



Statens vegvesen
Troms

Bruforbindelsen Karlstad - Gullhav

i

Målselv kommune



Teknisk/økonomisk utredning

Mai 1998



Statens vegvesen
Troms vegkontor

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Ingar Hals - 77 61 72 23

Vår dato
1998-05-08

Vårt ark nr.
353.24

Vår referanse
97/05820-007

Deres referanse

→ 



Troms fylkeskommune
Samferdselsetaten
9005 TROMSØ

Bruforbindelsen Karlstad-Gullhav - Teknisk-økonomisk utredning

Vedlagt følger en teknisk-økonomisk utredning vi har utarbeida for en ny bruforbindelse over Målselva ved Karlstad.

I fylkestingets vedtak av Troms Fylkesvegplan for 1996-99 heter det i pkt. 5:

"Fylkestinget viser til vegsjefens forslag til handlingsplan for 1996-99 når det gjelder bruforbindelsen Karlstad-Gullhav, og understreker viktigheten av at det raskt blir foretatt en trafikkanalyse i området slik at prosjektet kan videreføres med teknisk og økonomisk planlegging."

Vi har nå gjennomført ei slik trafikkanalyse, og brukt denne til å vurdere den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet. Som et ledd i dette arbeidet har vi vurdert anleggskostnader. Disse er basert på et forprosjekt utarbeida av Aas-Jakobsen A/S i 1994. Vi har også svært kort vurdert ikke-prissatte konsekvenser. Det har ikke vært kjørt noen formell planprosess, men vi har informert Målselv kommune og Bru-forbindelsen Karlstad-Gullhav A/L om arbeidet, og vi har hatt uformelle kontakter med Miljøvernavdelinga hos Fylkesmannen og Kulturetaten i Troms Fylkeskommune.

For resultater av arbeidet viser vi til vedlagte utredning. Slik vi vurderer det er plasseringen av brua ganske gitt, og det bør ikke være nødvendig å lage noen kommunedelplan for dette prosjektet. Neste steg i planlegginga vil bli å utarbeide reguleringsplan og detaljprosjektere brua. Ved ei detaljprosjektering av brua er det viktig at NVE involveres slik at brua blir riktig dimensjonert for en flom.

Utredninga viser at prosjektet er på grensen til å være samfunnsøkonomisk lønnsomt, og ut fra rent samfunnsøkonomiske betraktninger er dette i Troms-sammenheng et godt prosjekt. Vi vil allikevel ikke umiddelbart prioritere videre planlegging av denne bruforbindelsen. Dette på grunn av at fylkets svært trange investeringsrammer for vegformål ut fra gitte prioriteringer vil være bundet opp i rassikrings- og utbedringsprosjekter i mange år framover. Det vil ikke være riktig å bruke fylkeskommunale midler til å planlegge en bruforbindelse som ikke kan realiseres de nærmeste åra.

Vi vil eventuelt revurdere vårt standpunkt til videre planlegging ut fra resultatet av rulleringen av Troms Fylkesvegplan, som ventelig vil bli lagt fram for fylkestinget til høsten.

Med hilsen

Eilif Mathisen

Oddmar Eilertsen
fung. utbyggingssjef

Kopi: Målselv kommune, Postboks 84, 9220 MOEN
Bruforbindelsen Karlstad-Gullhav A/L, v/Paul Nordgård, Storjord, 9220 MOEN
Utviklingssenteret, Postboks 327, 9301 FINNSNES
Statens vegvesen Troms, Finnsnes trafikkstasjon, 9300 FINNSNES

Innholdsfortegnelse

0. SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING	4
2. DAGENS SITUASJON	5
2.1 Vegnettsbeskrivelse	5
2.2 Trafikk	6
2.3 Ulykker	7
2.4 Forhold til annen planlegging	8
3. UTBYGGINGSALTERNATIV - NY BRU	9
3.1 Beskrivelse av alternativet	9
3.1.1 Bruløsning	9
3.1.2 Vegstandard	0
3.2 Kostnadsoverslag	10
4. KONSEKVENSANALYSE	11
4.1 Prissatte konsekvenser	11
4.1.1 Innledning	11
4.1.2 Tidskostnader	12
4.1.3 Kjøretøyers driftskostnader	12
4.1.4 Nytte av nyskapt trafikk	12
4.1.5 Ulykkeskostnader	12
4.1.6 Driftskostnader	12
4.2 Ikke prissatte konsekvenser	12
4.2.1 Nærmiljø	12
4.2.2 Friluftsliv	12
4.2.3 Naturmiljø	13
4.2.4 Kulturminner og kulturmiljø	13
4.2.5 Landskapsbilde	13
4.2.6 Landbruk og fiske	13
4.2.7 Georessurser og vannressurser	13
4.2.8 Transportkvalitet	13
4.2.9 Lokalt utbyggingsmønster	13
4.2.10 Sykkeltrafikkens framkommelighet	13
4.3 Rapport fra Utviklingssenteret	14
5. SAMLA VURDERING AV KONSEKVENSER	15

