



Indre Helgeland Regionråd
Møte 3. desember 2021

R-sak 49/21 Fylkestingsaker BUSTNESLIA

Forslag til vedtak:

AU foreslår for Regionrådet at det jobbes videre med følgende løsninger for Bustneslia:

- 1. Få på plass en snarlig løsning med barmarkstrategi nå! (økt vedlikehold/strøing)**
- 2. Første prioritet for Regionrådet er fortsatt lang Tunnel, med alt. kort Tunnel. Regionrådet støtter en snarlig utredning der det også utredes på nytt en alternativ løsning uten tunnel.**
- 3. Bustneslia må fortsatt prioriteres på topp, midler til utredningen må settes av i budsjettet for 2022.**
- 4. Det må Jobbes for samfinansiering med Staten, økingen i NTP 2022-2033, og Regjeringserklæringen (Hurdalsplattformen) åpner for større bidrag fra Staten.**
- 5. Lokalt bidrag med egenfinansiering (bompenger) forutsetter en fremtidsrettet løsning som pr. i dag kun er ved en løsning med lang tunnel**
- 6. Regionrådet vil be Fylkestinget og Fylkesrådet om møte, der vi også vil invitere med Næringsforening og NHO.**

I forslag til økonomiplan 2022-2025 står det følgende om Bustneslia:

«Prosjekter uten bevilgning

Fv. 810 Bustneslia

Fv. 810 Bustneslia i Rana kommune er høyt prioritert både fra næringsliv og det offentlig. På vinterstid skaper stigningen problemer for tyngre kjøretøy. Prosjektet var prioritert i satsingen på viktige næringsveger (FT-sak 99/19), men ble tatt ut da næringsvegsatsingen ble redusert i behandlingen av budsjett og økonomiplan 2020-23.

Statens vegvesen har i et tidligere forprosjekt anbefalt løsning med lang tunnel, med en kostnadsramme i størrelsesorden 800 mill. kr. Justert for prisvekst vil beløpet sannsynligvis i dag være rundt én mrd. kr. Fylkesrådet vil derfor gjøre en ny gjennomgang av alternativene for å se på om andre mindre kostnadskrevende tiltak kan være aktuelle.

Dette betyr at NFK vil se på løsninger i dagen uten tunnel løsning, utredningen fra SVV i 2017 var tydelig på at de alternativene der uten tunnel ikke løste problemet og var lite fremtidsrettet. AU diskuterte dette på siste AU møte og mente en løsning med lang tunnel er det beste, men er åpne for å se på både kort tunnel og en løsning uten tunnel, men da i ny trase.

Til våren skal Fylkestinget vedta Regional Transportplan, det er da viktig at en ny gjennomgang av alternative løsninger blir gjort snarest slik at Fylkestinget kan ta et valg av vegløsning for Bustneslia når de skal vedta RTP.

Neste Fylkesting er 6.desember 2021 på Radisson BLU Hotel Bodø

Regionrådet har bedt om møte med Fylkestinget og sender en delegasjon bestående av Ordførerne og sekretariatsleder for å løfte frem Bustneslia som er foreslått ut av økonomiplanperioden.

Bustneslia settes opp som sak på regionrådsmøte 3. desember der regionrådet kommer med sin anbefaling til fylkestinget.

Historikk:

Første utredning i 2011

Regionrådet fikk via Kystinkubatoren gjennomført en utredning (Asplan Viak) om reisetidsforkortelse Lovund – Mo i Rana, inkludert løsning for Bustneslia.

Rapporten anbefalte lang tunnel, tidlig kostnadsestimat på 444 mill. 2011-kroner.

I 2015 prioriterte et samlet fylkesting å gjøre noe med Bustneslia

I 2017 la SVV frem sine utredninger med fem alternativer med en kostnad på 200-800 mill.kr (+-40 %).

	Kostnad/mill. kr.
Alternativ A: Ny veg i dagens trasé	500 mill.kr
Alternativ A2: Ny veg i stigning på østsiden av Bustneslia	200 mill.kr
Alternativ B: Lang tunnel	800 mill.kr
Alternativ C: Kort tunnel og ny veg i dagens trasé	650 mill.kr
Alternativ C2: Kort tunnel og ny veg med tilknytning til eksisterende veg	450 mill.kr

I 2017 foreslår Fylkestinget å skyve bevilgningen til etter 2029.

I 2018 snur fylkestinget og ber om en snarlig løsning.

1. EGEN SAK MED VEDTAK I FYLKESTINGET 02.02.2018:
2. «Fylkestinget vedtar at det skal jobbes videre med begge de anbefalte alternativene «B – Lang tunnel» og «C – Kort tunnel og ny veg i dagens trasé», og at det i den videre prosessen utarbeides reguleringsplan for hele strekningen Nyvoll – Sletten på fv. 12.
3. Det forutsettes at prosessen med utarbeidelse av reguleringsplan inkludert planprogram etter plan- og bygningsloven vil avklare endelig valg av trase og sikre at nødvendige krav til utredninger og medvirkning fra berørte parter blir ivaretatt.
4. Det må i arbeidet med reguleringsplan vurderes nøye hvordan prosjektet kan avgrenses i utstrekning for å redusere kostnadene. Det må også ses på muligheten for en etappevis utbygging av strekningen fra Nyvoll til Sletten, slik at hele strekningen på sikt kan utbedres ut ifra tilgjengelige investeringsmidler. Ved en etappevis utbygging må tunnellsøsningen inkludert nødvendig tilstøtende veg i dagen realiseres først, og resterende veg i dagen på strekningen må da inngå i en senere etappe.
5. Fylkestinget signaliserer at for å kunne realisere prosjektet må det forventes innkreving av en høy bompengandel.
6. Det må legges opp til en samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser i prosjektet, i samarbeid med Rana kommune som planmyndighet.
7. Videre fremdrift i prosjektet må ses forhold til rullering av regional transportplan og fylkeskommunens økonomiplan.
8. Fylkesrådet bes iverksette avbøtende tiltak i Bustneslia ved at det etableres info/stopp-punkter på begge sider av Bustneslia med lysregulering og elektronisk informasjons-/varseltavler.»

Det ble dessverre knapt jobbet videre med de to alternativene, med reguleringsplan og planprogram etter PBL osv. i samspill med Rana kommune.

I økonomiplan 2019-2022 ble det lagt inn oppstartmidler i 2022 på 20 millioner, i mai 2019 ble denne lovet økt med 80 mill.

I desember 2019 blir Bustneslia skyvet på nytt ut av 4 år perioden og det skulle jobbes videre med statlig medfinansiering, det ble samtidig poengtert at dette ikke betyde at andre prosjekt ble flyttet fremom Bustneslia.

Når det nå heller ikke er funnet rom for oppstart av Bustneslia i kommende 4 årsperiode er dette ikke akseptabelt og regionen må si klart fra til Fylkestinget om at Bustneslia må prioriteres.

Indre Helgeland Regionråd 30.11.21

Kjell-Idar Juvik

Sekretariatsleder