

1. Bakgrunn

I klagen anfører klager at klagen er begrunnet *med nærføringsulempen inkl. forverret støysituasjon* som følge av forslag til ny regulert trasé for fv. 178. Under befaring 25.04.2013 ble det fra klager stilt spørsmål ved hvorfor:

- ny trasé for fv. 178 ble flyttet fra området ved Pumpehusvingen til foreslått trasé
- hvorfor ikke nåværende trasé kunne beholdes da man bestemte seg for å forlate trasé ved Pumpehusvingen.

I dette notat vil det bli forsøkt å belyse hvilke fordeler og ulemper disse to alternative traséene, samt foreslått trasé, vil ha for ulike parter.

2. Parter, roller, oppgaver og interesser

2.1. Statens vegvesens roller, oppgaver og interesser

Statens vegvesen er statens administrasjon for riksveger og fylkeskommunens administrasjon for fylkesvegene. Dette innebærer et ansvar for å bidra med faglig grunnlag for politiske beslutninger, med utredning av alternativer i ulike planfaser, et ansvar for å planlegge og prosjektere veganlegg iht. de til en hver tid gjeldene vegnormaler, håndbøker og lover/forskrifter, samt et gjennomføringsansvar for å bygge veganlegg iht. vedtatte planer og innenfor de gitte økonomiske rammer.

I tillegg til oppgaver og ansvar som følge av Statens vegvesens rolle som fagetat vil Statens vegvesen også være underlagt bestemmelsene i hhv. Plan- og bygningsloven (PBL) og Byggherreforskriften (BHF) som angir at ivaretagelse av Helse, miljø og sikkerhet (HMS) skal være en del av planlegging helt fra planstadiet, via gjennomføringsfasen og videre til driftsfasen, og at det skal velges løsninger som ivaretar HMS i disse forskjellige stadiene. Som ledd i et målrettet arbeid med å redusere antall arbeidsulykker er både PBL og BHF endret de senere år slik at de pålegger en planstiller/byggherre å planlegge prosjekter på en slik måte at farlige situasjoner, utførelse m.v. elimineres allerede i planfasen.

Som følge av disse forskjellige roller og oppgaver vil de ulike alternative traséene kunne ha forskjellige fordeler og ulemper for Statens vegvesen og dermed gjøre at interessene vil variere.

2.2. Andre parter og roller

De som blir berørt av en av de ulike traséene vil være en part i kraft av dette, og vil via sin klageadgang kunne ivareta sine interesser. I tillegg til dette vil de som vil komme til å bruke de ulike traséene være en part. Interessene til disse skal ivaretas av planstiller, i dette tilfellet Statens

vegvesen, som i tillegg har et samsvarende ansvar iht. sitt sektoransvar. Til sist har Ringerike kommune som planmyndighet en rolle både som tilrettelegger for utvikling og for å ivareta de ulike parter interesser ved å avveie disse mot hverandre i sine vedtak til planer.

2.3. Parter, roller, oppgaver og interesser oppsummert

Oppsummert vil følgende være parter og ha sine interesser å ivareta:

- Ulemper med trasé for klagestillere og andre naboer til ny regulert trasé.
- Ulemper med trasé for naboer til de andre traséene.
- Statens vegvesens ansvar for Helse, miljø og sikkerhet (HMS) som Byggherre iht Plan- og bygningsloven og Byggherreforskriften.
- Statens vegvesens som veg- og trafikkforvalter med ansvar for å planlegge, prosjektere og bygge anlegg iht. vegnormaler, håndbøker og andre lover/forskrifter på en slik måte at nasjonale målsettinger for miljø, trafikksikkerhet (TS), universell utforming, fremkommelighet m.v. ivaretas.
- Statens vegvesen som fagetat med et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap i egen sektor.
- Statens vegvesens økonomiansvar som byggherre.
- Tidsbruk ved de forskjellige alternativene.