Liste over figurer og tabeller

Figur 2.1	Kart over området	5
Figur 2.2	Kart med soneinndeling	6
Tabell 2.1	Fordeling av trafikk mellom soner	7
Tabell 2.2	Ulykker på vegnettet i området	7
Figur 3.1	Kart med ny veg og bru inntegna	9
Tabell 3.1	Kostnadsoverslag	10
Tabell 5.1	Sammenstilling av prissatte konsekvenser for de aktuelle alternativene	15

0. Sammendrag

Utredninga tar utgangspunkt i et gammelt krav om bygging av bru over Målselva i området ved Karlstad. I fylkestingets vedtak i forbindelse med Troms Fylkesvegplan 1996-99 står det:

"Fylkestinget viser til vegsjefens forslag til handlingsplan for 1996-99 når det gjelder bruforbindelsen Karlstad-Gullhav, og understreker viktigheten av at det raskt blir foretatt en trafikkanalyse i området slik at prosjektet kan videreføres med teknisk og økonomisk planlegging".

Ut fra dette har vi gjennomført trafikkundersøkelser for prosjektet, og vurdert om trafikkgrunnlaget gjør prosjektet til et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Vi har kun analysert ett alternativ for den nye brua; at den bygges rett opp for isbrua som går over Målselva i dag. For dette alternativet er det tidligere utført grunnundersøkelser og laga et forprosjekt for ei ny bru.

Utbygging av ei slik bru med tilknytning til vegnettet på begge sider av brua vil koste ca. 35 mill. kr. (1998). Ut fra de utførte trafikkundersøkelsene legger vi til grunn at ca. 150 biler kjører over isbrua daglig. 40% av denne trafikken går fra/til Karlstad/Finnsnes og skal til/fra Målsnes/Gullhav.

Med disse forutsetninger viser våre beregninger at bruprosjektet, ut fra samfunnsøkonomiske beregninger, er nesten lønnsomt, vi får en nettonyttekostnadsbrøk på -0,1. Prosjektets samfunnsøkonomiske er veldig avhengig av det trafikkgrunnlaget som legges til grunn. Vi mener vi har vært ganske konservative i våre antakelser.

For de ikke-prissatte konsekvenser vil prosjektet ha ingen eller liten innvirkning.

1. Innledning

Denne teknisk/økonomiske utredninga for ny bruforbindelse Karlstad-Gullhav i Målselv kommune er utført med bakgrunn i fylkestingsvedtak om at trafikkundersøkelser skulle utføres for dette prosjektet, slik at prosjektet skulle kunne vurderes ved neste rullering av Troms Fylkesvegplan (TFVP).

I tillegg til enkle trafikkundersøkelser har vi gjort analyser av den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet ved å beregne framtidige kostnader for eksisterende vegsystem og for den nye bruforbindelsen. I tillegg har vi svært kort vurdert prosjektets innvirkning på noen ikke-prissatte konsekvenser.

Det har ikke vært kjørt noen formell planprosess for utredninga, men vi har hatt uformell kontakt med Miljøvernavdelinga hos Fylkesmannen og Kulturetaten i Troms Fylkeskommune. Vi har også via brev informert Målselv kommune og Bruforbindelsen Karlstad-Gullhav A/L om planarbeidet.

