



Møtereferat

23/49450

Tema:		Til stades:	
Referat frå møte med grunneigarar og bebuarar på Remøyholmen		John Hauger(MRFK), Sandra Alnes(MRFK), Jeanette Abrahamsen, Linda Voldsund, Geir Arne Voldsund, Sven-Arne Abrahamsen, Lill Anita Myklebust, Bjørn-Petter Storøy, Arnhild Abrahamsen, Sverre Abrahamsen, Leidulf Sandnes, Geir Inge Sivertstøl, Linda-Katrin Skorpen Sivertstøl, Siv Janita Skorpen, Bernd Wolfgang Zillmer, Barbara Anna Frida Zillmer, Øyvind Storøy, Hilde Storøy, Rita Henrikke Remøyholm, Håvard Håvik Remøyholm, Lillian Håvik Remøyholm, Petter Atle Remøyholm, Onar Remøyholm, Helge Storøy, representantar frå Redningsskøyta, Ove Kåre Remøy (Herøy FRP), Lovise Nikoline Voldsund, (Herøy FRP), Karl-Oskar Sævik (Herøy FRP), Jarleif Igesund (Herøy FRP), Anne Kathrine Notøy, (Herøy SP)	
		Stad og tid:	
		Leine bedehus 10.02.2026 kl. 16.30	
Referent:			
Sandra Helen Alnes -			
Sak:		Oppfølging:	
Ny kryssing Nørdre Vaulen			

John Hauger, seksjonssjef for Plan og trafikk innleia møtet. Fylkeskommunen ønsker ein open dialog med innbyggjarane. Fylkeskommunen beklagar om det har vore formuleringar eigna til misforståelser, og tilstreber å gi tydeleg informasjon vidare i prosjektet. Til spørsmål om synfaring vil Sandra Alnes og Ragnhild Relling gjerne stille på synfaring med grunneigarane som ønskjer det. **Dette må skje samla. Vi står saman om dette, og det er betre å ha éin samla dialog.**

Innspel: Det blei stilt spørsmål om politikarane var på synfaring før behandling av saka i Fylkestinget, og om dei utan synfaring og andre sentrale opplysingar hadde godt nok grunnlag for behandling av saka. Når saka blei lagt fram blei det ikkje sagt at hus skal rivast. Det blei sagt

av prosjektleiar på grunneigarmøte i etterkant. I [saksframlegget](#) som vart lagt fram for samferdselsutvalet 12. mars 2025 stod det ingenting om riving av hus. Grunneigarane gjorde fylkeskommunen oppmerksam på dette, og den 24. april 2025 vart saka utsett av fylkestinget grunna manglande informasjon. Prosjektleiar kom med eit verbal utsegn i 11. august at hus må rivast som konsekvens av alternativ 1 og 2, og saksframlegget for fylkestinget 15. oktober vart oppdatert - men tala i saksframlegget var framleis ikkje i samsvar med utsegnet til prosjektleiar den 11. august.

Prosjektleiar sa også at Kystverket hadde godkjent flat bru midlertidig som stenger vaulen ([Vestlandsnytt](#)). I saksframlegget av 28. august 2025 går det fram at **flat bru kan bli naudsynt i alle alternativ**, ikkje kun alternativ 1. På dette grunnlaget bør Kystverket kome med ein fagleg uttale før reguleringsplan blir utarbeidd, slik at ein ikkje risikerer å basere planarbeidet på feil premiss og i etterkant må starte prosessen på nytt med påfølgjande forseinkingar i prosjektet. Det kom fram i [møteprotokollen i Samferdselsutvalet den 22. oktober 2025](#) (s. 4) at stenging av vaulen ville ikkje bli godkjent av Kystverket. Sitat: "Kan det legges fram dialogen som har vert med Kystverket?" Samferdselsutvalet hadde ikkje fått dokumentert kven som hadde snakka med Kystverket og kven som hadde godtatt ei slik løysing. Vi vil gjerne bli informert om spørsmåla samferdselsutvalet stilte no har blitt svart ut.