3. Drøfting

3.1. Traséer

Foreslått trasé i vedtatt reguleringsplan benevnes heretter som alternativ 0. Nåværende trasé benevnes som alternativ 1 og trasé ved Pumpehussvingen benevnes alternativ 2. For alternativ 1 er det også mulig å tenke seg et alternativ 1+ hvor det bygges ny lengre bro med full bredde og hvor denne løftes opp for å imøtekomme Jernbaneverkets ønsker om lengre og høyere bro for å kunne forlenge skiftespolet på Sokna stasjon. Dette alternativ 1+ behandles som del av alternativ 1.

3.2. Alternativ 0

Ulemper med trasé for klagestillere og andre naboer til ny regulert trasé, alternativ 0

Denne traséen innebærer for klager en ulempe ved at denne traséen flytter fv. 178 nærmere klagers eiendom (148/96). Ulempen består i at selv om klagers eiendom ikke berøres direkte med inngrep så vil veifylling endre utsikt fra eiendommen i forhold til dagens ubebygde tomt, det vil bli innsyn til eiendommen da brukere av både vei og gangvei vil kunne se inn på både tomt og inn vinduer, det vil bli noe lysinnfall fra billys, samt at støybildet vil bli noe endret da fv. 178 flyttes nærmere enn eksisterende trasé. I tillegg til klagestillere vil naboeiendommen (148/50) mellom klagestillere og rv. 7 bli berørt på samme måte. Denne eiendommen er i dag eid av Statens vegvesen og vil bli solgt etter at veganlegget er ferdig. Nye eiere vil dermed kunne vurdere ulemper med en slik nærført vei før de kjøper, og vil etter vår vurdering ikke være klageberettiget. For eiendom 148/13 vil en ny trasé være svakt bedre enn nåværende situasjon ved at veien flyttes lengre vekk fra bolighuset. For leiligheter i 2. etasje i næringsbygg på eiendom 148/164+148/109 vil situasjonen i sum oppleves som omtrent uendret da den nordlige leiligheten vil slippe støy fra eksisterende fv. 178 med ny trasé, mens den sørlige leiligheten vil oppleve det motsatte, samt at det vil kunne bli noe innsyn. I tillegg ligger denne bygningen så nær rv. 7 at dette er den dominerende støykilden. Det antas at det ikke vil bli noe økt lysinnfall for de andre eiendommene da disse ikke vil bli liggende slik at billys vil treffe vinduer i

forbindelse med svingebevegelser. Til slutt må det bemerkes at grunneiere for eiendommene 148/13 og 148/164+148/109 ikke har motsatt seg løsningen, og at grunnerverv med ulempeerstating er utbetalt til disse to.

Naboer til de andre traséene

Naboene til den nåværende traséen (148/16, 148/190, 148/15) vil oppleve alternativ 0 litt forskjellig. Eiendommene 148/15 og 148/190 ligger så nært rv. 7 at dette er den dominerende støykilden mhp støyulemper, mens eiendom 148/16 vil oppleve en reell nedgang i støy med alternativ 0. For alle tre eiendommene vil situasjonen mhp innsyn bli noe mindre da kjøretøytrafikken flyttes, mens gang- og sykkeltrafikk vil opprettholdes på kommunal gang- og sykkelveg som beholdes der hvor fv. 178 ligger i dag. Eventuelle ulemper med lysinnfall vil opphøre med ny trasé for samtlige av disse eiendommene med alternativ 0. Naboer til alternativ 2 vil ikke få noen endring.

Statens vegvesens ansvar for HMS

Alternativ 0 vil for det meste være uproblematisk ift. disse bestemmelsene, dog er det ikke mulig å planlegge en ny fv. 178 uten å krysse Bergensbanen, og det må tas særlige hensyn til høyspent på denne i byggefasen. Dette er ivaretatt ved at det er prosjektert en løsning hvor jernbanen kasses inn slik at det i selve byggefasen kan jobbes uten å ta særlige hensyn til jernbanen. En slik løsning må etableres i togfrie perioder hvor strømmen kan slås av under oppsyn av sikkerhetspersonell fra Jernbaneverket, en løsning som er vanlig i fbm arbeider ved elektrifisert jernbane. Øvrige arbeider med alternativ 0 er ikke særskilt farlige utover allmenne risiki forbundet med bygge- og anleggsarbeider. Alternativ 0 vil i tillegg gi mulighet for at eksisterende kjøre- og gangbro over jernbanen kan beholdes inntil ny bro og veg er ferdig. Dette vil da muliggjøre en sikker skoleveg og atkomst til sykehjem og trygdeboliger under hele byggeperioden. Nåværende bro vil for øvrig bli gjenbrukt av Modum kommune for å krysse Krøderbanen og vil åpne for en sikrere skoleveg ved at kjøremønster ved Vikersund barneskole kan bedres ift. dagens løsning.

