

---

Saknr: 2020/45793-1  
Saksbehandlar: Lars Erik Lunde

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		13.05.2020
Fylkesutvalet		28.05.2020
Fylkestinget		09.06.2020

**Prosjektavklaring fv. 614 Svelgen - Indrehus**

Forslag til innstilling:

1. Det vert arbeidd vidare med ein reguleringsplan for prosjektet fv. 614 Svelgen - Indrehus som omfattar strekninga frå Myklebust til Svelgen ved påkopling til Gunnar Schjelderupsveg på Rise. Reguleringsplanen vil og omfatte bandlegging av areal for vidareføring av fylkesvegen fram til foten av Kruna.
2. Alternativ løysing ved Djupevika vert forkasta.
3. Vegarm gjennom Kruna og vidare må vurderast i eit ev. framtidig byggeprosjekt.

**Samandrag**

Fylkesrådmannen legg i denne saka fram tilråding om prosjektavklaring for fv. 614 Svelgen - Indrehus. Anslag på kostnad for ei samla vegløyning frå Myklebust i sør og påkopling til eksisterande veg forbi Svelgen sentrum er 1,65 mrd. kr.

Det er vurdert kostnadsreducerande tiltak i prosjektet som ei oppfølging av vedtak i fylkestinget i budsjett for 2020. Innsparingane som er vurdert er knytt til innkorting av planprosjektet. Fylkesrådmannen tilrår å forkaste ei alternativ løysing ved Djupevika på Indrehus-sida med eit innsparingspotensiale på om lag 50-70 mill. kr. Det er vidare vurdert innsparingar på 220 mill. kr knytt til å avgrense planprosjektet på Svelgen-sida. Fylkesrådmannen tilrår å gå vidare med denne innsparinga. Vegarm gjennom Kruna og vidare må vurderast i eit framtidig byggeprosjekt. Kostnadsoverslag for tilråding til prosjektavklaring er 1,43 mrd. kr, noko som er om lag 700 mill. kr meir enn det prosjektet ligg inne med i økonomiplanen 2020-2023.

Dersom prosjektet med kostnadsauken skal prioriterast, må andre investeringar på fylkesvegnettet i Vestland skyvast ut i tid.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Dina Lefdal  
fylkesdirektør

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

**Vedlegg**

- 1 Uttale frå Bremanger kommune

**Saksutgreiing****Bakgrunn for saka**

I budsjett 2020 / økonomiplan 2020-2023 er det gitt følgjande omtale av investeringsprosjektet fv. 614 Svelgen - Indrehus:

*Statens vegvesen har utarbeidd grove kostnadskalkylar for utbygging av anlegget som syner kostnader på om lag 1,1 mrd. kr. Prosjektet omfattar bygging av tunnel og veg i dagen mellom Svelgen og Indrehus i Bremanger kommune. Prosjektet er ein del av Kystvegen. I 2020 vil ein arbeida med reguleringsplan for prosjektet. Det skal vurderast om det er mogleg å gjennomføre kostnadsreducerande tiltak. Det er sett av 3,1 mill. kr i 2020, 157,3 mill. kr i 2021, 275,8 mill. kr i 2022 og 275,8 mill. kr i 2023.*

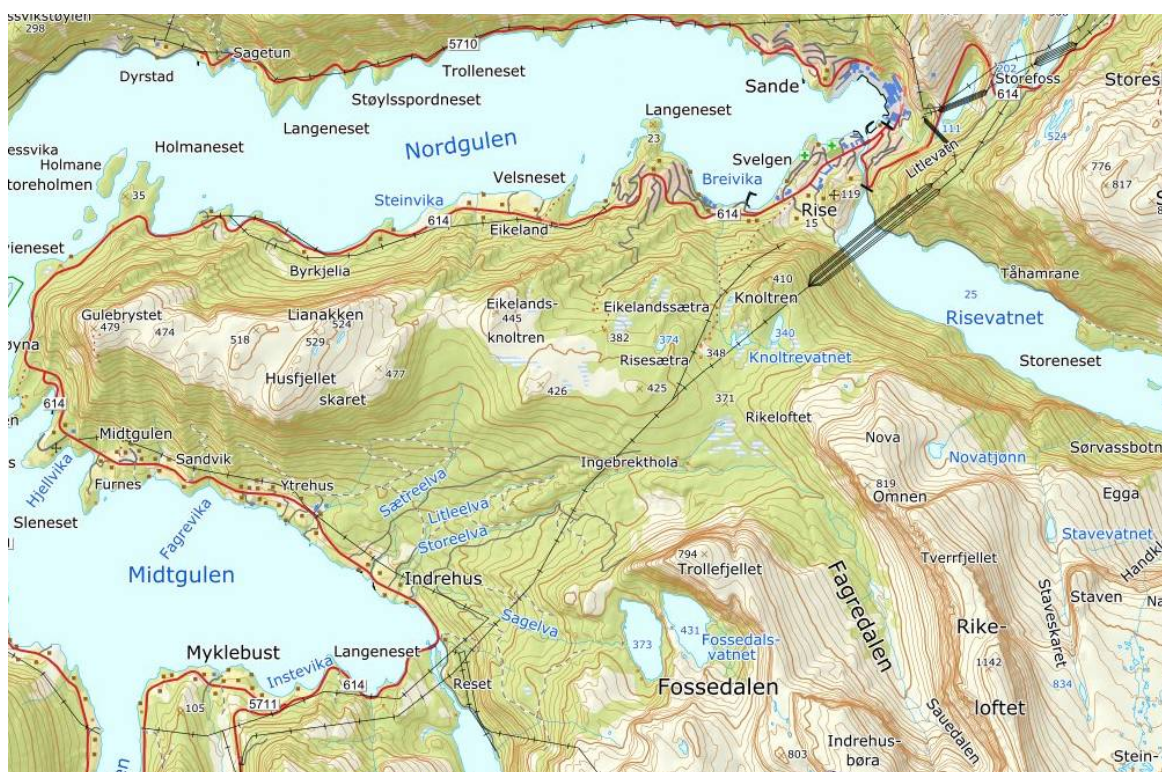
Samla er det sett av 712 mill. kr til prosjektet i investeringsbudsjettet gjeldande økonomiplan (2020-2023).

