
NOTAT FOR VAL AV SIDE

OPPDRAAGSGIVER

Kvinnherad kommune

EMNE

Fv. 48 gang- og sykkelveg, val av side

DATO / REVISJON: 06.07.2017

DOKUMENTKODE: 617259-RIVeg-NOT-002



Multiconsult

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Tredjepart har ikke rett til å anvende rapporten eller deler av denne uten Multiconsults skriftlige samtykke.

Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

NOTAT

OPPDRAAG	Fv.48, Herøysundvegen - gang- og sykkelveg - detaljregulering	DOKUMENTKODE	617259-RIVeg-NOT-002
EMNE	Val av side for gang- og sykkelveg	TILGJENGELIGHET	Open
OPPDRAAGSGIVER	Kvinnherad kommune	OPPDRAAGSLEDER	Turid Gråberg
KONTAKTPERSON	Anbjørn Høivik	UTARBEIDET AV	Daniel Bakkebø
		ANSVARLIG ENHET	2235 Bergen Samferdsel

SAMANDRAG

Multiconsult skal på vegne av Kvinnherad kommune utarbeide detaljregulering for gang- og sykkelveg langs fv. 48, Herøysundvegen. Utbetring av kryss, sanering av avkjørsle og oppgradering av busslommer inngår. Dette dokumentet vurderer, ut frå kriteria som er lagt til grunn, kva side det vert tilråda at gang- og sykkelvegen bør leggest på. Kriteria som er lagt til grunn er; tilgjenge, trafikktryggleik, framkome, tilpassing til landskap, inngrep på eigedomar, anleggsgjennomføring, etappeutbygging og kostnader. Ut frå desse kriteria tilrår Multiconsult at gang- og sykkelvegen vert lagt på vestsida av fv. 48, Herøysundvegen.



Figur 1: Fv.48 Herøysundvegen

	06.07.2017	Val av side for bygging av gang – og sykkelveg	Daniel Bakkebø	Turid Gråberg	Heidi Havelin
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innleiing.....	5
2	Kriteria	5
2.1	Trafikktryggleik	5
2.2	Tilgjenge til gang- og sykkelveg.....	5
2.3	Framkome.....	5
2.4	Tilpasning landskap.....	6
2.5	Inngrep på eigedomar.....	6
2.6	Anleggsgjennomføring og etappeutbygging	6
2.7	Kostnader.....	7
3	Vurdering av vest og austsida av fv.48 Herøysundvegen.	8
3.1	Vurdering av vestsida.....	8
3.2	Vurdering av austsida	11
4	Oppsummering og samla tilråding	13

1 Innleiing

Kvinnherad kommune har engasjert Multiconsult til å utarbeide ein detaljregulering for gang- og sykkelveg langs fv. 48 Herøysundvegen. Det manglar tilbod for dei gåande og syklande langs den 2,2 km lange strekninga og denne rapporten skal vurderer om gang- og sykkelveg skal leggast på vestsida eller austsida av fv.48 Herøysundvegen. Strekninga har ein relativt høg trafikkbelastning og hadde i 2016 ein ÅDT på ca. 3000, med 13% tunge køyretøy. Fartsgrensa langs strekninga er:

- Stølen – Stuhaug, 60km/t
- Stuhaug – Stringedalsvegen, 50 km/t
- Frå Stringedalsvegen og vidare mot Rosendal er fartsgrensen 80 km/t

På bakgrunn av tilbudet datert 30.03.2017 er følgande kriteria valt for vurdering av kva side gang- og sykkelvegen skal ligge på.

- Tilgjenge
- Etappeutbygging
- Kostnader
- Anleggsgjennomføring
- Plassering i landskapet
- Inngrep på eigedomar

I tillegg til dei overnevnte kriteriane er trafikktryggleik og framkome viktige tema som også bør vere med i vurderinga for val av side langs fv. 48. For å ivareta tryggleiken og framkome til brukarane av gang- og sykkelvegen, bør denne ha eit samanhengande transportsystem med få systemskifter og unødige krysningar av fv. 48. Dette vil bidra til at ein oppnår større trafikktryggleik og eit meir attraktivt tilbod.

2 Kriteria

2.1 Trafikktryggleik

Med bakgrunn i Statens vegvesen sin 0-visjon, vil trafikktryggleik ha den største prioriteten og vil vege tyngst i val av side. I vurderinga vil det verte lagt vekt på få krysningar mellom køyreveg og gang- og sykkelveg, samanhengande gang- og sykkelveg utan systemskifte, trygge kryssingspunkt for dei gåande langs fylkesvegen og unngå at flest brukara må krysse fylkesvegen for å kome seg til gang- og sykkelvegen.