Politikarar i Fylkestinget har sagt sjølve at dei meiner saka er avgjort fordi trase er valt. (Kommentar av Anne Kathrine Notøy). Dette er på grunnlag av [møteprotokollen](#) og avstemminga i fylkestinget frå den 30. september 2025. Fylkestinget vedtok alternativ 1 (gjenbruk av dagens trasé) for ny Remøybru, noko som fastset lokaliseringa politisk og betyr at alternativ 2 og 8 ikkje skal følgjast opp gjennom konsekvensutgreiing, reguleringsplan eller vidare prosjektering. Møteprotokollen frå fylkestinget tilseier ikkje at desse alternativa skal utgreiast, og forslaget om å utsette saka for å utrede alternativ 2 og 8 fekk ikkje fleirtal. Vedtaket fastsette altså klart alternativ 1 som trasé, og alle vidare planar og utgreiingar skal utgå frå dette. Politikarane kommenterte i ettertid av vedtaket, til oppmøtte grunneigarar i fylkestinget, at alternativ 2 og 8 no ikkje lenger var aktuelle i det heile tatt, og at vi måtte gå vidare med forståelse for at alternativ 1 var endeleg vedtatt.

John Hauger forklara at fylkeskommunen ønsker å redusere seglingshøgde grunna økonomi, og at lågare seglingshøgde vil føre til mindre inngrep på land. Både lokalsamfunnet og kommunen er usamd i at Remøybrua skal bli lågare enn Nerlandsøybrua.

Når det gjeld synfaringar har prosjektet vore mykje på staden for å sjå på området. Det er viktig å presisere at det ikkje har vore synfaring med råka partar slik som [saksframlegget](#) påstår (s. 5 og 10).

Innspel: Alternativ 8 er det grunneigarane ønsker og også redningsskøyta og lokale båtar med fleire. Med tanke på kritisk infrastruktur er det viktig med bru, men alternativ 1 gjer at Remøyholmen mister all dyrka jord. Det er bakvendt slik verda er no.

Tungtransport over brua bør regulerast, og etter at kjeglene blei tatt vekk blir møteplassen på brua brukt igjen. Trafikken over brua hopar seg opp ved lysregulering, og det er 2 minutt (opp til 5min!) ventetid. Bilane køyrer fort. Ønsker tilbake kjeglene, og fjerne møteplasskilt. Og når det gjeld dei på Remøyholmen så må dei stå i kø for å kome til eigedomane sine.

Svar frå bruvedlikehald etter møtet:

Møteplassen på brua skal vere innsnevra, det skal ordnast. Møtelomme-skilt vil bli fjerna. Lysa blir i hovudstak styrt av trafikken, men når nokon køyrer på raudt lys blir lysa nullstilt og går over på tidtelling. Etterkvart skal dei likevel gå tilbake til å vere styrt av trafikken.

Lysreguleringa gjeld alle. Det er fordi lysreguleringa blei plassert vekk frå bebyggelsen etter samtale med grunneigarane:



Situasjonen i dag

- Trafikklyset står om lag 200 meter frå sjølve brua, og strekninga fram til brua har fleire bustader med inn- og utkøyningar.
- Statens vegvesen har sett opp skilt ved innkjørslane med teksten: «Hovudveg signalregulert. Vent og følg trafikkstraumen».
- Dette fungerer dårleg i praksis, sidan vi som bur der ikkje ser trafikklysa frå innkjørslene. Resultatet er at vi anten må vente unødvendig lenge, spesielt om morgonen, kveldstid og nattestid, eller risikere å misforstå trafikkstraumen og køyre på raudt, og då i verste fall få bot.

Viktig presisering

Strekninga frå trafikkklyset og fram til brua er bygd slik at to bilar kan passere kvarandre (slik det har vore sidan vegen vart opna i 1952). Det er altså ikkje eit reelt tryggleiksproblem at bustadtrafikk køyrer på vegen sjølv om hovudsignalet viser raudt. Signalreguleringa er berre nødvendig for brua.

