

Mulighetsstudie
bompengefinansiering

Fv 810 Bustneslia

Mo i Rana, 17.01.24

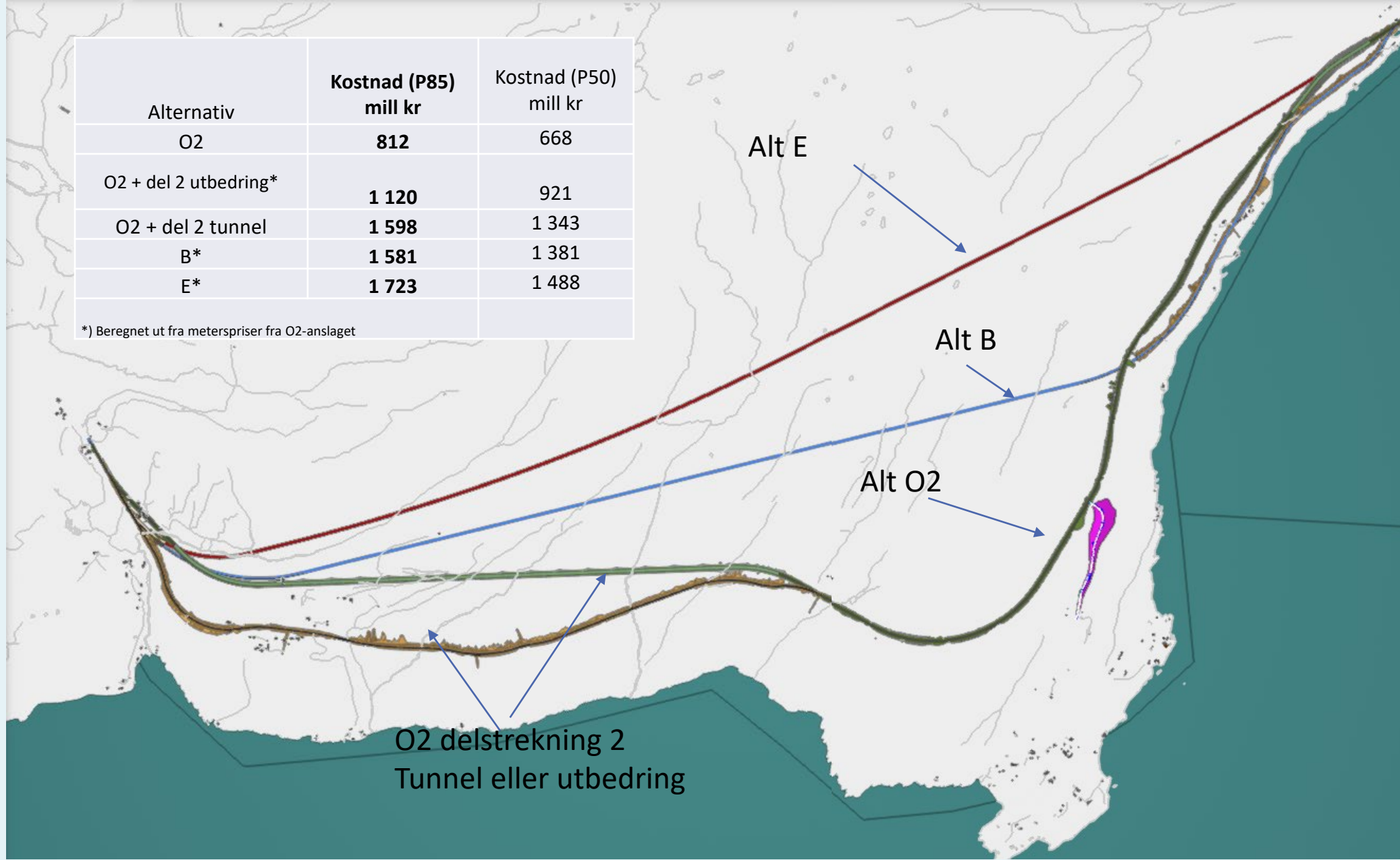
Agenda

- Oppsummering tidligere arbeider
- Resultater fra mulighetsstudiet
- Orientering om vegdrift over Bustneslia
- Diskusjon – veien videre?