Statens vegvesen ansvar som veg- og trafikkforvalter

Statens vegvesen som veg- og trafikkforvalter har ansvar for å planlegge, prosjektere og bygge anlegg iht. vegnormaler, håndbøker og andre lover/forskrifter på en slik måte at nasjonale målsettinger for miljø, trafiksikkerhet (TS), universell utforming, fremkommelighet m.v. ivaretas. Alternativ 0 ivaretar disse fullt ut for vegdelen, mens gang- og sykkeldelen vil ha et kort parti rett før ny bro hvor kravet til stigning ift. Lov om universell utforming overskrides med mindre enn 1%. Alternativ 0 gir økt trafiksikkerhet både for kjørende og gående/syklende da særlig problemer med for bratt stigning på nåværende fv. 178 blir eliminert med ny løsning, samt at det etableres et gangfelt over fv. 178 som muliggjør at det ikke lenger er nødvendig å krysse rv. 7 for å komme seg til sentrum. Dette gangfeltet ligger nå både trukket tilbake fra rv. 7 som foreskrevet, samt at det krysser fv. 178 der hvor denne er flatet ut for å gi bedre bremse- og akselerasjonsforhold for særlig tungbiler. I alternativ 0 er det i tillegg lagt inn at den nye broen skal være lengre enn dagens bro at denne skal ligge høyere enn dagens bro. Med dette oppnår man at det under broen vil bli en minste høyde under broen på 6,8 meter, noe som er iht. Jernbaneverkets krav til høyde, samt at en forlenget bro vil muliggjøre en forlengelse av dagens skiftespor som i dag avsluttes ved gammel bro pga for liten bredde.

Statens vegvesen som fagetat med et selvstendig ansvar for samfunnsikkerhet og beredskap i egen sektor

Alternativ 0 inneholder ikke løsninger som gir grunn til å vurdere løsningen i et særskilt lys ift. dette ansvaret.

Statens vegvesens økonomiansvar som byggherre

Alternativ 0 er anslått å koste omtrent 15 millioner kroner, en kostnad som ikke fraviker sammenliknbare markedspriser for å krysse en jernbane med et veitiltak.

Tidsbruk

Alternativ 0 kan bygges uten hensyn til eksisterende anlegg og trafikk. Byggetid for dette alternativet er således ikke lengre enn «normalen».

3.3.Alternativ 1

Ulemper med trasé for klagestillere og andre naboer til ny regulert trasé, alternativ 0

Alternativ 1 ble av klagestillere under befaringen oppgitt å gi støyproblemer slik denne traséen fremstår i dag. Støyproblemene var da knyttet særlig opp mot tungbiler som må bremse/akselerere pga den bratte bakken opp til dagens bro. En opprettholdelse av alternativ 1 antas å gi økt støy da denne traséen vil måtte bli brattere pga økt stigning som følge av at miljøgaten (rv. 7) vil måtte liggere lavere i terrenget pga siktproblemer med dagens gangfelt over rv. 7 i forlengelsen av gang- og sykkelfelt langs fv. 178. Alternativ 1+ vil gi ytterligere ulemper med støy. Se drøfting av andre ulemper med alternativ 1 og 1+ lenger ned. For andre naboer til ny regulert trasé antas det å gi de samme følger som for klagestillere.

Ulemper med trasé for naboer til de andre traséene

Dersom alternativ 1 velges vil støyproblemene for tilgrensende naboer til alternativ 1 bli noe forverret ift. nåværende vegløsning som følge av enda større stigning. Naboer langs alternativ 2 vil ikke få noen endring.