Forslag til løysing

Vi foreslår at det blir sett opp eit nytt skilt ved trafikkklyset og ved utkøyrslene som tydeleg gjer unntak for bustadtrafikk, til dømes:

- «Unntatt til- og fråkøyning til eigedomar før brua», eller:
- «Signalregulering gjeld berre brua»

Med ei slik løysing kan trafikken over brua framleis regulerast trygt, medan vi som bur på strekninga kan nytte vegen slik han alltid har vore brukt.



Innspel: Alle som kjenner saka lurar på kvifor ikkje alternativ 8 blir valt. Vi forstår at fylkeskommunen ønskjer å byggje så kostnadseffektivt som mogleg, og vi har forsøkt å imøtekomme dette med eit alternativ som gagnar alle (Alternativ 8) og som kan optimaliserast. Fylkeskommunen må ta dette til etterretning. Vi har lagt fram skisser basert på moglegheitsstudiet som viser korleis Alternativ 8 kan forbetrast: totale inngrep i naturen blir mindre, total veglengd kortast, riving av eksisterande vegfylling mellom Remøyholmen og Voldsund unngåast, alle kulturminne vernast, og total kostnad reduserast. Dette må vidare utgreiast på detaljnivå av Multiconsult.

Innspel: På Remøyholmen og Remøya vil støy bli et aukande problem ved trase 1. Her igjen er trase 8 det beste. Berre støyen i dag kan vere uuthaldeleg, og så blir det verre. Støyen er eit reelt problem i dag, særleg der vegen går gjennom eit tettbebyggt gardstun, med hovudvegen liggande berre 5–7 meter frå næraste bustader. Etter ferdigstilling av brua, og med planlagt oppjustering av fartsgrensa frå 50 til 60 km/t, vil støyproblemet forsterkast. Med ein gjennomsnittleg trafikk på 1450 bilar per døgn vil belastninga auke ytterlegare i takt med bil- og turisttrafikken. Ei framtidsretta løysing bør leggje vegen utanom gardstun og tettbygde område, og ta omsyn til både dagens situasjon og den venta trafikkauken. På Remøya vil det bli fartsauking etter kryssing av brua, som og fører til meir støy med den aukande trafikkmengda, dette tett inntil heimane deira.

Fylkeskommunen svara at støy har ein sentral plass i regulingsplanen og vil bli grundig utgreia.

Innspel: Det kom spørsmål om bompenger har vore eit tema, eller om det kan vere aktuelt på sjå på. Feks ein meirkostnad på 100 mill for alternativ 8 kan raskt bli nedbetalt ved bompengar.

Innspel: Om ein ser på trasevalet og bakgrunnen for trasealternativ 1 – kvifor er det ikkje belyst alle negative konsekvensar for innbyggjarane ved brua under byggeperioden, når det er innlysande at det blir mykje negative konsekvensar i anleggsperioden.

Fylkeskommunen svarer at fylkestingvedtaket er ei bestilling til administrasjonen om å lage reguleringsplan og legge til rette for å bygge ny bru. Det vil ofte vere naturleg å ta utgangspunkt i eksisterande trase der det allereie er veglinje. No er det slik at det har vore eit moglegheitsstudie og at alternativ 0 (dagens situasjon), alternativ 1, 2 og 8 skal konsekvensutgreiast. Når vart dette eigentleg bestemt? Som de ser frå vedtaket i oktober, verkar konsekvensutgreiinga å kome som ein ettertanke, først etter klagebrev og involvering av politikarar og stortingsrepresentantar. Dersom de har vore klar over konsekvensutgreiinga sidan oktober, betyr det at dykk no har valt å gå imot fylkeskommunen og utgreie alternativ 2 og 8 likevel? Dette er sjølvsagt til vår fordel, men vi ønskjer å få avklart kva utslaget faktisk var. Og dersom konsekvensutgreiinga av alle alternativ (1, 2 og 8) alltid har lege på bordet, kvifor har de ikkje uttalt dykk tidlegare, i staden for å vente og skape ei stor psykisk påkjenning for oss som bur midt i prosjektområdet? Har det kanskje berre skjedd ei misforståing eller feil i kommunikasjonen eller vedtaket i fylkestinget, og i så fall vil de kunne stadfeste dette? For å ha ein open og ærleg dialog vil vi ha eit svar på dette.

