

# TEMA: VEIUTFORMING OG SAMMENLIGNINGSKOSTNADER

Notat vedr. alternativer for ny veg til Gullknapp ved Statens vegvesen.

## Alternativer:

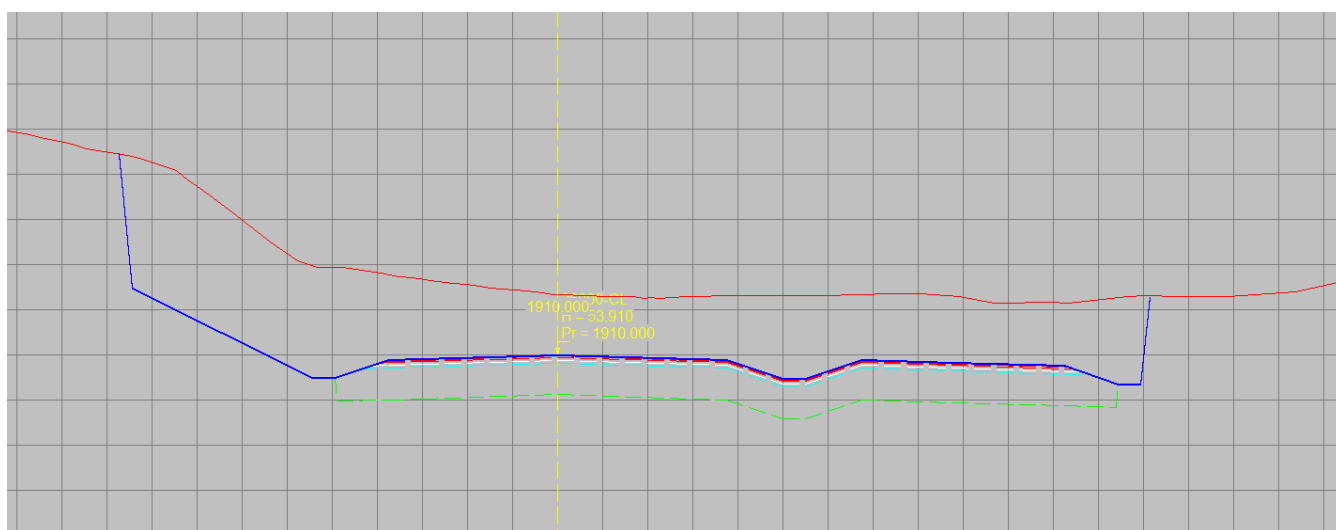
- Alternativ 1, går inn fra Mårvann
- Alternativ 2, går inn fra Libru
- Alternativ 3, går inn fra Bråstad
- Alternativ 4, går inn fra Myra

## Lengde alternativ:

| Alternativ | Lengde i m |
|------------|------------|
| 1          | 3300       |
| 2          | 3600       |
| 3          | 4430       |
| 4          | 4050       |

## Tverrprofil/utforming:

Det er planlagt med et tverrprofil som vist i figur under. I tillegg til kjørevegen på 7,5 m er det med en sykkelveg med fortau på 4,5 m som er adskilt fra kjørevegen med 3 m grøft. Vegprofilet fra skulder til skulder har altså en bredde på 15 m. I tillegg kommer grøfter på sidene. På kjørevegsiden er det planlagt grøft med mykt sideterreng. Der det er behov for rekkverk vil bredde for rekkverksrom komme i tillegg. Eventuell breddeutvidelse kommer også i tillegg.



### **Kryssing av vassdrag og lokalveger/gårdsveger/driftsveger:**

Alternativ 1: Det krysses driftsveger ved ca. profil 2850 og ved 3200.

Alternativ 2: Det krysser driftsveger ved ca. profil 1200, ved ca. profil 1500, ved ca. profil 2000, ved ca. profil 2800, ved ca. profil 3100 og ved ca. profil 3450.

Alternativ 3: Ved ca. profil 1500 krysser planforslaget et vassdrag og det er nødvendig med en bru. En minimum lengde settes til 50 m. Det krysses driftsveger ved ca. profil 100, ved ca. 1200, ved ca. 1800, ved ca. 2600, ved ca. 2800, ved ca. 3100 og ved ca. 4300. Ved ca. profil 2100 krysses en gårdsveg og det må sannsynligvis etableres en bru for å få denne vegen over.