I denne saka gir vi ein omtale og vurdering av prosjektet og kostnadsreducerande tiltak, jf. bestilling i budsjettdokumentet. Hovuddelen av prosjektet er ein lang tunnel på om lag 5,2 km mellom Svelgen og Indrehus. Det er ikkje mogleg å gjere større kostnadsreduksjonar på denne delen av prosjektet. Dei kostnadsreduksjonane som er vurdert er knytt til kutt i sjølve planstrekninga (veg i dagen og korte tunnelar) både på Indrehus- og Svelgen sida.

Før vi kan gå vidare med arbeidet med reguleringsplanen må vi ta stilling til avgrensing av prosjektet.

#### Måloppnåing

Dagens fylkesveg mellom Myklebust/Indrehus og Svelgen er smal og svingete, og gjev dårleg framkome særskild for tyngre køyretøy. Lengda på strekninga er på kring 16 km, målt mellom krysset på Myklebust og Svelgen sentrum. Ein ny tunnel mellom Indrehus og Svelgen vil korte ned køyrelengda med om lag 7 km.



Oversiktskart:

Følgjande mål er sett for prosjektet:

#### Samfunns mål:

Verknader prosjektet skal ha på samfunnet etter at det er teke i bruk:

- Etablere ein betre samanheng mellom bu- og arbeidsmarknaden for kommunane Bremanger og Kinn.
- Vegutbetringa på denne parsellen vil vere eit ledd i den framtidige Kystvegen gjennom tidlegare Sogn og Fjordane, og vil bidra til å oppnå målet om 45-minuttsregionen med nedkorting av reisetid. Svelgen vert samtidig betre knytt opp mot kringliggande samfunnsstruktur.

- Prosjektet skal gjennomførast på ein trygg og miljøvenleg måte.

#### *Effektmål:*

- Ny fylkesveg 614 mellom Svelgen og Indrehus skal sikre innkorting av reisetid, god kapasitet, effektiv og trafikksikker framkomst. Dette gjeld spesielt for næringstrafikken, samt bu- og arbeidsmarknaden innanfor pendlingsregionen til Svelgen.
- Vegen skal inngå i ein framtidig transportkorridor frå Måløy til Florø og vil inngå som ein påliteleg og tilgjengeleg del av den framtidige Kystvegen i fylket.
- Prosjektet har som mål å spare transport-/avstandskostnader og etablere god linjeføring i samsvar med gjeldande krav.
- Ny fv. 614 på strekninga skal bygge opp om samfunnsøkonomisk god arealbruk både i forhold til næringsutvikling og busetnad.
- Etablere ny veg utan vesentleg risiko for trafikkuhell/ulukker under anlegg eller drift.

#### Historikk

Kommunedelplan for Svelgen - Myklebust med endeleg trase vart vedteken i september 2014. Kommunedelplanen går til Myklebust og legg til grunn opprusting av eksisterande fv. 614 på strekninga mellom Indrehus og Myklebust. Denne løysinga stettar ikkje dagens krav til vegnormalstandard.

På Svelgen-sida vart det i kommunedelplanen planlagt for ny veg i dagen langs Risevatnet og opp i bakken ved Storeskora der ein møter att fylkesvegen. Denne dagstrekninga inneber store utfordringar i høve skredfare, kort avstand mellom kryss og tunnel, inngrep i Kruna, inngrep i naturmiljøet kring Risevatnet, fylling i vatnet og bru over Riseelva. Heller ikkje her stettar forslaget i kommunedelplanen dagens krav til vegnormalstandard.

