot steinnedfall fra bergskjæring, men ikke absolutt sikkerhet mot skred med løsnemråde ovenfor vegskjæringen. I skredutsatt område er det bare tunnelalternativer som gir full måloppnåelse.

Indikatorer for framkommelighet:

- Bedre vegstandard. Både økt vegbredde, utbedring av kurvatur, siktutbedring av sideterreng og spesielt stigningsforhold, gir redusert kjøretid
- Kortere veg med bedre standard gir redusert kjøretid
- Mindre stengt veg gir bedre framkommelighet. Helt eller delvis stengt veg kan skyldes naturhendelser som skred og flom, men også at tungtrafikken vinterstid får problemer i bratte stigninger.

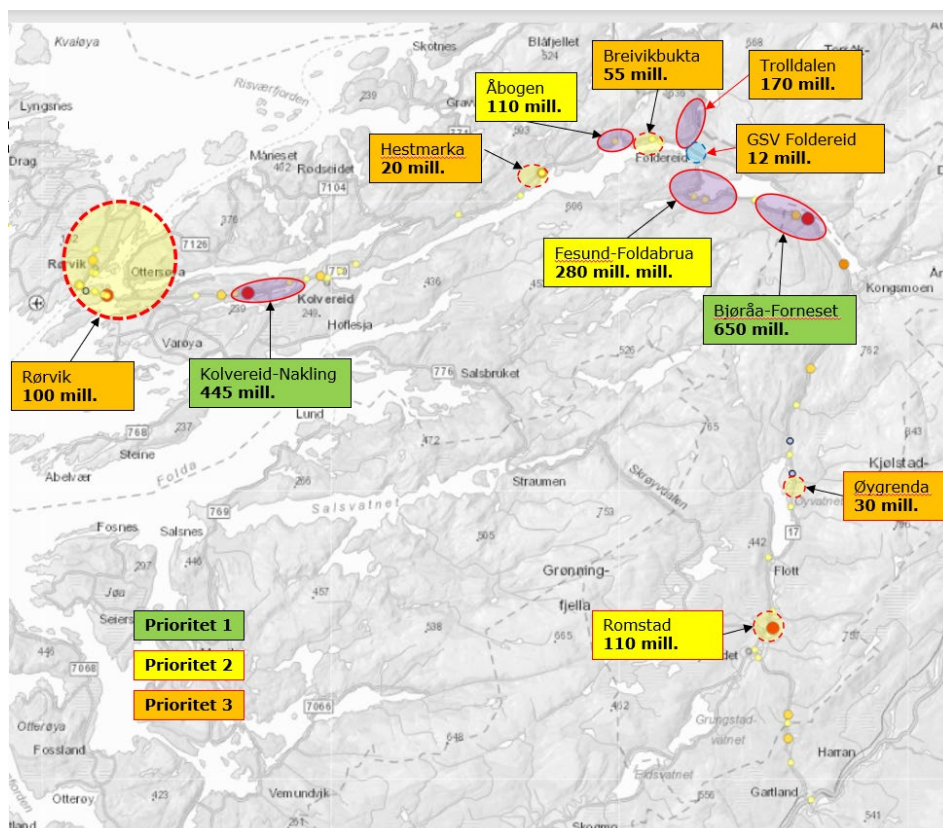
Strekninger og punkter der det er størst gap mellom dagens vegstandard og vegnormalstandard, vil derfor gi størst måloppnåelse ved utbedring eller bygging av ny veg. Hvis ny veg samtidig blir kortere, vil dette også gi redusert reisetid, reduserte trafikkulykker og reduserte vedlikeholdsutgifter.

Nytten av tiltakene er vurdert opp mot anleggskostnadene både totalt og pr. meter ny veg.

De fleste av tiltakene vil ha stor usikkerhet på dette stadiet og dette er derfor ikke tillagt vesentlig vekt.

Tiltakene er prioritert i 3 kategorier ut fra kost/nytte og måloppnåelse. Oversikten nedenfor viser hvordan tiltakene er prioritert.

I slutfasen av prosjektet er det kommet innspill på en tiltakspakke i tilknytning til Rørvik. Tiltakene omfatter bygging av gang- og sykkelveg, utbedring av flere kryss og utbedring av kurver og vegbredde på fylkesvegen ut mot Flerengstrand. Tiltakene er ikke gjennomgått i detalj, men det er satt en økonomisk ramme for tiltakene på kr. 100 mill.



Tiltakene Kolvereid - Nakling og Bjøråa – Forneset, er prioritert høyest. Disse områdene har meget dårlig vegstandard i dag, og begge strekninger har flere ulykker og er skredutsatt. For strekningen Kolvereid – Nakling er det kvikkleire i grunnen som gjør at vegen kan rase ut. På strekningen Bjøråa – Forneset er det både steinnedfall fra bergskjæring og løsmasseskred fra fjellsiden, som er utfordringen. Nyttan av tiltak vil være størst for Kolvereid – Nakling fordi trafikkmengden her er 3 ganger større enn på strekningen Bjøråa – Forneset.

For Åbogen og Romstad er utfordringene smal veg med krappe kurver hvor ny veg vil gi betydelig bedre framkommelighet, spesielt ved at ny veg vil bli betydelig kortere. Strekningen Fesund – Foldabrua har også noe av de samme utfordringene og deler av denne strekningen er også skredutsatt.

De øvrige tiltakene er prioritert lavest på grunn av at tiltakene er mindre utbedringer av dagens veg. Unntaket er Trollaldalen hvor lav trafikkmengde er hovedårsaken til at tiltaket er prioritert lavt.

Samlet utgjør tiltakene en investering på ca. 2,0 mrd. kroner. Tiltak med første prioritet utgjør ca. 1 mrd. – tiltak med prioritet 2 og 3 - ca. 500 mill. hver.

Prosjektgruppa

Arnfinn Tangstad

prosjektleder