Alternativ 4: Ved ca profil 1000 og profil 1900 krysser forslaget til veglinje lokalveger og på grunn av høydeforskjeller vil det være sannsynlig å krysse disse med en kulvert/bru. Alternativet krysser driftsveger ved profil ca. 2300, ved ca. 2400, ved ca. 2700 og ved ca. 2900.

I kostnadssammenligningen er det bare tatt med kostnader for kryssing av vassdraget for alternativ 3. Kryssing av lokalveger og driftsveger vil utgjøre kostnader. Størrelsen på kostnadene vil imidlertid variere ut fra hvor mange avkjørsler fra den nye vegen vegeieren vil tillate. Kostnader for de kryssende vegene er derfor ikke tatt med, men det er alternativ 1 som har minst kryssinger og som vil få minst utgifter i forbindelse med dette.

### **Kryss/tilkobling til vegsystemet:**

I kostnadssammenligningen er det ikke lagt inn kostnader for kryss/tilkobling. For alternativ 1, 2 og 3 anses kostnadene for dette som relativt like. For alternativ 4 må det opparbeides et kryss der den planlagte vegen tar av fra eksisterende fylkesveg. Dette vil være et mindre kryss enn for de 3 andre alternativene, men alternativ 4 vil etter all sannsynlighet få kostnader ved utbedring av vegen fra startpunkt og tilbake til rundkjøring ved Myra. Her passerer et skoleområde og det må nok inn en risikovurdering for å klarlegge behovet for utbedring av denne strekningen.

### **Kostnader:**

På dette nivået er det en del ting som ikke er godt nok kjent. Usikkerhet om prisene for det enkelte alternativ vil da være tilstede og det vil fort bli galt å forsøke å gi en meterpris for de enkelte alternativ. Eksempelvis kjenner vi ikke til behov for masseutskifting. Vi har derfor valgt å se på de forholdene som vi er relativt sikre på for alternativene og som kan sammenlignes. Ut fra dette har vi utarbeidet sammenligningskostnader som altså ikke er en kostnad for alternativene, men som angir hvilke forskjeller det er mellom alternativene på det vi kjenner nå. I sammenligningskostnader er det heller ikke tatt med byggherrekostnader som prosjektering, byggeledelse og grunnverv.

Vegprofilen er det samme for alle alternativene. Vi har regnet ut en kostnad for selve veikroppen ned til og med forsterkningslag og dermed vil lengden av den enkelte parsell gi kostnadsforskjeller.

Den andre store kostnadsfaktoren som vi kjenner til er kostnader ved masseflytting. Vi har beregnet masser for hvert alternativ og forskjellen i mengde gir kostnadsforskjeller.

| <b>Alternativ</b> | <b>Masseflytting i m3</b> |
|-------------------|---------------------------|
| 1                 | 244 000                   |
| 2                 | 199 000                   |
| 3                 | 455 000                   |
| 4                 | 388 000                   |

### Konstruksjoner:

Større konstruksjoner vil også gi kostnadsforskjeller da de gir en vesentlig høyere meterpris enn veg i dagen. I vår sammenligning har vi satt inn en 50 m bru i alternativ 2 der vegen krysser over vassdraget. Det er ikke tatt med konstruksjoner/underganger ut over dette.

| <b>Sammenligning kostnader for vegalternativer</b> |               |                                    |
|--|---------------|------------------------------------|
|  | <b>Lengde</b> | <b>Sammenligningskostnad (NOK)</b> |
| Alternativ 1. Fra Mårvann.                         | 3300          | <b>71 052 525</b>                  |
| Alternativ 2. Fra Libru.                           | 3600          | <b>68 442 300</b>                  |
| Alternativ 1. Fra Bråstad.                         | 4430          | <b>131 326 207</b>                 |
| Alternativ 4. Fra Myra.                            | 4050          | <b>99 154 462</b>                  |

### Konklusjon vedr. kostnader:

Alternativ 1 og 2 er klart rimeligste og må anses som likeverdige. Alternativ 3 er klart det dyreste. Det er det lengste alternativet, har mest masseflytting samt en brukonstruksjon som også gjør det dyrere. Alternativ 4 er nest dyrest og vesentlig dyrere enn de 2 rimeligste. Det er også sannsynlig at alternativ 4 vil få utgifter til 1 eller 2 kulverter/bruer ved kryssing av lokalveger og dermed en høyere kostnad.