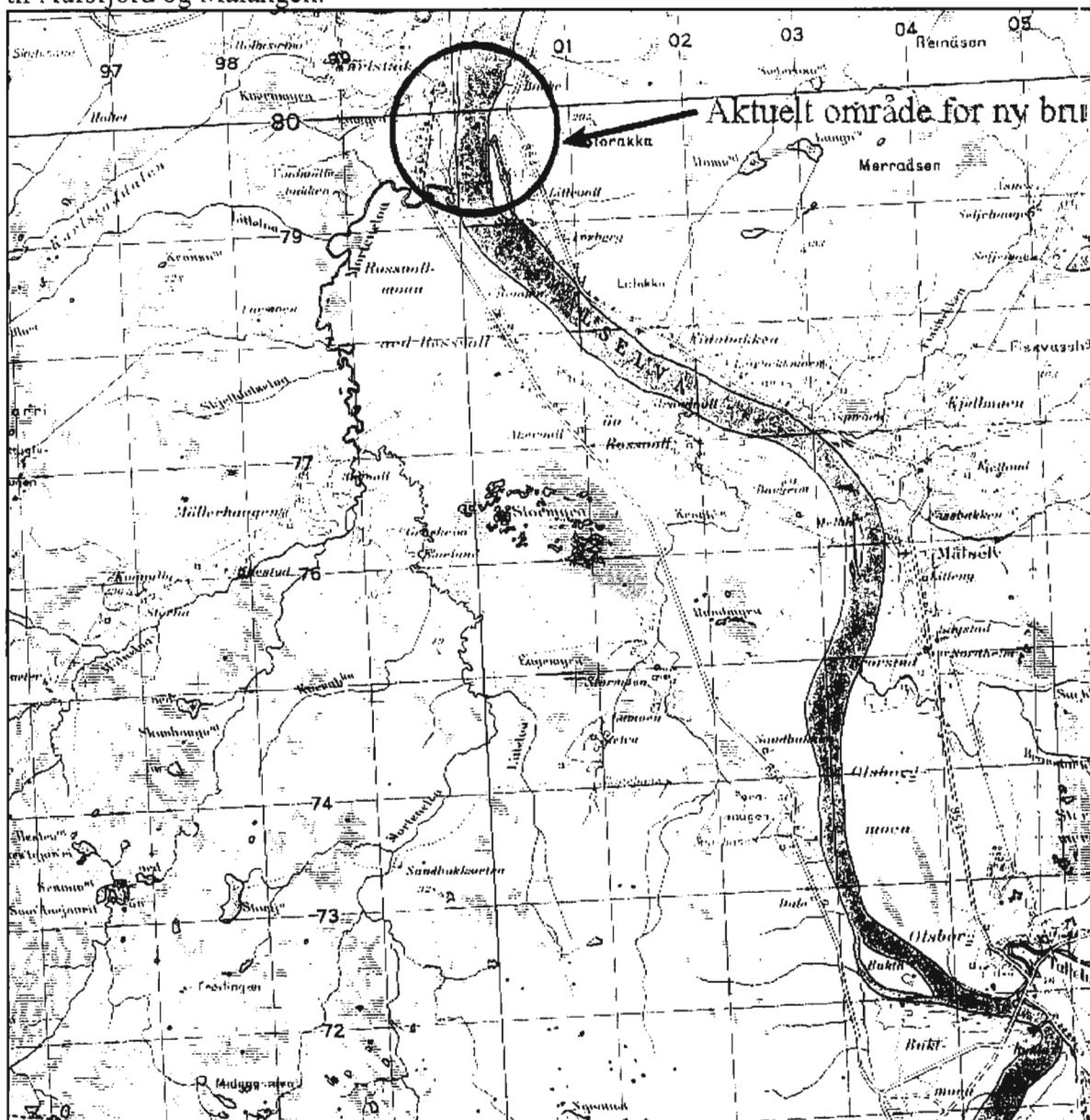
Parallelt med vårt planarbeid har Utviklingssenteret laga en rapport om prosjektet for Bruforbindelsen Karlstad-Gullhav A/L. De har sett prosjektet i sammenheng med eksisterende næring og næringsutvikling i området. Vi har i vår utredning kort kommentert denne rapporten.

Det er tidligere gjort flere undersøkelser for selve brua. Vi har basert oss på at brua plasseres og bygges som vist i et forprosjekt Aas-Jakobsen utarbeida for Bruforbindelsen Karlstad-Gullhav A/L i 1994.

2. Dagens situasjon

2.1 Vegnettsbeskrivelse

Dagens vegnett i området er rv. 855 fra Karlstad til Buktamo, E6 fra Buktamo til Olsborg og rv. 854 fra Olsborg til Gullhav og videre til Målsnes. Fra rv. 854 går fv. 184 fra Minde over til Aursfjord og Malangen.



Figur 2.1 Kart over området

En bruforbindelse Karlstad-Gullhav vil gi en innkorting på strekningen Karlstad-Gullhav på ca. 20 km.

På vinterstid (ca. 3-4 måneder hvert år) er det ei isbru fra Karlstad til Gullhav. Denne isbrua kan ikke benyttes av tunge kjøretøyer, høyest tillatte akseltrykk på isbrua er satt til 1 tonn.