I planprogrammet som blei lagt ut saman med planinitiativ i 2024 står det at det skal konsekvensutgreiast. Sitat frå [planinitiativet](#): “1.5 Planprogram/krav om konsekvensutgreiing MRFK ser det slik at det kan være nødvendig med ei konsekvensutgreiing i samband med planarbeidet.” Dette er den einaste informasjonen ang. konsekvensutgreiing. Eg synest saksgongen høyst merkeleg ut, sidan traséalternativet vart fastsett, og det ikkje vart fleirtal i fylkeskommunen for å utrede alternativ 2 og 8, men no velgjer dykk likevel å gjennomføre det. Vi forstår dykk leiter i gamle dokument for å dekkje argumentet om konsekvensutgreiing, men parallelt med dette, påpeika John Hauger at beslutninga om utgreiing var tatt i desember. Kjem konsekvensutgreiinga etter press frå grunneigarar, politikarar og lokalsamfunn? I eit parallelt kjø, der vi ikkje hadde sett oss imot vedtaket av samferdselsutvalet i mars, hadde saka ikkje vorte utsett i fylkestinget i april. Alternativ 1 hadde vore eit faktum og utan konsekvensutgreiing for dei andre alternativa. Grunneigarar og politikarar trur saka har vore behandla feil, og mykje av det som skjer no, er for å rette opp i desse feila. Er dykk samd i dette?

I 2024 var det ikkje sett på alternative trasear enno, og i revidert planprogram som skal kome ut på høyring i løpet av dei nærmaste vekene vil det stå kva som skal konsekvensutgreiast og vurderast i reguleringsplanprosessen vidare. Her vil vi at dykk skal ta med “[Krav om dokumentasjon, involvering og full kostnadsoversikt – ny Remøybru](#)” som vi sendte til dykk 5. november 2025. Eit heilt sentralt moment i konsekvensanalysen er å vurdere

kostnadsbesparingar i alle alternativ og oppdatere desse på grunnlag av klare, dokumenterte og etterprøvbare premiss. Det er ikkje haldbart å leggje fram udokumenterte økonomiske grunnlag slik det vart gjort for alternativ 1. Å stemme på eit alternativ berre fordi “ein kan bygge ny bru”, utan å vise kor mykje pengar som kan sparast, eller å poengtere at massar frå eksisterande bru kan brukast i ny bru utan å sjekke om det er eigna for gjenbruk, er ikkje akseptabelt.

Det er viktig å presisere at alternativ 8 kan komme svært godt ut dersom ein konsekvensutgreiar ei optimalisert løysing.

Det er også endra frå områderegulering til detaljreguleringsplan. Når det gjeld konsekvensutgreiing av trasevalg skulle dette gjerne blitt gjort i kommuneplanen, der det ligg ei linje for kryssing i kommuneplankartet. Denne er ikkje konsekvensutgreia, og det skal vi derfor gjere no i reguleringsplanprosessen. Kan dykk stadfeste at utfallet av konsekvensutgreiinga kan føre til nytt politisk trasévedtak? Dette konstaterte dykk i møtet 10. februar, og for å få det på det ryddige, vil vi gjerne ha dette konstatert skriftleg.

I høyringsperioden for revidert planprogram vil fylkeskommunen invitere til ope folkemøte. Når det gjeld negative konsekvensar i anleggsperioden er også det del av utgreiingar i reguleringsplanen.

Innspel: Det er mange som meiner at det blir meir vegbygging og inngrep i alternativ 1 enn alternativ 8 når ein inkluderer midlertidig anleggsveg og tilkomstvegar.