2.2 Tilgjenge til gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelvegen skal vere lett tilgjengeleg for mjuke trafikantar. Målpunkt som bustadområde, skule, idrettsanlegg, friluftsområde, hobbyaktivitetar, butikkar og barnetrakk er vurdert opp mot tilgjenge til gang- og sykkelvegen. Den sida med flest målpunkt er vurdert som best egna og mest trafiksikker for gåande og syklande. Det vert lagt opp til planlagde krysningar av fv.48 for å komme seg til gang- og sykkelvegen. Eventuelle krysningar skal skje i plan med stor vekt på trafikktryggleik.

2.3 Framkome

Dei gåande og syklande skal ha eit effektivt og samanhengande transportsystem for å komme seg raskt frå A til B. Gang- og sykkelvegen skal ha ein god transportfunksjon, med få systemskifte. Dette er viktig for å få opp andelen syklande på strekninga. For å oppnå god transportfunksjon bør talet på avkøyrsløp og kryss langs gang- og sykkelvegen avgrensast ved sanering.

2.4 Tilpasning landskap

Det er her vurdert korleis gang- og sykkelvegen vil ligge i forhold til landskapet sin karakter og kva slags side som gjev best oppleving for gåande og syklande på strekninga. Det er lagt vekt på estetiske vurderingar av landskap og utsikt. Det er også vurdert kor store terrenginngrep gang- og sykkelveg vil medføre og i kva grad det er høve til å tilpasse inngrep med landskapsforming. Minst moglege terrenginngrep er i hovudsak vurdert som best.

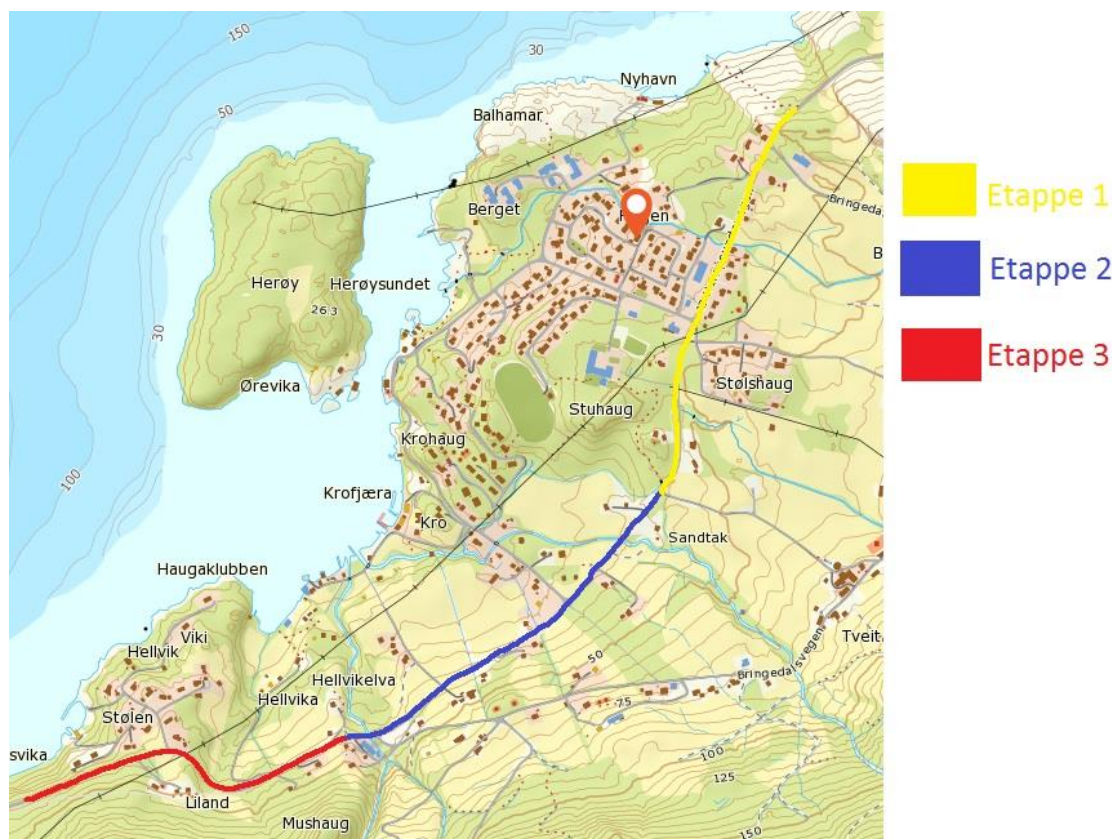
2.5 Inngrep på eigedomar

Det er vurdert kor mange hus som må rivast som eit resultat av bygging av gang- og sykkelvegen. I tillegg vert det vurdert kva side gang- og sykkelvegen gjer mest inngrep i eigedomar.