2.2 Trafikk

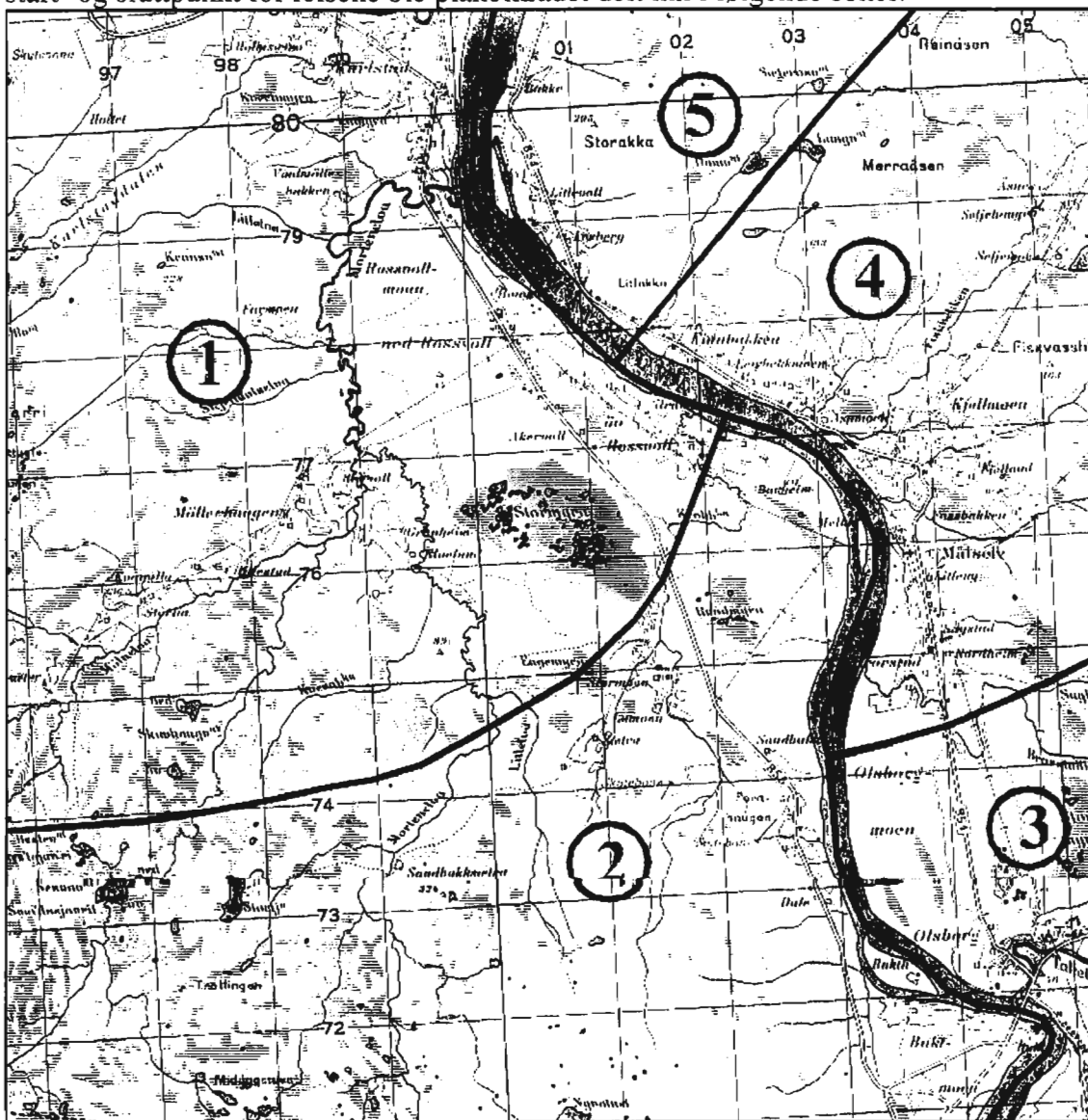
Vi har som en del av planarbeidet utført disse trafikkundersøkelsene:

- Automatiske tellinger på isbrua 15-22. februar 1995
- Manuelle tellinger på isbrua vinteren 1996
- Automatiske tellinger på isbrua 10-18. februar 1998
- Intervjuer på isbrua 11. og 12. februar 1998

Disse undersøkelsene gir oss et grunnlag for å antyde dagens trafikk over isbrua, samt ut fra intervjuene reisemålet for disse trafikantene.

Fra de automatiske tellingene og de manuelle tellingene i 1996 vil vi anslå at den totale trafikken over isbrua i dag er ca. 150 kjt/døgn i de 3-4 månedene isbrua er åpen hvert år.

Intervju-undersøkelsen gir oss en pekepinn på reisemønsteret for disse bilene. For å vurdere start- og slutt punkt for reisene ble planområdet delt inn i følgende soner:



Figur 2.2 Kart med soneinndeling

Sone 1

Karlstad, Kjerresnes, Rossvoll, Møllerhaugen, Finnsnes/Senja og Sørreisa.

Sone 2

Buktamo, Andselv og E6 videre sørover.