I utgreiinga for ny Kystveg på strekninga Ålesund-Bergen (gjennom Sogn og Fjordane) i 2017 vart det sett på korleis delstrekninga mellom Svelgen og Indrehus/Myklebust burde utbetrast for å stette krav til vegnormalstandard. Her vart det føreslege å etablere to korte tunnelar mellom Myklebust og påhoggsområdet for den lange tunnelen ved Indrehus. Samla lengde på dei to korte tunnelane var på kring 700 meter. Kostnaden på heile denne strekninga vart stipulert til 1,4 mrd. kr. Uvisse på dette anslaget var på +/- 40%.

Det er no arbeidd vidare med å sjå på løysingar for prosjektet for å sikre at det er tilpassa vidare utbygging av fv. 614 både sørover frå Myklebust og nordover frå Svelgen, samt å sikre gode løysingar for påkopling til eksisterande veg.

#### **Vedtakskompetanse**

Saka gjeld prosjektavklaring av eit fylkeskommunalt investeringsprosjekt. Dette er eit stort investeringsprosjekt og det er naturleg at fylkestinget gir føringar for kva prosjektet skal innehalde, jf. at det er ligg til fylkestinget å løyve midlar til oppstart av byggeprosjektet gjennom vedtak i budsjettet.

#### **Vurderingar og verknader**

##### Vurdering av kostnader og innsparingar

Det er no gjennomført anslag på kostnad for ei samla vegløyving frå Myklebust og påkopling til eksisterande veg forbi Svelgen sentrum. Anslaget syner at kostandane med prosjektet vil vere på 1,65 mrd. kr (P50). Uvisse på dette anslaget er +/- 10 pst.





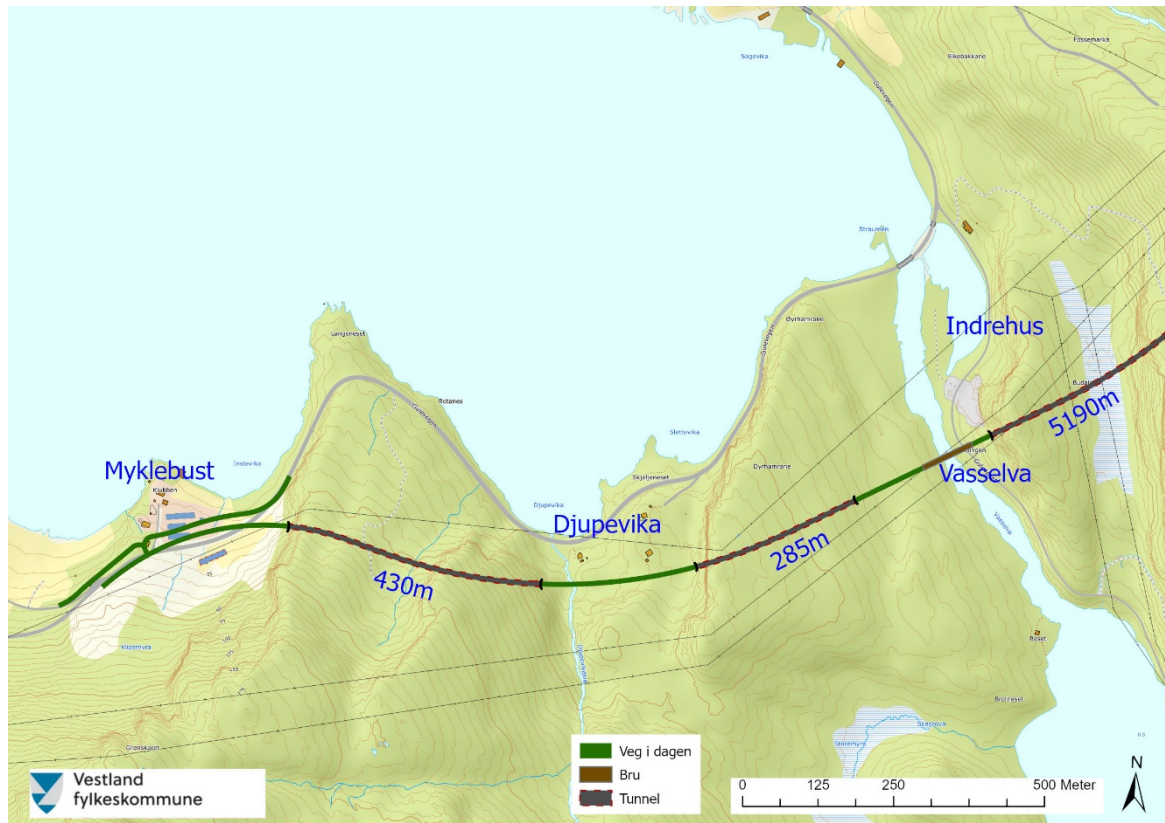
Oversiktskart over hovudløysinga for prosjektet

Det er ikkje mogleg å gjere større kostnadskutt på hovuddelen av prosjektet som er den lange tunnelen mellom Indrehus og Svelgen. For tunnelen er det allereie gjort tiltak i høve innsparing. Sløkkjevåtn er teke ut og talet på havarinisjer og snunisjer er redusert til eit minimum. Det er og søkt om fråvik for å ta ut føringskant gjennom heile tunnelen. Det er viktig å hugse på at slike tiltak ikkje må gå ut over krava som vert stilt til sikkerheitsgodkjenning av tunnelen, utan at dette er avklart gjennom ei risikoanalyse.