2.6 Anleggsgjennomføring og etappeutbygging

For anleggsgjennomføringa er det vurdert kva slags alternativ som er best i høve til det anleggstekniske, trafikkavvikling i byggetid og massebalanse/massehandtering. Løysinga som stettar desse kriteria er vurdert som det beste i samband med anleggsgjennomføring.

Uavhengig av kva side gang- og sykkelvegen vert lagt til, vert det lagt til grunn at strekninga kan byggast ut i 3 etappar. Det vert tilråda at etappeutbygginga startar i nord der det er tettast busetnad og flest potensielle brukarar.



Figur 2: Etappeutbygging

- 1. etappe, Stuhaug-Bringedalsvegen. Etappe 1 markert med gul strek, startar i nordaust og utgjer ca. 800 meter med gang- og sykkelveg. Dette strekke har tettast busetnad og når flest målpunkt/brukarar. Førrespurnaden og behovet for eit tilbod for dei mjuke trafikantane er størst langs denne strekningen. I første etappeutbygging vil ein knytte saman viktige målpunkt som idrettsanlegg, skule, turstiar og busshaldeplassar med gang- og sykkelvegen. Det er difor viktig at denne etappen vert bygd først. Terrenget gang- og sykkelvegen blir lagt i har same nivå som fylkesvegen. Behovet for å få tilført/bortkjørt massar i linja er ikkje så stort.

- 2. etappe, Hellvika - Stuhaug. Denne etappen utgjør ca. 900 meter med gang- og sykkelveg og er merka med blå linje i figur 2. Denne etappen går over mykje jordbruksareal og opent landskap. Her vil gang- og sykkelvegen anten gå på fylling langs vestsida eller i skjering langs austsida. Det vil difor vere eit stort behov for anten tilkøyring eller bortkøyring av massar i linja.
- 3. etappe strekkjer seg frå busshaldeplassen i nordvest til Hellvika markert med raud strek i figur 2. Strekninga utgjør ca. 750 meter med gang- og sykkelveg og inkluderar utbetring av kurvaturen på fv. 48. På denne etappen er det eit bratt terreng på vestsida av fylkesvegen og nokre plassar vil det vere behov for mur ved utbetring av fylkesvegen.
Etappe 2 og 3 medfører anten overskot eller underskot på massar, og det kan difor vere tenleg å slå saman etappeutbygging 2 og 3 slik at ein kan flytte massar i linja og oppnå ein betre massebalanse.

2.7 Kostnader

Det er her vurdert kostnader på eit overordna nivå med utgangspunkt i anleggsgjennomføringa.

3 Vurdering av vest og austsida av fv.48 Herøysundvegen.

Vidare i dette dokumentet vil vi vurdera dei ulike kriteria på vestsida og deretter austsida. Deretter vil desse bli vurdert opp mot kvarandre og ein vil kome med ei tilråding for kva side gang- og sykkelvegen bør ligge på.