Sone 3

Olsborg skole og Olsborg sentrum, Moen, Heia, Tromsø

Sone 4

Finnbakken, Minde, Aursfjord/Malangen, Olsborg kirke/Broderstad

Sone 5

Målsnes, Gullhav og første ca. 1 km sør langs rv. 854.

De to telledagene ga litt sprikende resultater, men vi har vurdert dette til å være ei sannsynlig fordeling av trafikken mellom sonene:

	% av total
Fra sone 1 til sone 5 + fra sone 5 til sone 1	40
Fra sone 1 til sone 4 + fra sone 4 til sone 1	30
Fra sone 1 til sone 3 + fra sone 3 til sone 1	25
Fra sone 5 til sone 2 + fra sone 2 til sone 5	5

Tabell 2.1 Fordeling av trafikk mellom soner

Denne trafikkfordelinga er brukt ved kjøring av dataprogrammet EFPEKT. Vi har der anslått at isbrua er åpen 3-4 måneder pr. år (30 % av hele året).

2.3 Ulykker

I vårt ulykkesregister, der ulykker med personskade blir registrert, finner vi disse data for eksisterende vegnett i perioden 1990-96:

Delparsell	Antall ulykker	Ulykkesfrekvens, U_f
Rv. 855 Karlstad-Buktamo	15	0,31
E6 Buktamo-Olsborg	7	1,06
Rv. 854 Olsborg-Minde	3	0,45
Rv. 854 Minde-Gullhav	2	0,56

Tabell 2.2. Ulykker på vegnettet i området

Ulykkesfrekvensen er et uttrykk for antall personskadeulykker på en vegstrekning pr. million kjøretøykilometer i registreringsperioden. Med andre ord et uttrykk for risikoen ved å ferdes i vegsystemet.

Her er ulykkesfrekvensen høyere enn en kan forvente for alle delparseller. Spesielt kryssene på E6 (Buktamo og Olsborg) er ulykkesutsatt. For Buktamo-krysset har ulykkessituasjonen bedret seg etter at det ble satt opp fotobokser.

2.4 Forhold til annen planlegging

Det er ingen gjeldende kommunedelplaner eller reguleringsplaner i området.

Prosjektet er ikke prioritert i Troms Fylkesvegplan 1996-99, men fylkestinget ba i sin behandling av planen om at det skulle gjennomføres trafikkanalyser for prosjektet.

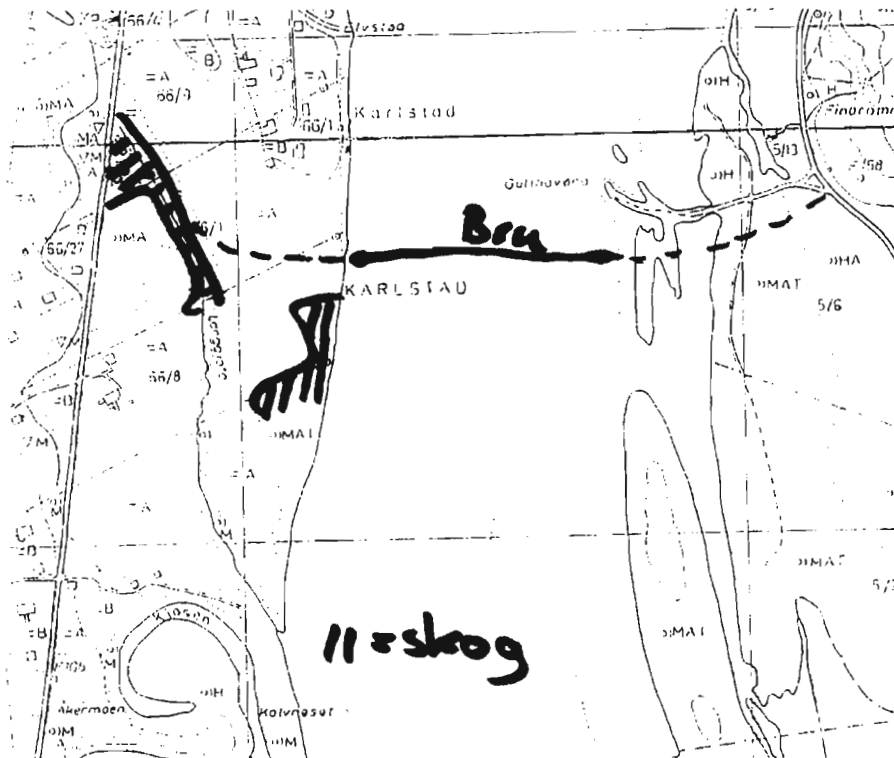
Denne bruforbindelsen har vært et aktuelt prosjekt i lang tid, og det er tidligere gjort en del undersøkelser. Rapporter som er relevante for det alternativet vi har lagt til grunn nå er:

- geoteknisk rapport Statens vegvesen Troms, Xd-01/72
- brev fra NVE 22.6.94, ref. 94/3147
- forprosjekt bru Aas-Jakobsen 29.8.94

3. Utbyggingsalternativ - ny bru

3.1 Beskrivelse av alternativet

Vi har tatt utgangspunkt i et forprosjekt som Aas-Jakobsen utarbeida for Bruforbindelsen Karlstad-Gullhav A/L i 1994. For tilførselsveger har vi sett på passende kryss-steder, og for Karlstad-sida har vi også prøvd å tilpasse veglinja til eksisterende jordbruk.