Alternativ	Kostnad (P85) mill kr	Kostnad (P50) mill kr
O2	812	668
O2 + del 2 utbedring*	1 120	921
O2 + del 2 tunnel	1 598	1 343
B*	1 581	1 381
E*	1 723	1 488

*) Beregnet ut fra meterspriser fra O2-anslaget



O2 delstrekning 2
Tunnel eller utbedring



Vurdering av alternativer

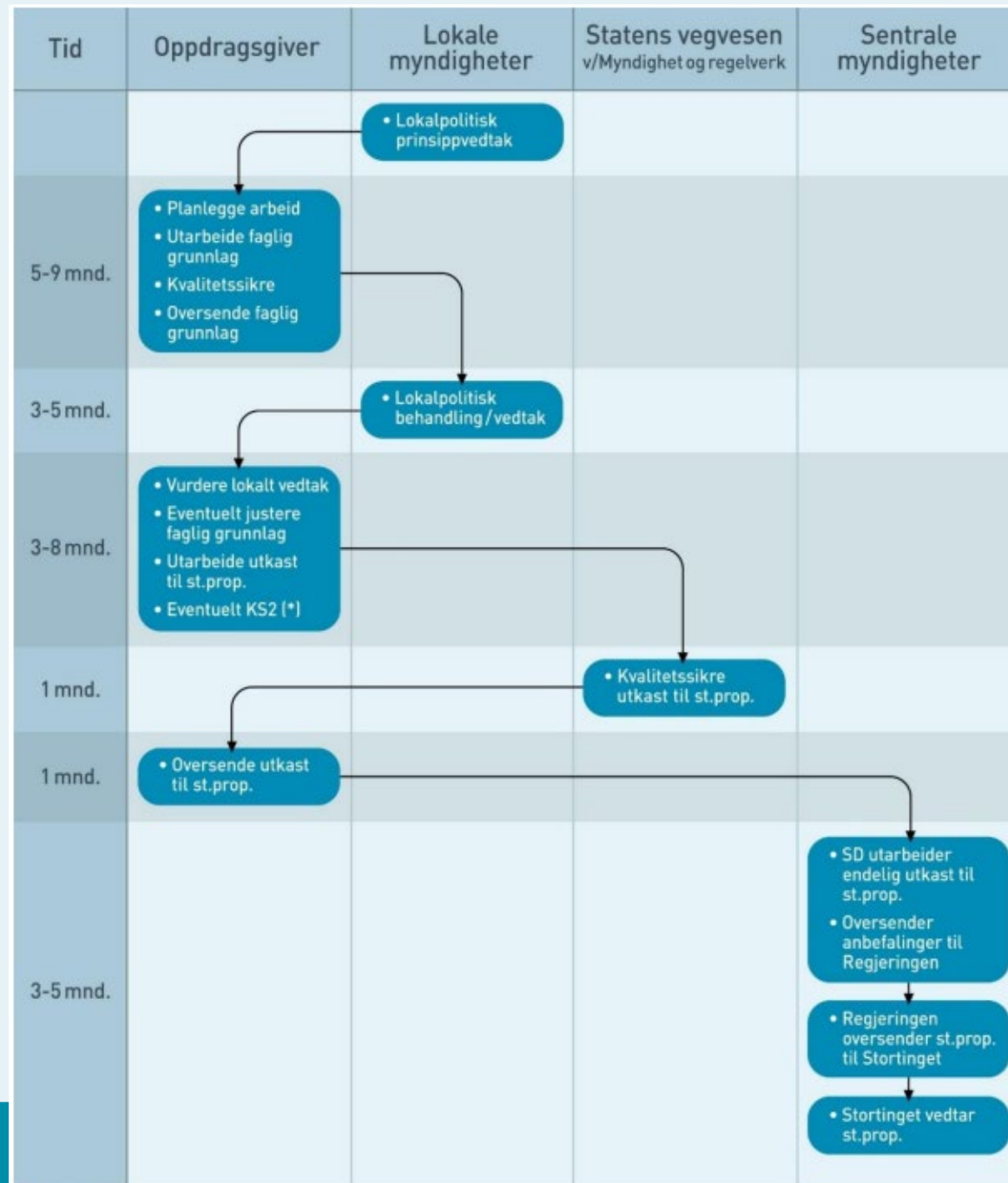
- Alle alternativene oppfyller minimumskravene for vegstandard Hø2 i håndbok N100 med tanke på stigning, bredde og kurvatur innenfor alternativenes start- og sluttunkt.
 - Alternativ O2 alene løser likevel ikke alle utfordringene på strekningen Sletten - Nyvoll, men omfatter det mest usatte partiet.
 - Det er kun alternativene B, E og O2 +del 2 tunnel som ikke vil gi noen restriksjoner for modulvogntog med totalvekt på 60 tonn. O2 Del 2 utbedring vil ha stigning > 6% over ca 1km, og vil dermed måtte ha restriksjoner for modulvogntog 60T på vinterstid.
 - Alternativene B og O2 medfører begge omfattende inngripen inn i eksisterende veg, og vil kreve til dels store tiltak for å opprettholde trafikkavvikling i anleggsperioden. Lengre perioder med stengt veg eller redusert oppetid vil måtte påregnes.
 - Alternativene O2 medfører store inngrep i terrenget, og vurderes som det alternativet med størst usikkerhet med tanke på gjennomførbarhet. Deler av strekningen innehar skjæringer med mer enn 30 meters høyde i utfordrende geologi som i dag ikke er tilstrekkelig kartlagt. Omfattende grunnundersøkelser må påregnes i planfase for dette alternativ.
- Tunnelalternativene B og E synes å være alternativene med færrest usikkerhetsmoment, og er også alternativene som i størst grad løser dagens utfordringer knyttet til stigning og kurvatur på hele strekningen.
 - Der alternativ B betinger utbedring av ca 1,7km veg i eksisterende trasé mellom Sletten og tunnelpåhugg øst, vil alternativ E kunne bygges med minimal påvirkning av trafikk på eksisterende veg underveis i anleggsperioden.