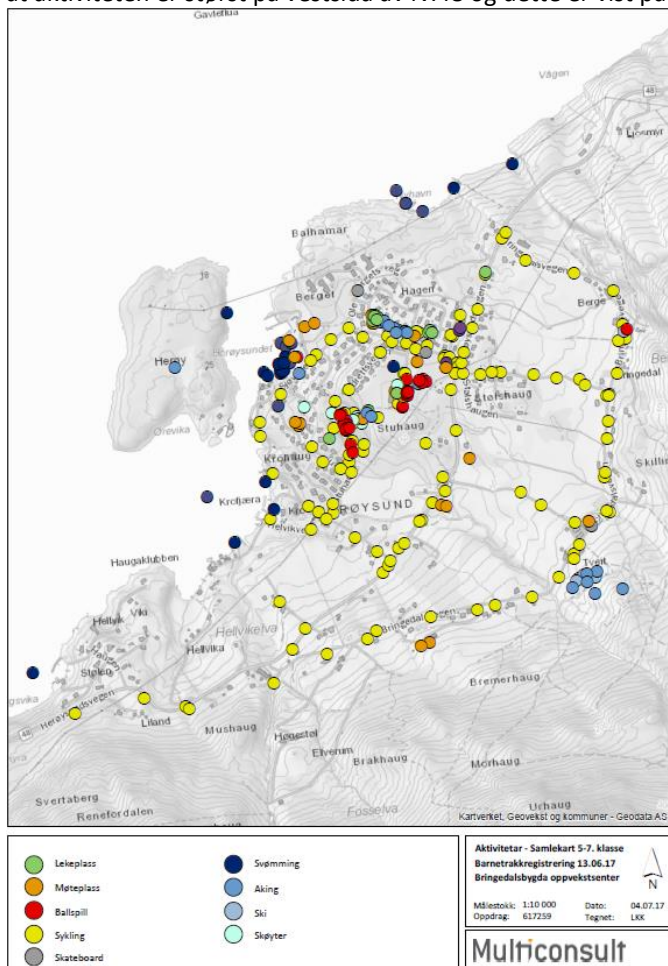
3.1 Vurdering av vestsida

- **Trafikktryggleik**

På vestsida er risikoen knytt til avkøyrslar og kryss redusert fordi det er færre kryssingspunkt langs gang- og sykkelvegen. Det er flest folk som er busett nordvest for planområdet, i tillegg til at skole, butikkar m.m. ligg på vestsida. Ved å legge gang- og sykkelvegen på vestsida vil den nå flest målpunkt/brukarar. Det er viktig at gang- og sykkelvegen vert bygd samanhengande på ei side for å auke trafikktryggleiken. Ein unngår unødige kryssingar som i seg sjølv utgjør ein risiko for ulykker.

- **Tilgjenge**

På vestsida av fv.48 ligg viktige målpunkt som skule, idrettsanlegg og tett busetnad mm. Barnetrakkregistreringar viser at aktiviteten er størst på vestsida av fv.48 og dette er vist på figur 3.