Fylkeskommunen svara at dei ulike alternativa skal bli konsekvensutgreia og totalen av inngrep vil då bli redegjort for. Det er konsulent som vil gjere arbeidet med konsekvensutgreiing. Som vi diskuterte på møtet 10. februar, ville det vore fordelaktig å ha ein samtale med Multiconsult slik at vi kan peike på konsekvensar vi allereie kjenner i dei ulike alternativa, og dermed unngå unødige revisjonar. Kan dykk initiere ein dialog med Multiconsult og oppdatere oss fortløpande om dette?

Innspel: Innbyggjarane har ikkje fått noko informasjon i saka, og det er løgn at det har vore tett dialog med innbyggjarar og kommunen. Innbyggjarane har tatt initiativ til alle møter og dialog sjølve.

Fylkeskommunen svara at det er tett dialog mellom administrasjonen i fylkeskommunen og administrasjonen i Herøy kommune om planprosjektet. Slik må det også vere ettersom kommunen er planmyndigheit og skal vedta planen. Vil dialogen mellom administrasjonen i Herøy kommune og fylkeskommunen bli dokumentert? Vi forstår at alternativ 8 ikkje har vore eit alternativ fylkeskommunen vil fremme trass i at det er dette alternativet [Herøy kommune](#) (20.03.25) også vil ha. Sitat frå Herøy kommune: “Herøy kommune er skuffa over at vi lokalt, verken kommunen eller dei som bur i området kring Nørdre Vaulen, har blitt tilstrekkeleg høyrde

i saka om val av trase.“ Når dykk seier det har vore ein open dialog administrativt, så vil vi gjerne sjå bevis på denne dialogen. Etter slik vi ser det, så ser det ikkje ut som om kommuna er direkte involvert når det gjeld brua og reguleringsplanprosessen. 13.10.25 skreiv Herøy kommune eit nytt [oppmodingsbrev](#) til fylkeskommunen.

Når det gjeld dialog med innbyggjarane blei det heldt informasjonsmøte i november 2024 om planoppstart (initiert av fylkeskommunen. Traséval var ikkje utgreia på dette stadiet og det var vanskeleg å kome med innspel). Nytt informasjonsmøte blei heldt i mai 2025 (initiert av grunneigarane etter ope møte på Remøyholmen i april (også initiert av grunneigarane)), og det har vore mindre formelle møter (initiert av grunneigarane). Dei siste månadane har det vore mykje dialog på e-post (Full oversikt over e-postar og andre offisielle dokument finn du [her](#)). Og i oktober 2025 inviterte fylkeskommunen alle grunneigarar på Remøyholmen til enkeltmøter. De ønska så å ha møtet samla, og så blei det beslutta av grunneigarane å vente med møte til fylkeskommunen hadde meir konkret informasjon om seglingshøgde og andre detaljar om bru og fyllingar mv. Slik informasjon hadde vi ikkje då, og heller ikkje no. Det er ikkje prosjektert noko bru eller veg, først må vi ha ein reguleringsplan. Rettelse: grunneigarane sendte eit brev om [krav om dokumentasjon](#) og kva vi måtte få svar på. I e-post 14. november 2025 presiserte vi at: “Dersom det no faktisk føreligg ny informasjon – og det er dette eit eventuelt folkemøte skal handle om – stiller vi sjølvsagt til dialog. Dersom møtet berre blir ei gjentakning av den mangelfulle kommunikasjonen som har vore til no, stiller vi oss kritiske til at det i det heile blir halde. Dei spørsmåla og krava vi sende i brevet i førre veke, er dei vi forventar svar på. Desse svara vil reknast som ny informasjon.” I Sandra Alnes sin e-post datert 19. november 2025, sitat: “Når det gjeld ope folkemøte rekk vi likevel ikkje å få det til før jul dessverre, det er betre å ha tid nok til god førebuing og ny informasjon. Vi kjem tilbake til det over nyttår. Minner om at vi gjerne stiller til samtaler og møter med den som ønskjer det i mellomtida. Det er berre å ta kontakt med meg.”