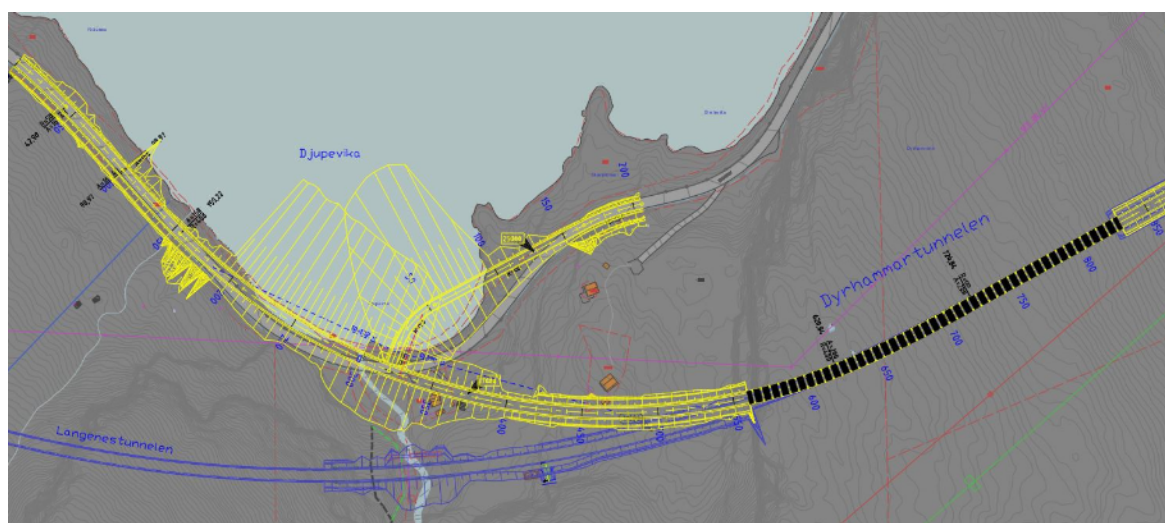
Det er difor i denne omgang sett på konsekvensar av å kutte på sjølve planstrekninga (veg i dagen og korte tunnelar) både på Indrehus- og Svelgen sida.

#### Vurdering av innsparingar knytt til avgrensing av planforslaget ved Djupevika

Med dette alternativet startar prosjektet i Djupevika og koplar seg på i same påhogg som for planlagt tunnel gjennom Dyrhamrane og vidare mot den lange tunnelen til Svelgen.



Oversiktskart: Hovudløysinga ved Djupevika



Alternativ vegløyising i Djupevika (synt med gul farge). Hovudløysinga er synt med blå farge.

#### Utfordringar:

- Løysinga inneber fylling i sjø til kote -40 m.
- Kartlegging av grunntilhøve og djupne må gjennomførast og vurderingar kring naturmangfald må utarbeidast i form av ei konsekvensutgreiing. Dette fører med seg ei auke i planleggingskostnader (2-3 mill. kr) og vil skyve prosjektet ein del fram i tid. Vi må og i nærare dialog med Fylkesmannen i høve løyver til deponering av massar i sjøen. Det må etablerast eit eige sidetak for å ta ut plastringsstein til sjøfronten.
- Deponering av steinmassar frå tunneldrivinga er truleg negativt for naturmangfaldet i sjøen. I Midtgulen er det registrert ålegras og gyteplass for torsk. Konsekvensen av ei slik utfylling må greiast ut vidare.
- Vegen må løftast opp 10 meter frå dagens nivå ved Djupevikelva, og stig med 5 % mot påhogget ved Dyrhamrane. Medfører eit stort inngrep på land, og ei total endring av elveføringa mot sjøen (lukka kulvert).
- Nytt kryss mot Indrehus må ligge i innerkurve på sjøsida. Dette gjev dårlegare siktilhøve enn dersom krysset hadde kunne blitt plassert i ytterkurve.

- Overgangssona mot dagens veg ved Langeneset er utfordrande. Det er ofte i overgangen mellom ny- og gama- veg at trafikkulykker skjer, så dette er eit viktig fokusområde for all vegplanlegging.
- Større utfordringar i høve trafikkavvikling lokalt.
- Innløysing av to fritidseigedomar ekstra
- Vi får ikkje kopla saman eksisterande veg rundt Kjelkenes mot fylkesveg 5711 til Botnane i eit eige lokalvegssystem.
- Utfordrande å komme att i seinare tid for å fullføre prosjektet til Myklebust. Det vil då måtte bli eit stort inngrep i fjellhammaren rundt Langeneset for å klare å føre vegen forbi dette området.
- Alternativet vil ha konsekvensar for fleire av effektmåla i prosjektet.