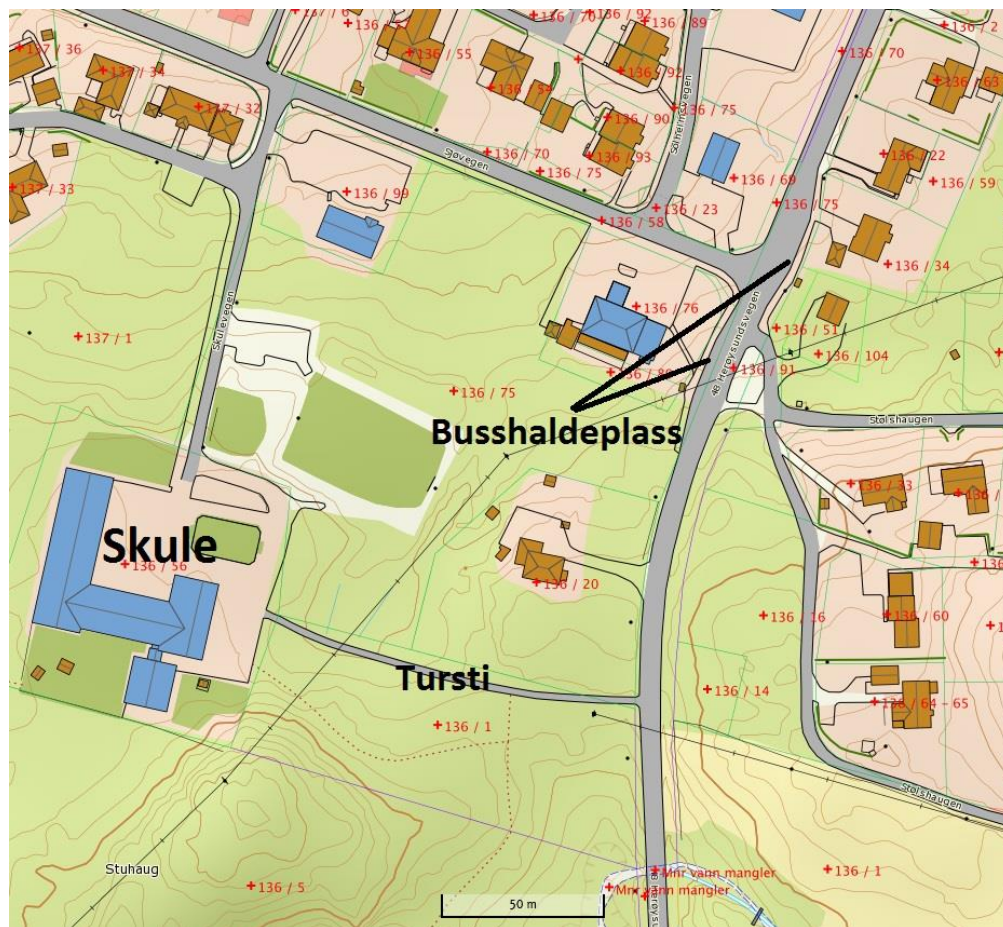


Figur 3: Barnetrakkregistreringar

Ved skuleområdet er det to turstiar som leiar til idrettsanlegg og skule. For dei som ferdast på turstiane vert det enkelt å ta seg vidare til gang- og sykkelvegen dersom denne vert lagt til vestsida av fv.48.

Ved å bygge gang- og sykkelvegen på vestsida vil ein oppnå god tilgjenge med få kryssingspunkt. Turstiane/snarvegane koplår seg gang- og sykkelvegen og det vert lett for skuleborn som anten skal til sentrum eller busshaldeplassar å kome seg til gang- og sykkelvegen. Ein annan fordel med å legge gang- og sykkelvegen på vestsida er at brukarar på vestsida slepp å krysse hovudvegen 2 gonger for å kome seg til skule, idrettsanlegg, sentrum.

Å ha gang- og sykkelvegen på vestsida vil gje ein betre oppleving av bruken då landskapet er opnare og ikkje høge skjeringar tett på gang- og sykkelvegen.



Figur 4: Skule, busshaldeplass og tursti

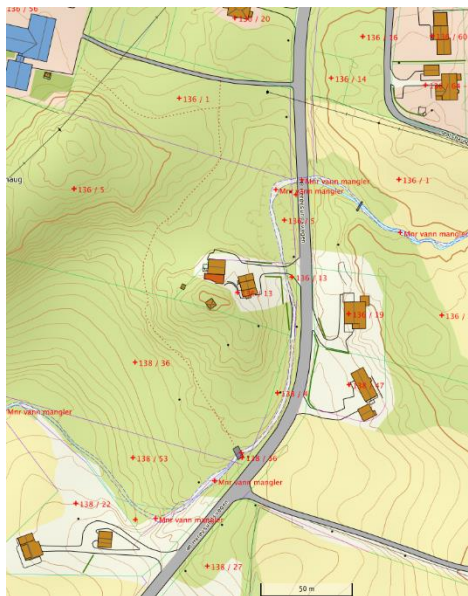
- **Framkome**

Det er færre kryssingspunkt med avkøyrslar og kryss på vestsida. Dette gjer at det er lettare å kome seg fram spesielt for dei som sykklar. Dei turstiane/snarvegane som vert nytta mest ligg på vestsida av fv. 48. Gang- og sykkelvegen kan knytte seg opp mot desse. Da vil ein få eit samanhengande tilbod for dei mjuke trafikantane med snarveggar til idrettsanlegg, skule, sentrum mm. Dette er med på å auke framkome for dei mjuke trafikantane samt ein legg til rette for ein meir aktiv bruk av gang- og sykkelvegen.

- **Plassering i landskapet**

Gang- og sykkelvegen er vurdert best på vestsida fordi landskapet heller mot vest og gjev betre samanheng med omgjevnadane. Gang- og sykkelvegen ligg forholdsvis lett i terrenget med stort sett ope dyrka mark og bekkelaup. Gang- og sykkelvegen vert liggande på fylling som kan tilpassast terrenget på ein god måte. Opplevinga langs vestsida vert vurdert å ha høgare verdi.

Det er vurdert at høgda på gang- og sykkelvegen bør leggst i omtrent same høgde som Herøysundvegen sjølv om dette fører til eit større fyllingsutslag. Mellom hovudveg og gang- og sykkelvel skal det leggst ei grøft på omtrent 1.5 - 2 meter som fungerer som et trafikkskilje mellom køyretøy og dei mjuke trafikantane. Grøta vil samle overvann frå fv. 48 og drenere dette bort. Ettersom gang- og sykkelvegen ligg på fylling, vil dette medføre behov for tilkøyring av masser. Massane kan hentast frå nærområdet dersom det er andre pågåande anleggsprosjekt som har overskotsmassar.