Statens vegvesens ansvar for HMS

Alternativ 1 vil på lik linje med alternativ 0 for det meste være uproblematisk ift. disse bestemmelsene. En viktig forskjell mellom alternativ 0 og 1 er at man ved alternativ 1 vil ha ordinær trafikk tett ved, eller «inne i» anlegget dersom fremkommelighet over jernbanen skal opprettholdes frem til broen må rives. Dette er både fordyrende og forsinkende ift. alternativ 0. Dersom alternativ 1+ velges vil man måtte ta særlige hensyn til høyspent på Bergensbanen i byggefasen. Dette er vanskeligere å ivareta ved alternativ 1+ enn for alternativ 0 da prosjektert løsning hvor jernbanen kasses inn, slik at det i selve byggefasen kan jobbes uten å ta særlige hensyn til jernbanen, ikke er mulig å gjøre på samme måte pga økt sporbredde som følge av kryssningsspor som begynner tett ved nåværende bro. En løsning kan være at broen må bygges i togfrie perioder hvor strømmen kan slås av under oppsyn av sikkerhetspersonell fra Jernbaneverket, en løsning som vil gi vesentlig økt byggetid og kostnader enn for alternativ 0. Øvrige arbeider med alternativ 1 er ikke særskilt farlige utover allmenne risiki forbundet med bygge- og anleggsarbeider. Alternativ 1 vil ikke gi mulighet for at eksisterende kjøre- og gangbro over jernbanen kan beholdes inntil ny bro og veg er ferdig. Dette vil umuliggjøre opprettholdelse av sikker skoleveg og atkomst til sykehjem og trygdeboliger under hele byggeperioden, og det må da etableres ordninger for dette på samme måte som det ble gjort i 2007 ved bygging av dagens bro. Alternativ 1+ vil fortsatt kunne åpne for gjenbruk av dagens bro i Modum kommune, men det vil være en fare for at dagens bro vil måtte prioriteres å modifieres under bygging av ny bro for å ivareta f.eks. sikker skoleveg lengst mulig her på Sokna.

Statens vegvesen ansvar som veg- og trafikkforvalter

Statens vegvesen som veg- og trafikkforvalter har ansvar for å planlegge, prosjektere og bygge anlegg iht. vegnormaler, håndbøker og andre lover/forskrifter på en slik måte at nasjonale målsettinger for miljø, trafiksikkerhet (TS), universell utforming, fremkommelighet m.v. ivaretas. Alternativ 1 ivaretar ikke dette på noen måte for verken veidelen eller gang- og sykkelveien. Stigningsforholdet for både vei og gang- og sykkelveg vil med alternativ 1 overstige 8 % om høydeforskjellen fordeles helt fra broen og ned til miljøgaten GS-veg på nordsiden av miljøgaten. Dersom man ikke lager gang- og sykkelveg på nordsiden av miljøgaten mellom alternativ 1 og sentrum vil man kunne klare å få til en stigning rett under 8 %. Lov om universell utforming oppgir 5 % som ønsket stigning for gang- og sykkelveg, men kan godta opptil 6,7 % for kortere partier. Største tillatte stigning for en kjøreveg er 8 % utenfor kryssområder, mens det i fbm kryss er oppgitt at stigning ikke bør overstige 3 % de siste 30 m mot krysset. Avstanden mellom rv. 7 og jernbanen ved alternativ 1 er knapt 80 meter dersom gang- og sykkelveg opprettholdes og kan økes med ca. 7 meter om man ikke etablerer denne. Alternativ 1 gir ikke økt trafiksikkerhet verken for kjørende og gående/syklende da særlig problemer med for bratt stigning på nåværende fv. 178 blir opprettholdt med alternativ 1-løsning, samt at det å etablere et gangfelt over fv. 178 som muliggjør at det ikke lenger er nødvendig å krysse rv. 7 for å komme seg til sentrum vil være risikabelt pga stigningsforholdene, særlig på vinterføre. Alternativ 1 vil heller ikke tillate en utvidelse av dagens skiftespor på Sokna stasjon og vil med det være en mulig hindring for lengre godstog på Bergensbanen, og det kan hende at Jernbaneverket i fremtiden vil regulere inn en ny fv. 178 et annet sted i Sokna, noe som ikke er en god bruk av offentlige midler. I alternativ 1+ er det i tillegg lagt inn at den nye broen skal ligge ca. 2 meter høyere enn dagens bro. Dette gjør at stigningsforholdene blir ytterligere forverret og at stigning overstiger 10 % ved opprettholdelse av gang- og sykkelveg på nordsiden av rv. 7.