Bompengeprosessen

For å få grunnlag for å vurdere om det er realistisk å foreslå at et prosjekt kan gjennomføres som et bompengeprojekt bør det foretas en forhåndsvurdering/mulighetsstudie.

Dersom mulighetsstudien tilsier at et bompengeprojekt er gjennomførbart, bør studien framlegges til behandling i berørte kommuner og fylkeskommuner med sikte på å få lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede en bompengoordning.



(*) Samferdselsdepartementet er ansvarlig for gjennomføring av KS2.

Notat

Mulighetsstudie bompengeprojekt Fv 810 Bustneslia

Til:	Nordland Fylkeskommune, Transport og Infrastruktur	Fra:	ViaNova AS
Dato:	20.04.2023	Referanse:	2030161
Rev.:	0	Rev.dato:	
Sign.:	Fred Krohn	K.S.:	Eli Aadde Marthinsen



Resultater mulighetsstudie

- Utført av Vianova 2023
- Omfatter trafikkgrunnlag, framskrivningsberegninger og finansieringsberegninger

Trafikkgrunnlag

- Årsdøgnetrafikk = 1930

- Årlig trafikkvekst

År	Lette	Tunge
2018-2030	0.46%	1,59%
2030-2050	0,27%	1,57%

- Andel nullutslippskjøretøy

År	Lette	Tunge
2020	3,4%	5,,0%
2030	63,2%	20,6%
2050	99,8%	52,0%