Figur 3.1 Kart med ny veg og bru inntegna

3.1.1 Bruløsning

I Aas-Jakobsen's forprosjekt er det 2 alternative bruløsninger plassert på samme sted; et betongalternativ og et stålalternativ. Grunnforholdene er ganske bra med forholdsvis løst lagra ensgradert sand. Det er valgt direkte fundamentering. Vi regner med at brua kan bygges iht dette forprosjektet med de valgte fundamenteringsløsninger.

Stålalternativet vil sannsynligvis være å foretrekke pga. mindre antall fundamenter. Dette alternativet er ei bjelkebru med betongdekke. Landkarene bygges som skivelandkar og søylene som avrundede skiver. Total brulengde er 260 m, fordelt på 2 endespenn à 46 m og 3 midtspenn à 56 m (dvs 4 søyler ute i elva).

Forprosjektet er utarbeida iht foreløpig uttalelse fra NVE, men NVE presiserer at mer detaljerte beregninger av flomsituasjonen må utføres før brua detaljprosjekteres.

4. Konsekvensanalyse

4.1 Prissatte konsekvenser

4.1.1 Innledning

De prissatte konsekvensene er behandlet ved bruk av nyttekostnads-analyse. Hensikten med denne analysen er å avgjøre om tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt vurdert ut fra økonomisk målbare effekter.

Nyttekostnads-analysen er gjort med dataprogrammet EFFEKT-5. Resultatet av analysen blir uttrykt i en nettonytte/kostnads brøk. Dersom brøken er større enn 0 er tiltaket samfunnsøkonomisk lønnsomt. For å komme fram til en brøk brukes dagens situasjon. Alternativ 0, som en referanse og det beregnes forskjeller i kostnader i forhold til dagens situasjon.

Følgende forutsetninger gjelder for de økonomiske beregningene:
prosjektet er forutsatt åpnet for trafikk i år 2002

- sammenligningstidspunktet er år 2002
- analyseperioden er 25 år, fra 2002 til 2027
- diskonteringsrenten er satt til 7% pr. år
- alle økonomiske størrelser er gitt i 1998-kostnadsnivå
- usikkerheten i beregning av anleggskostnader er +/-25%

Som nevnt på side 6 legger vi til grunn at trafikken over isbrua i dag er 150 kj/døgn i den tida isbrua er åpen, som anslås til 30% av året. Vi legger til grunn den trafikkfordelinga som er vist på i tabell 2.1 på side 7.

Våre trafikkundersøkelser fanger ikke opp at noen i dag kjører rundt om Buktamo/Olsberg fordi de er usikre på forholdene over isbrua (overvann/snøbrøyting), eller fordi de ikke vet om isbrua (den er ikke skilta). Vi anslår denne trafikken til å være 10% av trafikken over isbrua, dvs 15 biler.

Tunge biler kan ikke kjøre isbrua, og vi har derfor lagt inn tungtrafikk slik at tungtrafikkandelen blir 8% (13 biler).

Utbygging av brua vil sannsynligvis føre til noe nyskapt trafikk. Dette er turer som i dag ikke blir utført pga lange reiseavstander, men som kanskje vil komme til utførelse når brua åpnes og reiseavstandene blir kortere. Vi har forsiktig anslått denne trafikken til å være ca. 10% av totaltrafikken når brua (etter de forutsetninger vi har lagt til grunn) åpnes i 2002, dvs 20 biler.

4.1.2 Tidskostnader

Våre beregninger viser at diskontert over 25 år vil bruprojektet gi en reduksjon i tidskostnader på 13.6 mill. kr. pga redusert kjørelengde.

4.1.3 Kjøretøyers driftskostnader

Våre beregninger viser at diskontert over 25 år vil bruprojektet gi en reduksjon i kjøretøyers driftskostnader på 8.3 mill. kr. pga redusert kjørelengde.

4.1.4 Nytte av nyskapt trafikk

Som nevnt vil ei ny bru sannsynligvis gi noe nyskapt trafikk. I våre beregningsmodeller gir dette en samfunnsøkonomisk nytte i forhold til dagens situasjon på 2.6. mill. kr.