Statens vegvesen som fagetat med et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap i egen sektor

Alternativ 1 og 1+ inneholder ikke løsninger som gir endringer ift dagens vegløsningen og gir således ingen grunn til å vurdere løsningen.

Statens vegvesens økonomiansvar som byggherre

Det er ikke foretatt en kostnadsberegning av kostnader forbundet med alternativ 1 og 1+. Alternativ 0 er anslått å koste omtrent 15 millioner kroner, og det er grunn til å anta at i hvert fall alternativ 1+ vil bli dyrere enn dette grunnet ulemper med hensyn til eksisterende trafikk og eventuelle nødvendige tiltak for å muliggjøre andre krysninger av rv. 7 i byggeperioden. Alternativ 1 vil kunne bli til dels mye billigere enn alternativ 0 dersom man i størst mulig grad velger å beholde dagens vegkropp slik den er i dag. En slik løsning er ikke i tråd med tiltakene ellers i miljøgaten hvor det er valgt å bytte ut vegkroppen i sin helhet, samt å frostisolere for å unngå teleproblemer med tilhørende rystelsesproblematikk. Dersom man velger en tilsvarende tilnærming for alternativ 1 vil denne kunne bli like dyr eller dyrere enn alternativ 0 grunnet ulemper med trafikkavvikling og eventuelle tiltak for midlertidig trafikkavvikling. Usikkerhetene rundt kostnadene vil synke ved en mer detaljert prosjektering, men vurderes til å fortsatt gi større usikkerhet enn ved alternativ 0.

Tidsbruk

Som antydnet i avsnittet over vil det ved alternativ 1 og 1+ være nødvendig å ta hensyn til trafikk på eksisterende veg i stor grad. Dette vil forsinke arbeidene da man ikke kan velge løsninger som er optimale for fremdrift. En god del grunnlagsdata nødvendig for prosjektering av dette tiltaket er innhentet i fbm prosjektering av alternativ 0 og kan gjenbrukes, men det er behov for ytterligere

innhenting av data og prosjektering av løsningen før tiltaket kan lyses ut på anbud. Til sammen vil dette med stor sannsynlighet medføre at tiltaket ikke vil bli ferdig i tide til vegåpning, iht. vedtaket til Ringerike kommune for reguleringsplanen for Sokna-Ørgenvika.

3.4.Alternativ 2

Ulemper med trasé for klagestillere og andre naboer til ny regulert trasé, alternativ 0

Alternativ 2 innebærer en forbedring av støy og andre ulemper for naboene til alternativ 0 sett ift. alternativ 0 og alternativ 1. Allikevel bør støyrapportenes merknad om at det for hus mellom rv. 7 og Bergensbanen er rv. 7 som er den dominerende kilden til vegstøy i Sokna tillegges vekt. Støyrapportene oppgir samtidig at trafikken på fv. 178 må øke fra nåværende ÅDT på ca. 900 kjt/døgn til ca. 2500 kjt/døgn før økningen i støy utgjør 3 dB, som er den minste lydforskjellen det menneskelige øre kan oppfatte som en lydforandring. Dagens trafikk på fv. 178 med ca. 900 kjt/døgn utgjør et støybidrag på mindre enn 1 dB. Med andre ord vil ikke den totale støysituasjonen for naboene til alternativ 0 bli forandret innenfor hva det menneskelige øre kan oppfatte som hørbart selv om alternativ 2 gjennomføres.

Ulemper med trasé for naboer til de andre traséene

Dersom alternativ 2 velges vil støyproblemene for tilgrensende naboer til alternativ 1 bli forbedret ved at støy fra fv. 178 forsvinner. Denne reduksjonen i støy er anslått å utgjøre en reduksjon på under 1 dB, altså mindre enn hva det menneskelige øre kan oppfatte. For grunneiere langs alternativ 2 vil støyen øke betraktelig da disse i dag ikke har noe støy vegstøy overhodet.