#### Fordelar:

- Det blir ingen inngrep på eigedommar på Myklebust (i denne omgang).
- Antal meter veg i dagen blir det same som i hovudalternativet. Det ein sparar midlar på er å ikkje etablere tunnelen gjennom Langeneset. Denne er i kostnadsanslaget rekna til omlag 42 mill. kr. Alt av overskotsmassar frå denne tunnelen ville ha blitt brukt lokalt på Myklebust for å byggje opp nytt vegareal. Det er difor ingenting å spare på massetransporten for denne.
- Vi vil spare noko på å køyre mindre massar frå dei andre tunnelane og vegskjeringane til deponi i Myklebustdalen.
- Denne endringa medfører og eit mindre fotavtrykk/inngrep for deponiet i Myklebustdalen. Ein vil oppnå ei miljøgevinst med tanke på mindre forbruk av diesel til massetransport mellom Indrehus og Myklebustdalen.
- Sidan arbeidet med å etablere ei stor sjøfylling i Djupevika er kostnadskrevjande (massar må leggjast ut ved hjelp av lekter), så det er knytt uvisse til kor stor kostnadsinnsparing ei sjøfyllinga vil gi, sett opp mot å transportere desse massane til Myklebustdalen.

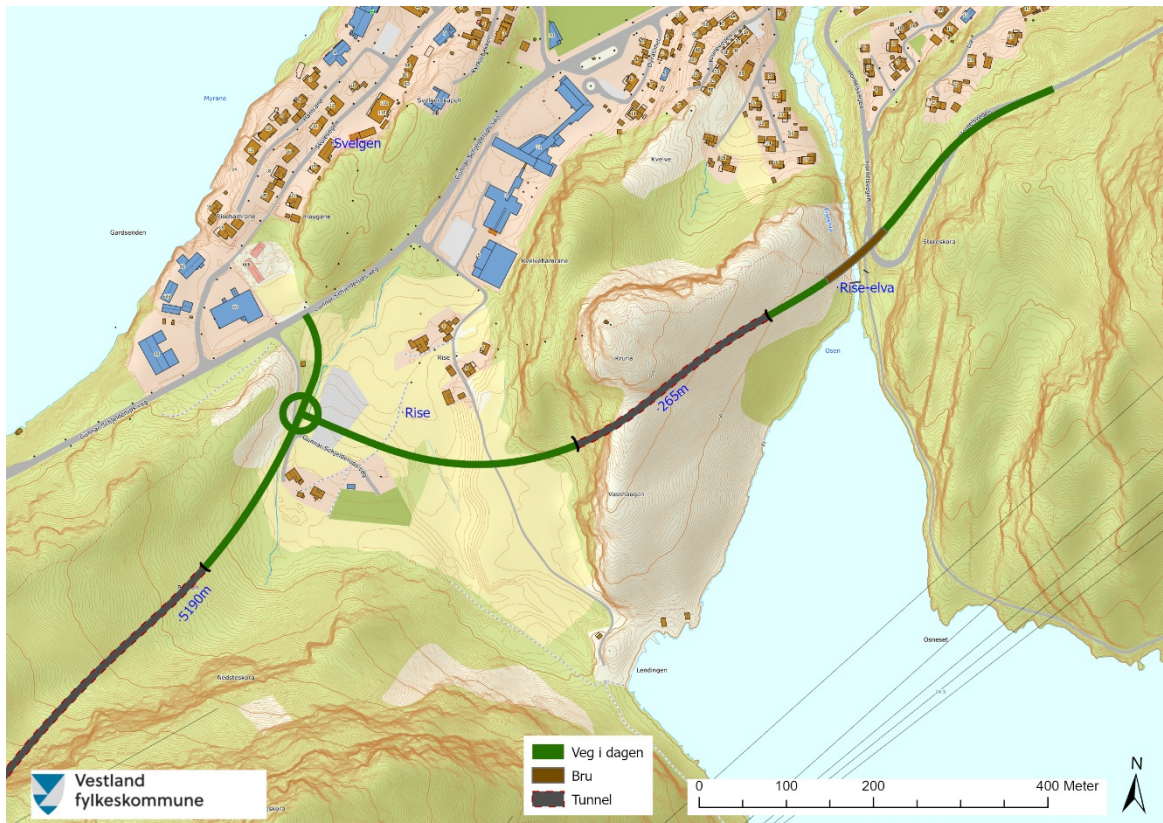
Samla kostnadsinnsparing for dette løysingsalternativet vil ut frå dette ligge ein stad kring 50-70 mill. kr.