Tabell 5. Basisforutsetninger for finansieringsberegninger

	Lette kjt	Tunge kjt
Fullpristakst	1,0	3,0
Brikkerabatt:	20 %	0 %
Andel brikke	90 %	100 %
Svinn (mtp innkrevning):	3,0 %	3,0 %
Rabatt for nullutslippskjøretøy, 2020	30 %	30 %
Rabatt for nullutslippskjøretøy, 2030	30 %	30 %
Rabatt for nullutslippskjøretøy, 2050	0 %	0 %
Trafikkvekst	NTP-vekst (for Nordland)	
Andel nullutslippskjøretøy	NB 2023	NB 2019
Timesregel:	Nei	
Passeringstak:	Nei	
Årlig prisvekst	2,0 %	
Årlig takstøkning	2,0 %	
Rente første 10 år	5,5 %	
Rente etter 10 år	6,5 %	
Kostnad innkrevningspunkt	1,50 MNOK ₂₀₂₂	
Årlig kostnad service/drift	0,1 MNOK ₂₀₂₁	
Passeringsavhengig driftskostnad	1,0 NOK ₂₀₂₂ pr passering	
Nedbetalingstid	15 år	
Fylkeskommunal finansiering	500 mill NOK ₂₀₂₂	
Startår lån / sluttår lån	2027 / 2030	
Investeringsprofil	Kostnad fordelt likt over årene med låneopptak	
Åpningsår	2030	

Beregningsresultat - basisberegning

- Maksimal beløp som kan finansieres, inkl
500 egenfinansiering fra NFK, er 816 mill kr

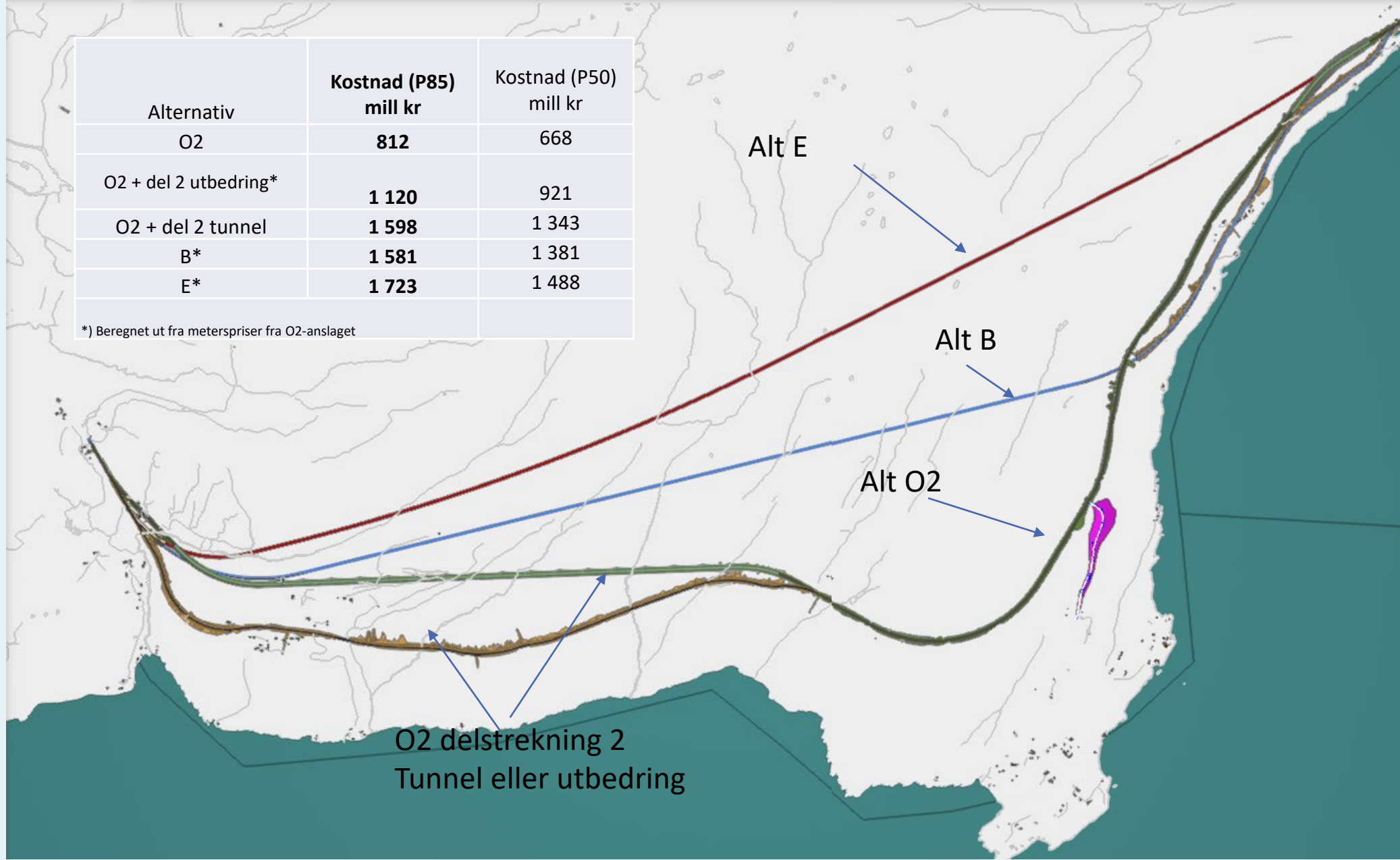
Tabell 6. Beregningsresultat som maksimal investeringskostnad