Statens vegvesens ansvar for HMS

Alternativ 2 vil skille seg vesentlig fra alternativ 0 og 1 mhp HMS ved at fv. 178 skal legges i kulvert under Bergensbanen i området ved Pumpehusvingen hvor jernbanen går på en relativt stor fylling. I dette området har Bergensbanen en overgang mellom 2 og 3 spor, og fyllingen er dermed ganske bred. Grunnboringer utført under prosjekteringsfasen viser at det i dette området er forekomster av kvikkleire og ellers også dårlige grunnforhold med mye silt og leire. Geotekniske beregninger viser at dagens jernbanefylling ligger med en sikkerhet på ned mot 1,0, noe som er langt under dagens krav til sikkerhet på minimum 1,25. Dette underbygges av Jernbaneverkets erfaringer under sine arbeider med forlengelsen av skiftespolet på midten av 1980-tallet, hvor de opplevde at jernbanefyllingen var nær ved å skli ut pga deres tiltak med fyllinger. Dersom alternativ 2 skal gjennomføres vil det være nødvendig med omfattende forberedende sikring av grunnforholdene før selve alternativ 2 kan startes opp. Disse arbeidene vil være befattet med en forhøyet risiko sammenliknet med alternativ 0 og 1, og andre ellers sammenliknbare bygge- og anleggsarbeider. Selv om slike sikringstiltak gjøres vil det fortsatt være en forhøyet restrisiko sammenliknet med de to andre alternativene. Ved utførelse av alternativ 2 vil dagens bro over jernbanen kunne nyttes som gang- og sykkelveg og også en reservevei dersom det skulle oppstå hendelser med ny veg i Pumpehusvingen.

Statens vegvesen ansvar som veg- og trafikkforvalter

Statens vegvesen som veg- og trafikkforvalter har ansvar for å planlegge, prosjektere og bygge anlegg iht. vegnormaler, håndbøker og andre lover/forskrifter på en slik måte at nasjonale målsettinger for miljø, trafiksikkerhet (TS), universell utforming, fremkommelighet m.v. ivaretas. Alternativ 2 er aldri prosjektert full ut da denne løsningen tidlig ble valgt vekk grunnet sine store usikkerheter og en stor differanse mellom altfor optimistisk anslått kostnad i reguleringsplanen og mer realistiske erfaringsbaserte kostnader med jernbanekryssinger, dog uten kvikkleireforekomster. Siden alternativet ikke er prosjektert fullt ut besitter ikke prosjektet detaljer rundt stigningsforhold m.v. Ut

fra plankartet fremstår alternativet allikevel som om det tilfredsstillende kravene i vegnormalene. Plankartet viser også at alternativ 2 med sine 600 m omlagt fv. 178 ville komme i berøring med 14 eiendommer langs denne traséen. En kulvert som skal anlegges under 2 (nesten 3) jernbanespor vil bli en omfattende konstruksjon, og det er neppe sannsynlig at denne kan bygges ved siden av sporet for så å settes på plass ilt en togfri helg. Tiltaket ville ha medført en lengre stenging av Bergensbanen med tilhørende ulemper for passasjerer som ville ha måttet blitt skyssset med buss fra Sokna til Gulsvik eller en annen stasjon i Hallingdalen. For godstransporten ville en slik stengning medført en betydelig økning av godstransport på landeveien.

Statens vegvesen som fagetat med et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap i egen sektor

Alternativ 2 inneholder løsninger som gir dårligere samfunnssikkerhet enn de to andre alternativene. Dette gjelder både under anleggsfasen og for ferdig veg. Et veganlegg i dette området vil medføre endrete dreneringsforhold, noe kvikkleireforekomster kan være veldig ømfintlige for grunnet fare for utvasking av salter som binder kvikkleiren. En slik mulig utvasking vil ikke nødvendigvis opptre kort tid etter gjennomføring, men kan pågå over lang tid før en plutselig rystelse eller andre forhold kan få kvikkleiren til å gå brudd. Konsekvensene av et slikt brudd kan være store og medføre både store menneskelige og materielle tap.