Figur 5 til venstre viser kor det går ein open bekk/elv. Her vil gang- og sykkelvegen bli liggande oppå elva/bekken slik som den ligg i dag. Det vil vere behov for tilpassingar langs denne strekninga med opparbeiding av nytt elve-/bekkelaup. Her er det gode høve til landskapstilpassingar for å auke den estetiske opplevinga langs gang- og sykkelvegen.

Figur 5: Bekk på vestsida av fv. 48

- **Inngrep på eigedomar**

På vestsida er det færre hus som ligg tett opp mot Herøysundvegen. Det er ingen bustadar/bygg som er foreslått revet med dette forslaget. Enkelte eigedomar vil få endra avkøyrslar og hagar vil verte råka. Det er spesielt i «sentrum» at gang- og sykkelvegen vil kome tett på busetnaden. Busshaldeplassen ved «Joker» fører til at gang- og sykkelvegen må trekkast bakom denne og inn på mykje av utearealet til Jokerbutikken. Det vil også vere behov for erverv av innmark/dyrka mark som ligg langs Herøysundvegen ettersom gang- og sykkelvegen vil ha ein fylling inn på desse eigedomane.

- **Etappeutbygging og anleggsgjennomføring**

Ved busshaldeplassen i nordvest er det svært bratt terreng på vestsida og vanskeleg å kome til med maskiner og borerigg for å ta eventuelle prøver. Her må det gjerast vidare vurderingar på korleis dette skal løysast.

Det vert sett på som ein fordel å legge gang- og sykkelvegen på fylling fordi det er lettare å gjere tilpassingar på fylling kontra fjellskjeringar. Det er eit stort masseunderskot (-14600m³) langs strekninga som medfører at det må tilkøyrast massar. For å redusere masseunderskotet kan det gjerast tilpassingar i linja slik at ein oppnår betre massebalanse. Med omsyn på trafikkavvikling er vestsida eit betre alternativ fordi fylkesvegen ikkje treng å bli stengt grunna sprengingsarbeid.

Ved utbetring av kurvaturen på fylkesvegen i sør kan eksisterande veg brukast av maskiner under ein anleggsfase. Her har dei plass til å stille seg opp og om naudsynt nytte eksisterande fylkesveg som anleggsveg. Det er ikkje naudsynt med opparbeiding av anleggsvegar eller midlertidige vegar då ein kan nytte seg av det som ligg der frå før.

- **Kostnader**

For dei fleste prosjekt er massebalanse det som avgjer kostnadane. For dette alternativet er det eit underskot på massar som medfører at ein må kjøpe inn massar og transportere det til anleggsområdet. Noko mur må ein også pårekna på dei brattaste partia, men dette er ikkje den tyngste kostnaden. Likevel vil kostnadane på vestsida kome betre ut enn austsida.

3.2 Vurdering av austsida

- **Trafikksikkerheit**

Det er fleire som må krysse fylkesvegen for å kome inn på gang- og sykkelvegen. Dette vil gje ein auka risiko for kryssingsulykker. Det er viktig at gang- og sykkelvegen er samanhengande, dette er med på å auke tryggleiken. Det er fleire avkøyrslar som kryssar gang- og sykkelvegen på austsida, og dette aukar konfliktnivået mellom dei gåande/syklende og biltrafikk.

- **Tilgjenge til gang- og sykkelveg**

Det er svært mange avkøyrslar på austsida av Herøysundvegen. For dei som bur tett attmed vegen vil det bli lett tilgjenge til bustetnaden som ligg attmed fv. 48 på austsida. Det vil også bli lett tilgjenge for dei som bur lengre aust til å nytte seg av gang- og sykkelvegen. Med målpunkt som idrettsanlegg, skule, butikkar ligg desse ikkje i like stor grad i nær tilknytning til austsida. Dei mjuke trafikantane må krysse fv. 48 for å komme seg til målpunkta. Skuleborn som nyttar seg av turstiane til idrettsanlegg og skulen må krysse fv. 48 for å komme seg til gang- og sykkelvegen. Dette er noko som ikkje er tenleg ettersom det vil verte eit større fleirtall som kryssar hovudvegen.