Når ein har ein dialog på e-post om å prøve å få til eit møte med ny informasjon, men får beskjed om at det blir utsett fordi de ikkje har den informasjonen vi etterspør, er dette heilt greit. Når det derimot står i referatet: “så blei det beslutta av grunneigarane å vente med møte til fylkeskommunen hadde meir konkret informasjon” – er ikkje dette akseptabelt å skrive i eit referat. Kven tok eigentleg avgjerda om at det var best å vente med møtet? Eg må berre påpeike at når det finst elektroniske spor av fakta, må vi halde oss til desse og ikkje argumentere med utsagn som aldri fann stad.

Innspel: Det er ingen vits med høyringsmøter når ein ikkje blir høyr. Og når det gjeld riving av hus blei det ble sagt på første folkemøte at fylkeskommunen ikkje bryr seg om klager men vil ta hus og heim uansett.

Til dette svara fylkeskommunen at Sandra Alnes var på det første folkemøtet i november 2024 og informerte om grunnerverv. Vi har ikkje sagt at vi vil ta hus og heim. (Eg ber om referat og

opptak frå kvart eit møte frå no av, slik vi unngår konflikter om kva som har vorte sagt eller ikkje sagt. Vi ynskjer ein ærleg open dialog. Dessverre er dette ein situasjon der det blir ord imot ord som vi ikkje får gjort noko med).

Først må ein reguleringsplan bli vedtatt, og når ein ser arealbehovet til veganlegget går vi i dialog med den enkelte grunneigar. Målet er å bruke god tid og oppnå einigheit. John Hauger informerte meir om kva ekspropriasjon er og at vi har eit strengt regelverk å følgje. Han har tidlegare jobba som grunnervervar i Statens vegvesen i ei årrekke, og har aldri gått til ekspropriasjon for innløyising av bustader. Det har alltid skjedd frivillig etter ein grundig prosess. Når det gjeld erstatning/innløyisingssum er det slik for bustadhus at eigaren får det som er høgste sum av salsverdi eller gjenanskaffelsesverdi, altså det anna nytt hus med tilsvarande funksjoner i nærområdet vil koste å kjøpe, samt alle omkostningar ved kjøp og flytting.

Innspel: Ingen på Remøyholmen vil flytte frivillig. Dette vil ikke forandre seg. Ønsker alternativ 8.

Igjen understreka fylkeskommunen at vi ikkje veit korleis veg og bru blir før det er vedtatt ein reguleringsplan i kommunestyret. **Er det då opning for å sjå på vårt forslag for ein optimalisert linje på alternativ 8?**

Det blei vist ein filmsnutt frå bygging av brua på 60-talet.

Innspel: Takk for at vi fekk komme og snakke. Hugsar godt då Remøybrua blei bygd. Det var svært lite trafikk i starten. Med Herøybrua kom Rundebrua, og trafikken auka for alvor. Med 7 meter til fylkesveg frå huset, og planer om breiddeutviding og gsveg er det naturleg å tenke at huset er i fare. Fylkestinget seier at brua skal gå der ho er i dag. All observert aktivitet skjer rundt eksisterande bru. Kvifor blir det ikkje blir grunnbora ved alternativ 2 og 8. Det gjer at vi som bur her tenkjer at då er det beslutta alternativ 1. Og at det blir tatt val over hovudet på innbyggjarane.

Fylkeskommunen takka for alle innspel i møtet, og understreker at vi har stor respekt for at menneske blir råka i samferdselsprosjekt. Særleg her er det bebyggelse tett på veg og bru. Vi har forståelse for at bebuarar er bekymra og ønsker svar.

Innspel: Tilbakemelding angående vatn i vegen og tette veiter. Også salting som skader hagevekstar. Dette blir meldt til vegdrift i fylkeskommunen.

Innspel: Kostnader knytt til tilførselsveier er ikkje tatt med i alternativ 1.

Svar frå prosjektleiar: Alle kostnader blei tatt med i saksframlegget til fylkestinget. Alt er tatt med i estimatet, sjølv om oppgitt veglengde refererer til hovudvegen. **Eg vil oppmode ekstern konsulent / Multiconsult om å demonstrere faktiske inngrep i løpemeter i alle alternativ slik ein**

kan samanlikne naturinngrep likt for likt. Dokumentasjonen må innehalde midlertidige inngrep og ikkje berre ferdige veglengder.