Statens vegvesens økonomiansvar som byggherre

Det er ikke foretatt en kostnadsberegning av kostnader forbundet med alternativ 2 siden anslagsprosessen som del av kvalitetssikringsprosessen forut for Stortingsvedtaket om bygging av Sokna-Ørgenvika. Kostnader i en anslagsprosess fremkommer ved at sammenliknbare arbeider prises grovt og med stor usikkerhet. Dette medfører at kostnader fra slike anslag er lite egnet til å sammenlikne med byggherreoverslag på grunnlag av byggeplaner. Allikevel er det av vår konsulent anslått at prosjektet ved å velge alternativ 2 sparte ca. 31 millioner kroner sammenliknet med anslaget. Besparelsen knytter seg da til at man ikke behøver å bygge 600 m ny fv. 178, at det ikke er nødvendig med omfattende tiltak for å flytte den vernede elven Verkenselva, at man ikke behøver å bygge kulvert under jernbanen og at man slipper kostnader forbundet med arbeider under jernbanen. Erfaring fra andre deler av prosjektet er at anslagskostnadene er priset veldig lavt ift. markedsprisene, slik at reell besparelse antas å ligge enda høyere. I tillegg til dette er det i dette regnestykket ikke medtatt omfattende tiltak til geoteknisk sikring av området da dette ikke var ivaretatt i reguleringsprosessen. Alt i alt anslås kostnadene med alternativ 2 til å beløpe seg til over 50 millioner kroner, altså mer enn 35 millioner kroner dyrere enn alternativ 0. Disse 35 millionene er i ettertid blitt satt av for å sikre gjennomføring av miljøgata som sto som tiltak nr. 1 på kuttlisten dersom bevilgningen fra Stortinget ikke hadde vært stor nok.

Tidsbruk

Alternativ 2 vil medføre til dels betydelige forberedende arbeider for å sikre grunnen, før selve arbeidene med vegtraséen i alternativ 2. Totalt vil alternativ 2 ta vesentlig lengre tid å gjennomføre enn de to andre alternativene. Alternativet er heller ikke prosjektert, og konsulent vil måtte starte helt på nytt med prosjektering av en slik løsning. Tiltak i kvikkleire medfører også krav om uavhengig kontroll, noe som ytterligere forsinker prosessen frem til åpning. En ferdigstillelse av alternativ 2 før vegåpning på de resterende deler av prosjektet, i tråd med Ringerike kommunes vedtak om dette, vil ikke være mulig å imøtekomme dersom alternativ 2 skal gjennomføres nå.

4. Konklusjon og sammendrag

4.1.Sammendrag

I tabellen under er det forsøkt å oppsummere om partene eller deres ansvarsområder blir berørt på en positiv eller negativ måte som følge av de ulike alternative. Detaljer som ligger til grunn for vurderingen finnes i drøftingen under punkt 3.

Beskrivelse av ansvar/ulempe etc.	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2
Ulemper med trasé for klagestillere og andre naboer til ny regulert trasé, alternativ 0	-	-	+
Ulemper med trasé for naboer til de andre traséene	+*	-/=*	-
Statens vegvesens ansvar for HMS	+	=/-	-
Statens vegvesens ansvar som veg- og trafikkforvalter	+	=	-
Statens vegvesen som fagetat med et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap i egen sektor	+	+	-
Statens vegvesens økonomiansvar som byggherre	+	-	-
Tidsbruk	+	-	-

* For alternativene 0 og 1 er de 14 grunneierne langs alternativ 2 ikke medtatt i vurderingen av om alternativet medfører en ulempe eller fordel da disse er uberørt av begge disse to alternativene.

- + innebærer en bedring for parten eller beste løsning for dennes ansvarsfelt
- innebærer en forverring for parten eller dårligste løsning for dennes ansvarsfelt
- = innebærer en uforandret situasjon for parten eller at løsning ikke innebærer en endring av dennes ansvarsfelt

4.2.Konklusjon

Alternativ 0 er det alternativet som samlet sett gir ulempe for færrest grunneiere, legger opp til den HMS-messig sikreste gjennomføringen og gir minst usikkerhet forbundet med kostnader, fremdrift og fremtidig samfunnssikkerhet. Alternativet ivaretar også trafiksikkerheten best av de drøftede alternativene.