- **Framkome**

Ettersom dei fleste målpunkta ligg på vestsida av fv. 48, vil det kunne bli unødig kryssing fylkesvegen. Dei som bur langs vestsida av fylkesvegen vil måtte krysse denne for å kome til gang- og sykkelvegen. Dersom dei skal til eit målpunkt på vestsida, vil dei måtte krysse fylkesvegen to gonger. Dette vil få stor innverknad på framkome til desse trafikantane. Terskelen for å nytte tilbodet vil bli høgare. Det kan leggast opp til planskilt kryssingar for å betre framkome, men dette vil gje store ekstrakostnadar for prosjektet.

- **Plassering i landskapet**

Gang- og sykkelvegen ligg tyngre i terrenget dersom den vert lagt på austsida. Her vil fjellskjeringar langs gang- og sykkelvegen dominere mykje av landskapsbiletet. Fleire stadar går traseen langt inn på eigedomar og tett opp mot husstandar. Gang- og sykkelvegen skal trekkast 5 meter inn i avkøyrslar og ha ein minimum horisontalkurvatur på 40 meter. Dette medfører at gang- og sykkelvegen vil kome tett opp til husa på fleire eigedomar og ta mykje av eigedomsareal til gang- og sykkelveg. For å imøtekome krava i handbok N100 for utforming av avkøyrslar vil dette krevje store terrenginngrep. Fleire av avkøyrslane langs austsida har ein bratt stigning og konsekvensen blir at stigninga på nokre av desse avkøyrslane vil verte brattare dersom gang- og sykkelvegen vert lagt på austsida. Alternativt vil det krevje store terrenginngrep å legge desse om for å imøtekome krava i N100 til utforming.

- **Inngrep på eigedomar**

Med dette alternativet må hus/bygningar rivast. Det vil vere 5 hus og 1 bygg som må rivast. Det må påreknast større inngrep i terrenget for framføring av tilkomstvegar til bustadar/hytter. Dei fleste eigedomane på austsida langs fv.48 har hagane sine mot vest. Dette vil medføre at gang- og sykkelvegen vil gjere større inngrep på uteopphaldsarealet for desse eigedomane. Gang- og sykkelvegen vil nokre plasser gå inn på dyrka mark/jordbruksareal.

- **Etappeutbygging og anleggsgjennomføring**

For etappeutbygginga vert det tilrådd det same som for kap. 3.2.

Ved å legge gang- og sykkelvegen på austsida vil ein få en del fjellskjeringar. Dette vil medføre at ein må til med sprengingsarbeid. Dette er ein ulempe med omsyn til trafikkavvikling ettersom vegen må stengast heilt ved sprengingsarbeidet. Vegen kan bli stengt i periodar under og etter sprenginga. Sprengmassane må køyrast bort eller mellomlagrast i dette tidsintervallet. Til dette treng ein fleire lastebilar som kan ta vekk massane og det vil difor bli meir anleggstrafikk i dei periodane det skal sprengast.

Det vil bli eit stort overskot av sprengmassar (28000m³) og tilkøyring av massar er ikkje naudsynt gjeve at massane er av god kvalitet og kan brukast i oppbygginga av gang- og sykkelvegen. Det vil likevel vere behov for å deponere, mellomagre eller køyre bort massane. Massebalanse er viktig for å halde kostnadane på prosjektet nede. Dei fleste husa på austsida av fylkesvegen litt høgare i terrenget enn sjølve fylkesvegen. Dette medføre at nokre stadar må avkøyrslane flyttast/endrast for å ivareta krav gjeve i N100 til utforming av desse. Tilpassingane kan bli krevjande og gje store kostnadar til prosjektet. Det er enklare og billigare å gjere tilpassingar av avkøyrslar på vestsida.

- **Kostnader**

Basert på anleggsgjennomføringa er det vurdert at austsida er det dyraste alternativet. Tunge kostnadsposter som sprengingsarbeid, riving av hus, erverv av uteoppholdareal og hagar dominerer dette alternativet. For å holde framdrift på anlegget er ein også heilt avhengig av ei god trafikkavvikling i anleggsfasen.

4 Oppsummering og samla tilråding

Det er gjort ei oppsummering av kriteria der det er sett på dei positive og negative forholda for val av side for gang- og sykkelvegen.

I tabellen under kjem det fram positive (+) og negative (-) forhold knytt til vest og austsida.