4.1.5 Ulykkeskostnader

Også ulykkeskostnadene vil bli redusert. Reduksjonen blir på 5.0 mill. kr, og skyldes først og fremst redusert kjørelengde, men også at trafikken over brua slipper å kjøre gjennom de ulykkesbelasta kryssene på Buktamo og Olsborg.

4.1.6 Driftskostnader

Bygging av ei ny bru vil gi økte driftskostnader på ca. 1.2 mill. kr. Dette er først og fremst utgifter til vedlikehold av den nye brua.

4.2 Ikke prissatte konsekvenser

Det har ikke vært kjørt noen formell planprosess for dette prosjektet. Vi har hatt uformell kontakt med Miljøvernavdelinga hos Fylkesmannen og Kulturretaten i Troms Fylkeskommune for å få synspunkter på deres fagområder. Landbruksmyndighetene og Samisk kulturminnevern har ikke vært kontakta.

4.2.1 Nærmiljø

Prosjektet vil ha liten innvirkning. Rv. 855 vil få redusert sitt trafikk tall ubetydelig fra dagens nivå på ca. 1800 kjt/døgn. Rv. 854 fra Mínde og ned mot Målsnes vil få økt trafikk fra dagens ca. 300 kjt/døgn til ca. 400 kjt/døgn etter at brua er bygd. Denne trafikkøkningen vil ikke gi noen vesentlig økning av støy og anna luftforurensning.

Vegen ned til isbrua på Karlstad går gjennom et boligfelt. Den trafikken isbrua skaper der i vinterhalvåret vil bli borte hvis det bygges ny bru.

Ei ny bru vil gi økt tilgjengelighet til butikk og en del andre nærmiljøfunksjoner på Karlstad for de som bor på østsida av Målselva.

4.2.2 Friluftsliv

Den nye vegen og brua ligger i et lite tilgjengelig område. Brua vil ikke skape ferdslsproblemer for båttrafikk på elva. Den nye forbindelsen gir økt tilgjengelighet til fine friluftsområder på Målsnes.

4.2.3 Naturmiljø

På Karlstadsida går tilførselsvegen over dyrka mark og gjennom kantskog. På Gullhavsida går vegen gjennom flommarkskog av lokal verneverdi. Vern av denne er ivaretatt i naturreservatet for Målselvelvas utløp. Miljøvernavdelinga hos Fylkesmannen har derfor ikke noen vesentlige merknader til dette prosjektet.

4.2.4 Kulturminner og kulturmiljø

Fra kulturetaten får vi opplyst at det ikke er registrert noen kulturminner i området. De regner det heller ikke som særlig sannsynlig at kulturminner vil bli funnet i området, men vil vurdere ei eventuell befarung hvis planlegginga av prosjektet blir ført videre.

4.2.5 Landskapsbilde

Brustedet ligger lite åpent til for innsyn, brua vil stort sett bare bli synlig for de som ferdes på Målselva. I den videre planlegging vil det legges vekt på bruestetikk.

4.2.6 Landbruk og fiske

På Karlstadsida vil tilførselsvegen til brua beslaglegge ca 1200 m² dyrka mark. På Gullhavsida vil vegen beslaglegge ca 1200m² med dyrkbart areal. Det er ikke innhenta uttalelse fra landbruksmyndighetene.

En positiv konsekvens for landbruket er reduserte transportkostnader for de gårdsbrukene som ligger på østsida av Målselva. Denne konsekvensen er inkludert under reduserte kjøretøy- og tidskostnader.

For fiske regner vi ikke med at prosjektet vil ha noen innvirkning.

4.2.7 Georessurser og vannressurser

Vi regner ikke med at prosjektet vil ha noen betydning.

4.2.8 Transportkvalitet

Prosjektet øker tilgjengelighet til og fra Målsnes/Gullhav-området, spesielt mot Karlstad/Rossvoll og Finnsnes.

4.2.9 Lokalt utbyggingsmønster

Prosjektet åpner muligheten for mer utbygging i Målsnes/Gullhav-området, siden tilgjengeligheten fra dette området mot Karlstad og regionsenteret Finnsnes forbedres. Dagpendling fra området til Finnsnes blir mer attraktivt.

4.2.10 Sykkeltrafikkens framkommelighet

Sykkeltrafikken vil få de samme innkortinger som trafikk forøvrig. Det ligger ikke inne spesielle tiltak for sykkeltrafikken i prosjektet.

