

Vedlegg 3

NTP-korridor	Strekning	Usikkerhet knyttet til inv. og vedlikeholds-kostnader	Usikkerhet knyttet til trafikkvolum	Usikkerhet knyttet til ulykkesrisiko
1	Larvik-Svenskegrensen	Konklusjon robust	Konklusjon robust	Konklusjon robust
3 og 4	Flekkefjord-Haugesund	Konklusjon robust	Konklusjon robust	Konklusjon robust
4	Haugesund-Bergen	Konklusjon robust	Konklusjon robust	Konklusjon robust
4	Bergen-Florø	Konklusjon delvis robust. Økning i inv. kostnad => Tiltakspakke «Ytre Steinsund»: ikke samfunnsøkonomisk lønnsom	Konklusjon robust	Konklusjon robust
4	Florø-Stad	Konklusjon delvis robust. Økning i inv. kostnad => Tiltakspakke «Skatestraumen-Vågsfjord-Måløy sør»: ikke samfunnsøkonomisk lønnsom	Konklusjon robust	Konklusjon robust
4	Stad-Ålesund	Konklusjon robust	Konklusjon robust	Konklusjon robust
7	Brønnøysund-Mo i Rana	Konklusjon robust	Konklusjon delvis robust. Økning i trafikk ved trafikkseparasjon => tiltakspakke 1 og 2 «Åsværleia»: samfunnsøkonomisk lønnsom.  Reduksjon i trafikk ved trafikkseparasjon => tiltakspakke «Innseiling Åsværleia»: ikke samfunnsøkonomisk lønnsom.  Konklusjon robust uten trafikkseparasjon i tiltakspakke 1 og 2 «Åsværleia».	Konklusjon robust
8	Bodø-Harstad	Konklusjon delvis robust.	Konklusjon delvis robust	Konklusjon delvis robust.

		Økning i inv. kostnad => tiltakspakke « <i>Bognes, Tjeldsund, Harstad</i> »: ikke samfunnsøkonomisk lønnsom	Reduksjon i trafikk -> TP Bognes, Tjeldsund, Harstad ikke samfunnsøkonomisk lønnsom	Reduksjon i ulykkesfrekvens => tiltakspakke « <i>Bognes, Tjeldsund, Harstad</i> »: ikke samfunnsøkonomisk lønnsom
8	Stamsund-Harstad	Konklusjon delvis robust Økning i inv. kostnad => tiltakspakke « <i>Toppundet og innseiling Harstad</i> »: ikke samfunnsøkonomisk lønnsom	Konklusjon robust	Konklusjon robust