#### Vurdering av innsparingar knytt til avgrensing av planforslaget i Svelgen

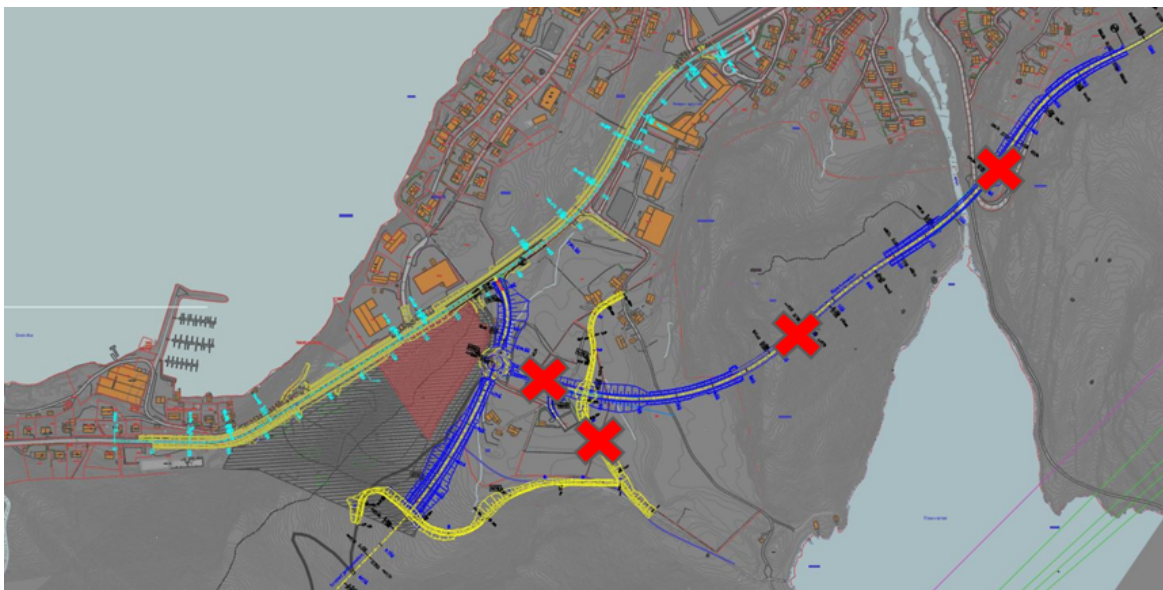
I Svelgen har det vore sett på kva det vil innebere å kutte bygginga av ny fylkesveg gjennom Kruna og over Riseelva for påkopling av eksisterande veg vidare opp på fjellet. Det er utført ei eiga kostnadsrekning for prosjektet der denne vegarmen er teken ut i si heilheit. Følgjande vart då teke ut frå hovudanslaget:

- rundkøyinga mellom fylkesvegarmane
- fylkesveg over Risemarka
- landbrukskulvert og traktorveg på Rise (gul farge i kart over alternativ vegløysing under)
- tunnelen gjennom Kruna
- bru over Riseelva og påkopling mot eksisterande fylkesveg over Svelgen





Oversiktskart: Hovudløysinga i Svelgen



Alternativ vegløyising i Svelgen (vegar som ikkje vert bygd i høve til hovudløysinga er markert med raude kryss)

#### Utfordringar:

- Det vil vere uheldig å ikkje få på plass ny vegløyising for fylkesvegen vidare opp på fjellet med tanke på gjennomgangstrafikk forbi skule og oppvekstsenteret rett nord for Rise, samt vidare inn i Svelgen sentrum. Born som skal til oppvekstsenteret i Svelgen har i dag to stadar der dei kan krysse fv.614 for å komme seg inn på skuleområdet. Ein framtidig vekst i trafikk som skal gjennom Svelgen sentrum aukar sannsynet for trafikkkulykker, sjølv om fartsgrensa er sett til 50 km/t.
- Det vil vere noko lenger køyrevog og tidsbruk for gjennomgangstrafikk dersom dagens fylkesveg mellom Rise og Storeskora blir valt. Frå planlagt rundkøyring på Rise til svingen ved Storeskora er køyrelengda omlag 2000 meter, og fartsgrensa på strekninga er 50 km/t. I forslag til ny vegløyising er køyrelengda frå rundkøyringa til svingen ved Storeskora omlag 1050 meter og fartsgrensa 80 km/t.