Innspel: Kvifor ikkje gjere grunnboringar heilt og fullt i både trase 1, 2 og 8.

Vil ikkje føle seg trygge på samanlikning av andre alternativ om det ikkje blir gjort grunnundersøkingar også i trase 2 og 8. Når de no har fastsett å konsekvensutgreie alternativ 2 og 8, vil det vere naturleg at det også blir gjennomført grunnboringar i desse alternativa, slik at konsekvensutgreiinga for kvart alternativ blir behandla på likeverdige premiss; dersom grunnboringar berre blir gjennomført i alternativ 1, vil dette kunne framstå som ei favorisering av dette alternativet og gi inntrykk av at det ikkje er reell vilje til å vurdere dei øvrige alternativa.

Fylkeskommunen svara at det no blir gjort ei sondering av massane i området, og at det kan vere at konsulent ønskjer å utvide området for grunnundersøkingar. Det må også gjerast ei vurdering av kva som er naudsynt for å kunne samanlikne og vurdere trase 1, 2 og 8. Grunnforholda vil kunne variere når distansen mellom traséane er 200–300 meter. I ein e-post sendt 1. oktober peiker Heidi Nerland på at grunnboring per trasé er estimert til 3 millionar, noko som er ein liten kostnad i høve til totalkostnaden. Funna frå boringa kan vise at andre alternativ er betre eigna for brukonstruksjon enn alternativ 1. Når traseane skal samanliknast og vurderast mot kvarandre, meiner eg slike opplysningar er heilt fundamentale.

Jeanette Abrahamsen heldt ein presentasjon om dei ulike trasevala. [Her](#) er presentasjonen som Sandra Alnes fekk ein papirkopi av. Eg vil påpeike at det er kun 63,2 millionar som skil alternativ 1 og 8. Vi meiner at med optimalisering av alternativ 8, kan ein oppnå eit billegare alternativ enn alternativ 1. Grunnerverv og sanering av hus er ikkje tatt med i alternativ 1, så prisen for dette alternativet vil gå opp.

Eg vil gjerne oppsummere kostnadssituasjonen for Alternativ 1 og Alternativ 8, slik at det blir tydeleg korleis dei ligg i høve til kvarandre (dette er estimert og ikkje kvalitetssikra):

Alternativ	Tiltak	Kostnad (mill. kr)	Kommentar
1	Bru + veg	852,5	
	Sanering + nye hus	27,9	Riving av hus/løer/naust, jordpakking, nye hus x3
	Ekspropriasjon / kompensasjon	15	Grunneigarkompensasjon
<u>Totalt</u>		<u>895,4</u>	–

8	Bru + veg	915,7	
	Sparing: tilkomstveg 215 m, justert trasé 110 m, sprengflovern 200 m, riving vegfylling 300 m	-13,05	Trekk frå små tiltak som ikkje treng å gjennomførast
	<u>Totalt</u>	<u>902,7</u>	–

Observasjonar:

- Totalsummen for dei to alternativa er svært nært kvarandre: 895–903 mill. kr.
- Brua dominerer kostnaden i begge alternativ, medan justeringar i veg/trase og fjerning av sprengflovern/fylling påverkar totalsummen med ca. 10–15 mill. kr.

Dette viser at det er lite økonomisk å hente på å velje Alternativ 1 framfor Alternativ 8, dersom ein inkluderer sanering, nye hus og ekspropriasjon i alternativ 1 (noko som enno ikkje er inkludert).

For å vurdere desse to alternativa opp imot kvarandre, er det naudsynt at denne informasjonen når fram til ekstern konsulent / Multiconsult for konsekvensanalysen.

Dersom inngrep i natur veg meir enn pengar, så er alternativ 8 totalt 1107 meter mindre i løpemeter enn alternativ 1. I alternativ 8 kan ein velje å tilbakeføre 300 meter jorde til grunneigarar på Voldsundsida dersom det er ynskjeleg.