4.3 Rapport fra Utviklingssenteret

Rapporten Utviklingssenteret har utarbeida med Bruforbindelsen Karlstad-Gullhav A/L som oppdragsgiver gir en grei framstilling av konsekvensene for landbruksnæring, næring forøvrig og det offentlige. Konklusjonen er at prosjektet vil få positiv innvirkning for beboere og næringslivet i Nedre Målselv og regionen forøvrig. Blant annet framheves:

- spesielt bedrifter på østsida av Målselva vil få økt tilgang på kvalifisert arbeidskraft
- det kan bli attraktivt å bo på østsida av Målselva og jobbe i Sørreisa/Lenvik
- dagens kommunikasjonssystem gir økte transportkostnader for landbruket, bedrifter på østsida av Målselva og noen offentlige etater

I tabell 7-K har de kommet til at ny bru ved Karlstad-Gullhav vil gi en besparelse over 2,5 år (diskonteringsrente 7%) på ca. 54 mill. kr.

Vi er enig i de fleste av de vurderingene som gjøres i rapporten fra Utviklingssenteret. En del av de besparelsene de har satt opp vil være inkludert i vår konsekvensanalyse som sparte tidskostnader og kjøretøykostnader, men vi tror at besparelsene er overvurdert i Utviklingssenterets rapport. Noen av de besparelsene de har tatt med er sannsynligvis bedriftsøkonomiske besparelser som det ikke er riktig å ta med i en samfunnsøkonomisk analyse.

Vi tror at prosjektet vil gi økt handelslekkasje fra Nedre Målselv til regionsenteret Finnsnes, denne vil kanskje spesielt merkes på Olsborg. En slik negativ konsekvens for næringslivet i området burde også vært omtalt i rapporten.

Påpekningen helt til slutt i rapporten om at bruprojektet ikke vil løse alle problemer for området er også viktig. Bortsett fra å gjøre transport i området lettere løser brua i seg selv ingen problemer. Å få til ei positiv utvikling i bygda vil være avhengig av andre tiltak fra befolkninga, næringslivet og det offentlige. Brua kan imidlertid være en forutsetning for at en del slike tiltak skal kunne settes ut i livet.

5. Samla vurdering av konsekvenser

I dette kapitlet vil vi først sammenstille de prissatte konsekvensene i tabellform. Vi vil deretter foreta en vurdering av disse konsekvensene og drøfte de opp mot de ikke-prissatte konsekvensene.

Tabell 5.1 viser en sammenstilling av prissatte konsekvenser for de aktuelle alternativene. Tallene viser endringer i perioden 2002 - 2026 (mill. kr. diskontert) i forhold til alternativ 0, dagens situasjon. Alle gevinster og kostnader i mill. kr. (prisnivå 1998).

Konsekvensgruppe/Tema	Utbyggingsalternativ, ny bru	Fortegn betyr
Tidskostnader	13,6	+
Kjøretøykostnader	8,3	- forbedring
Ulykkeskostnader	5,0	-
Nytte av nyskapt trafikk	2,6	-
Restverdi	2,3	- forverring
A: Sum nytte	31,7	
Anleggskostnader	34,2	+ /utgift
Vegvedlikehold	1,2	- /besparelse
B: Sum investering og drift	35,4	
C: Netto nytte (A-B)	-3,6	
Anleggskostnader budsjett	36,2	+ /utgift
Vedlikehold budsjett	1,3	- /besparelse
D: Kostnad	37,5	
Nettonyttetekostnads-brøk (C/D)	-0,10	

Tabell 5.1 Sammenstilling av prissatte konsekvenser for de aktuelle alternativene
Alle gevinster og kostnader i mill. kr. (prisnivå 1998)

Sammenstillinga viser at nettonyttetekostnadsbrøken (NN/K) blir -0,1. Dette viser at prosjektet, med de forutsetninger vi har lagt til grunn, er nesten lønnsomt.

Den samfunnsøkonomiske nytten ligger først og fremst i at trafikken som i dag går over isbrua vil få redusert kjørelengde også resten av året. Nytten er dermed avhengig av hvilke trafikk tall (både total trafikk og trafikkfordeling) som legges til grunn for analysen. Hvis trafikken blir større enn vi har forutsatt og/eller en større andel av trafikken går ned mot Målsnes vil nytten øke og prosjektet vil bli samfunnsøkonomisk lønnsomt. På den andre side vil mindre trafikk enn vi har forutsatt gi større ulønnsomhet i prosjektet.

For de ikke-prissatte konsekvensene vil dette prosjektet ha små virkninger. Litt jordbruksareal og flomskog vil bli beslaglagt, og ei ny bru vil påvirke landskapsbildet langs Målselva. På den annen side gir ei ny bru større frihet i det lokale utbyggingsmønster, og dette kan gi grunnlag for positive regionale virkninger.