- Vanskeleg oppstigning/nedstigning på eksisterande fylkesveg bak Svelgen sentrum. Fylkesvegen er bratt, smal og har krapp kurvatur. Dette gjev utfordringar med tanke på framkome både for tunge og lette køyretøy, og då særskild på vinterstid.
- Komplette anlegg vil mest truleg ha stordriftsfordelar, som gjev lågare pris på denne delen av utbygginga. Det vil medføre ein større kostnad å komme att for å etablere tunnelen gjennom Kruna ved seinare høve.
- Det kan ta tid før denne strekninga vert prioritert i transportplanen til Vestland fylke og dermed lenge til realisering.
- Vi misser moglegheita for å nytte areala på Rise til permanent deponiområde og oppbygging av nytt vegareal. Det blir enno meir utfordrande å finne plass til desse massane på Svelgen-sida.
- Mykje av arealet på Rise må uansett bandleggjast med tanke på mellomlager og rigg for den lange tunnelen mot Indrehus.
- Lokalpolitisk kan planen bli noko meir utfordrande å få landa, då denne delen av prosjektet vert vurdert til å ha stor nytteverdi lokalt i Svelgen. Bremanger kommune har vore opptekne av å få til ei løysing med ny fylkesveg gjennom Kruna med tanke på lokalmiljøet og framkomst forbi Svelgen.
- Dersom komplette vegløyser vert regulert (og ikkje bygd) vil det medføre usikkerheit kring framtidsmoglegheiter for grunneigarane på Rise som er råka av planen.

#### Fordelar:

- Innsparing i prosjektet på omlag 220 mill. kr
- Dette vil ikkje gå på bekostning av effektmål og resultatmål for planen.
- Frå 2010 og fram til i dag er det ikkje registrert ulykker med personskade i Svelgen sentrum. Tilhøva langs Gunnar Schjelderupsveg og innover mot Svelgen sentrum vil og bli vesentleg tryggare no når gang- og sykkelvegprosjektet mellom Breivika og Svelgen vert realisert i 2020-2021.
- Etappen gjennom Kruna kan byggjast på fornuftig vis i ein seinare fase, sjølv om det er uheldig å komme attende for å ta opp att areal som har vorte påverka av tidlegare anleggsgjennomføring.
- Ein anna fordel med å ikkje byggje denne delen av prosjektet no, er at det (mest truleg) lettast ei vidareføring av ny framtidig fylkesveg opp mot Sjørdalsvatnet i eit seinare byggjetrinn.
- Dersom strekninga blir utsett til eit framtidig prosjekt vil ein då kunne gå gjennom Kruna i ein kort tunnel, over Riseelva med ei låg bru og vidare direkte inn i ein lengre tunnel etter demninga i Riseelva utan å gå inn på eksisterande fylkesveg. Ein unngår med det utfordringar knytt til stigningstilhøve, trafikkavvikling og vanskeleg påhoggssområde ved Storeskora. Korkje planlagt tunnel gjennom Kruna, eller den nye lange brua som no ligg i planforslaget vil vere optimale for ei slik framtidig løysing. Ei framtidig løysing vil då måtte tilpassast det vi byggjer no.

#### Uttale frå Bremanger kommune

Bremanger kommune har i samband med arbeidet med sakutgreiinga vore gitt høve til å kome med innspel til innstillinga til vedtak, jf. vedlegg 1. Kommunen har gitt følgjande uttale til innstillinga til vedtak:

*Det er viktig at ein no fullfører dette prosjektet som planlagt. Med veg gjennom Kruna og på kopling til Fv. 614 ovanfor Rise-svingen i Svelgen.*

*Bremanger kommune har heile vegen vore klar på at ein ikkje ynskjer å ta aukande trafikk innom sentrum både med omsyn til trafikksikkerheit og miljø: -*

- *Risesvingen er allereie ein flaskehals med dagens trafikk. Med aukande trafikk, som det vil bli når prosjektet Svelgen - Myklebust er ferdig, vil denne flaskehalsen bli endå større om ein «rutar» all trafikk via sentrum og gjennom Risesvingen. Vinterstid er dette eit utfordrande «knepp» for tungtransport, det at det er bratt kombinert med sving. Kjem det i tillegg møtande tungtransport mot Svelgen er dette allereie utfordrande slik det er i dag.*



- *Uheldig med aukande trafikk i sentrum i forhold til mjuke trafikantar. Forbi skule, barnehage, idrettshus og idrettsanlegg. I dette alternativet må kostnad til ny bru over Riseelva takast med då eksisterande bru ikkje stettar dagens krav.*
- *Av miljømessige omsyn vil alternativet gjennom Kruna og slakkare oppstigning frå Svelgen være eit betre alternativ enn sentrumsalternativet.*
- *Det er uansett viktig å regulere vegen fram til på kopling ovanfor Risesvingen slik at ein ikkje stengjer muligheita til å bygge ut heile strekninga.*

*På bakgrunn av argumenta som er skissert over ynskjer Bremanger kommune å spele inn at ein på Svelgen sida må fullføre prosjektet med veg gjennom Kruna og på kopling ovanfor Risesvingen som planlagt. Men at ein på Indrehus sida kan sjå på kostnadsreducerande tiltak.*

*Vi vil nytte høve til å påpeike at det er naudsynt med fortgang i planarbeidet då dette har verknad for kommunen sitt arbeid for tilrettelegging av næring- og sentrumsutvikling i Svelgen.*

#### Vurdering av kostnadsreducerande tiltak

I budsjett 2020 - økonomiplan 2020-2023 er det sett av 712 mill. kr til prosjektet. Denne løyvinga er for låg til at prosjektet kan startast opp uavhengig av kva avgrensing som vert gjort i prosjektet.