Innkrevingspunkt	Punkt A Bustneslia
ÅDT sum kjt 2022	1 927
Andel tunge 2022	10,2 %
Normaltakst lett kjt (2022-kr)	45
ÅDT startår (2030)	1 928
Gjennomsnittlig effektiv takst inkl. fritak ol. (for innkrevingsårene):	41,8
Forhold gj.sn effektiv takst / normaltakst lette	92,9 %
Årlig vekst for innkrevingsårene	0,43 %
Maks beløp som kan finansieres ved 15 års nedbetalingstid	816
Bompengeandel	39 %



Alternativ	Kostnad (P85) mill kr	Kostnad (P50) mill kr
O2	812	668
O2 + del 2 utbedring*	1 120	921
O2 + del 2 tunnel	1 598	1 343
B*	1 581	1 381
E*	1 723	1 488

*) Beregnet ut fra meterspriser fra O2-anslaget



O2 delstrekning 2
Tunnel eller utbedring

Tabell 7. Følsomhetsberegninger

	BASIS		FØLSOMHETSBEREGNINGER			
Innkrevingspunkt	Punkt A Bustneslia (Basis)	Punkt A Bustneslia (F1 - Avvisning 10%)	Punkt A Bustneslia (F2 -Normaltakst lette 25 kr og Takst tunge x 5,0 normaltakst lette)	Punkt A Bustneslia (F3 - Vekst tunge 2 X NTP forutsetning)	Punkt A Bustneslia (F4 - rente 3,0%)	Punkt A Bustneslia (F5 - Investerings- potensiale ~ 1.650 mill)
ÅDT sum kjt 2022	1 927	1 927	1 927	1 927	1 927	1 927
Andel tunge 2022	10,2 %	10,2 %	10,2 %	10,2 %	10,2 %	10,2 %
Normaltakst lett kjt (2022-kr)	45	45	25	45	45	160
ADT startår (2030)	1 928	1 839	1 928	1 958	1 928	1 928
Gjennomsnittlig effektiv takst inkl. fritak ol. (for innkrevingsårene):	41,8	42,4	29,0	44,5	41,8	148,7
Forhold gj.sn effektiv takst / normaltakst lette	92,9 %	94,2 %	115,9 %	98,8 %	92,9 %	92,9 %
Årlig vekst for innkrevingsårene	0,43 %	0,44 %	0,43 %	0,70 %	0,43 %	0,43 %
Maks beløp som kan finansieres ved 15 års nedbetalingstid	816	806	716	846	902	1 650
Bompengeandel	39 %	38 %	30 %	41 %	45 %	70 %