Kriterier	Vest	Vurdering	Aust	Vurdering
Trafikktryggleik	Færre kryssingar av fv. 48 til målpunkt	+	Fleire avkøyrslar som kryssar gang- og sykkelvegen	-
	Samanhengande gang -og sykkelveg	+	Samanhengande gang -og sykkelveg	+
	Færre avkøysler og kryss som kryssar gang – og sykkelvegen	+	Mjuka trafikantar på vestsida som skal til vestsida må krysse fylkesvegen to gonger ved å nytte gang- og sykkelvegen	-
Tilgjenge	Flest målpunkt/aktivitetar på vestsida.	+	Fleire avkøyrslar og kryss.	-
	Lett tilgang til gang- og sykkelveg for flesteparten av brukarane.	+	Lett tilgjenge for dei som bur tett attmed fv. 48 og lengre aust.	+
	Unngår unødige kryssingar av fv. 48 for å kome til målpunkt	+	Færre målpunkt med unødig kryssing av fv. 48 for dei som bur og skal til vestsida av fylkesvegen.	-
			Få systemskifte	+
Framkome	Færre kryssingspunkt av avkøyrslar og kryss for syklistar.	+	Dei fleste målpunkta ligg på vestsida av fv. 48. Dette medfører at dei mjuka trafikantane må krysse vegen fleire gonger.	-
	Stiar som ligg på vestsida kan kople seg på gang- og sykkelvegen.	+	Kan leggast til rette for planskilt kryssing.	+
Plassering landskapet	Gang- og sykkelvegen kan lett tilpassast landskapet.	+	Fjellskjeringar vil dominere landskapsbiletet.	-
	God brukaroppleving	+	Gang- og sykkelveg tett på bustadar.	-
	Elv/bekkeløp kan bli lagt i røyr	-	Store terrenginngrep som følgje av omlegging av avkøyrslar og kryss.	-
Inngrep på eigedomar	Ingen riving av hus/bygningar	+	Riving av hus/bygningar	-
	Store inngrep ved Joker butikken	-	Større inngrep på uteoppfallsarealet	-
	Store fyllingar mot jordbruksareal.	-		
Anleggs- gjennomføring og etappeutbygging	Lettare tilpassingar av gang- og sykkelveg på fylling.	+	Mykje fjellskjeringar og sprengingsarbeid.	-

	Masseunderskot	-	Krevande tilpasningar av avkøyrslar	-
	Lettare å tilpasse avkøyrslar og kryss	+	Masseoverskot	-
			Dårligare trafikkavvikling	-
Kostnader	Lågare driftskostandar for anleggsgjennomføring	+	Høgare driftskostandar for anleggsgjennomføring	-

Konklusjon:

Gang- og sykkelvegen har fleire treffpunkt på vestsida. Fleire brukarar av gang- og sykkelvegen slepp kryssing av fylkesvegen for å nytte seg av tilbodet. Den vil ligge finare i terrenget og være lettare å tilpasse i forhold til kryss og avkøyrslar langs strekninga. Det er ingen bygg som må rivast ved dette alternativet og inngrep på eigedomar er minimale i høve til plassering av gang- og sykkelvegen på austsida. For anleggsgjennomføringa vil bygging på vestsida vere enklast og lettast og drive. Kostandane ved denne løysinga vil ligge lågare enn om gang- og sykkelvegen vert lagt til austsida. Ein føresetnad for dette er at det er massar i nærleiken som prosjektet kan nytte.

Dersom gang- og sykkelvegen vert lagt på austsida, bør dette vere av omsyn til vidareføring av gang- og sykkelvegen i nord og sør for planområdet. Vi finn få argument som støttar ei slik løysing innanfor denne planen. Dei fleste som bur på austsida av vegen har sine målpunkt på vestsida. Desse må uansett krysse fylkesvegen for å kome til målpunkta. Det er godt nytta gangstiar som fører til desse kryssingspunkta langs fylkesvegen. Det vil vere naturleg å nytte desse vidare. Behovet for gang- og sykkelveg på denne sida er difor minimal. For anleggsgjennomføringa vil bygging av gang- og sykkelveg føre til eit meir omfattande arbeid med meir sprenging, tilpassingar langs eigedomar med avkøyrslar og graving/sprenging nært inntil bygningar. Kostandane ved denne løysinga er vurdert vil ligge høgare spesielt på grunn av bortkøyring av overskotsmassar.

Med bakgrunn i vurderingar som er gjeve i denne rapporten vert det tilrådt at gang- og sykkelvegen vert planlagt bygd på vestsida av fylkesvegen.