Fylkestinget har bedt om at det skal vurderast kostnadsreducerande tiltak i prosjektet.

Fylkesrådmannen tilrår å ikkje gå vidare med alternativ løysing i Djupevika. Det er knytt stor usikkerheit til sjøfyllingsarbeidet og den veg-tekniske løysinga ikkje er særskild god. Kostnadsinnsparinga med dette alternativet er også relativt låg. Dette alternativet vil gje ei dårlegare trafikk-løysing no og i framtida, og gjere at vidareføring av vegen til Myklebust i eit framtidig prosjekt må følgje dagens trase rundt ein utfordrande fjellhammar ved Langeneset.

Fylkesrådmannen tilrår difor å gå vidare med vegløyvinga slik den ligg i hovudforslaget mellom Myklebust og Indrehus.

Når deg gjeld val av løysing på Svelgen-sida meiner fylkesrådmannen at prosjektet bør stogge ved påkoplinga til Gunnar Schjeldrupsveg på Rise. Dette vil gi ein stor reduksjon i samla kostnad for prosjektet på om lag 220 mill. kr. Vidare vil dette gi fordelar knytt til eit framtidige byggjetrinn, og vi vil ikkje gjere investeringar no som seinare ikkje vil vere optimale. Dersom ein vel å gjere desse investeringane no vil dette ha stor konsekvens for handlingsrommet for gjennomføring av andre investeringsprosjekt på fylkesvegnettet.

Fylkesrådmannen sitt utgangspunkt er at prosjekt i det vidare arbeidet med budsjett 2021 - økonomiplan 2021-2024 legg til grunn ei kostnadsramme på 1,43 mrd. kr. Dette er ein auke på om lag 700 mill. kr i høve til ramma i gjeldande budsjett/økonomiplan for prosjektet. Fylkesrådmannen syner til at dette prosjektet er høgast prioriterte prosjektet i tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune. Mogleg oppstart av byggeprosjektet vert å vurdere i samband med arbeidet med investeringsbudsjett for 2021-2024.

#### Vidare prosess for arbeid med reguleringsplanen

Føresett at fylkestinget gjer vedtak om prosjektavklaring for reguleringsplanarbeidet i møtet 9. juni legg vi førebels til grunn følgjande framdriftsplan:

- juli-okt. 2020: Ferdigstille teikningar, modellar, plankart, føresegner og planomtale, samt gjennomføre kulturminnekartlegging.
- okt. 2020: Utlegging og høyring av planforslag
- okt. 2020-jan 2021: Høyringsperiode, gjennomgang av merknader m.m.
- jan. 2021: Oversending av endeleg planforslag for slutthandsaming i kommunen
- feb. 2021: Planvedtak i kommunen.

#### Vidare prosess for investeringsprosjektet

Etter eit planvedtak i kommunen vil vi kunne starte prosjektering. Dersom vi vel totalentreprise som kontraktstrategi vil det vere entreprenøren som vil ha ansvar for prosjekteringa, og vi kan kome raskare i gang med prosjektet. Dersom vi vel vanleg einingspriskontrakt vil vi ha ansvar for prosjekteringa. Det vil truleg ta i underkant av eitt år å prosjektere prosjektet. Prosjekteringa vil gi

grunnlag for ein byggherrekalkyle som vil bli lagt fram for fylkestinget til endeleg behandling. Det vert her synt til reglement for delegering til fylkesrådmann som seier at *«Igangsetjing av prosjekt med kostnadsramme over 250 mill. kroner skal leggjast fram for fylkestinget til særskilt godkjenning når konkurransegrunnlag med oppdatert kostnadsoverslag ligg føre»*.

**Økonomi:** Det at vi startar arbeid med reguleringsplan kan gi grunnlag for at vi vil kunne få krav om innløyning av eigedomar som blir påverka av planen når denne er vedteken.

**Klima:** Ikkje relevant.

**Folkehelse:** Ikkje relevant.

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant.

Saka gjeld no prosjektavklaring av eit fylkeskommunalt investeringsprosjekt. Dette har isolert sett ikkje store konsekvensar for punkta over. Konsekvensar av oppstart av byggeprosjektet vil derimot ha store konsekvensar for økonomi og klima. Dette må omtalast nærmare i ei framtidig sak til fylkestinget om oppstart av prosjektet.

### **Konklusjon**

Fylkesrådmannen tilrår at det vert arbeidd vidare med ein reguleringsplan for prosjektet som omfattar strekninga frå Myklebust til Svelgen ved påkopling til Gunnar Schjelderupsveg på Rise. Alternativ løysing ved Djupevika vert forkasta. Vegarm gjennom Kruna og vidare må vurderast i eit ev. framtidig byggeprosjekt. Mogleg oppstart av byggeprosjektet vert å vurdere i samband med arbeidet med investeringsbudsjett for 2021-2024.