



**POLARSIRKEL  
RÅDET**



## **Polarsirkelrådet - Indre Helgeland Interkommunalt Politisk Råd**

### **Møte Polarsirkelrådet 9. februar 2024**

---

#### **R- 8/24 FV810 Bustneslia**

Polarsirkelrådet gjorde følgende vedtak vi sist behandlet saken i regionrådet.

#### **Vedtak IHR møte 12. april 2023:**

**1. IHR anbefaler at det jobbes videre med følgende alternativ:**

**a) Tunnelalternativene**

**b) Mulighet for veg i dagen, eller kombinert med korte tunneler.**

**Det må gjøres geotekniske undersøkelser av alternativene før endelig valg av løsning.**

**2. I neste NTP-periode 2025-2036 må det inn en egen ordning for medfinansiering av viktige næringsveier i fylkene, der må Bustneslia prioriteres i første 6 års periode.**

**3. Når utkast til finansieringsplan er klar for Bustneslia må saken til prinsipiell behandling i Rana, Nesna og Lurøy kommune i tillegg til NFK.**

**4. IHR ber NFK se på om det er mindre utbedringstiltak som kan utføres snarlig for å bedre fremkommeligheten i tillegg til forsterket vintervedlikehold i påvente av en ny vegløsning**

Vi har etter dette jobbet for å få inn midler i Økonomiplan til NFK og jobbet for å få inn en ordning i kommende Nasjonal Transportplan (NTP) jfr. pkt. 2 i vedtak.

Videre har NFK jobbet med å se på muligheten for finansiering med å lage et bomprosjekt for Bustneslia. Dette ble presentert for AU i et møte med NFK v/Ledergruppa vegsiden 17. januar 2024 på Rådhuset Mo i Rana.

#### **Fra NFK stilte:**

Odd Inge Bardal, Fylkesdirektør Transport og infrastruktur

Christian Forsmo, Seksjonsleder vegutbygging

Lars Petter Kaski, Seksjonsleder vegdrift

Hanne Alvsing, Seksjonsleder plan og forvaltning

#### **Fra Regionrådet stilte:**

Geir Waage Ordfører i Rana

Paul Asphaug Ordfører i Hemnes

Håkon Lund Ordfører i Lurøy

Sølvi Andersen Ordfører i Hattfjelldal

Trond Vegard Sletten Ordfører i Træna

Kjell-Idar Juvik Sekretariatsleder PR

Kristin Frodahl Rognerud Prosjektleder RU

Forfall: Hanne Davidsen Ordfører i Nesna

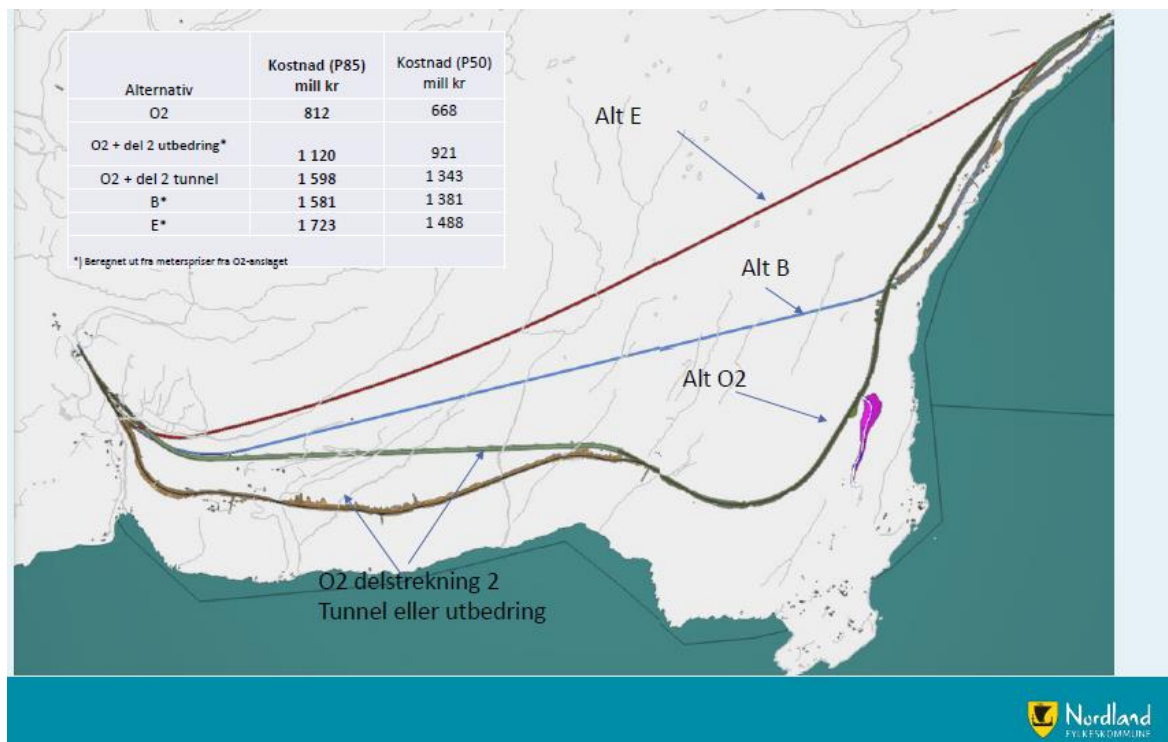
## Status:

FV810 Bustneslia ligger inne i RTP med kr. 500 mill.kr (100 mill.kr første periode 22-27) Ligger ikke inne noe i Økonomiplan 24-27.

Er utarbeidet en Mulighetsstudie bompengeprojekt RV 810 Bustneslia av ViaNova AS. (vedlagt)

Med dagens transportmengde ÅDT, vil bidraget fra bompenger kunne gi et bidrag på ca. 210 mill.kr ved en sats på kr. 25 før rabatt, og ca. 316 mill.kr ved en sats på kr. 45 for personbiler.

Når behovet for finansiering er på ca. 1,6-1,75 mrd.kr. for en tunnelløsning vil det mangle ca.800-900 mill.kr. For å ta inn et finansieringsbehov på 1.650 mill.kr måtte satsen vert satt til kr. 160 for personbiler om ikke fylkets bidrag økes, eller at det kommer noe statlig bidrag.



Tabell 7. Følsomhetsberegninger

Innkrevingspunkt	FØLSOMHETSBEREGNINGER					
	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 - Investeringspotensiale ~ 1.650 mill)
ADT sum kjørt 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 kjørt (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
Bompeandelen	39 %	38 %	30 %	41 %	45 %	70 %

### **Alternativ til tunnel**

NFK informerte om at de nå har lagt inn i de nye kontaktene permanent ordning med forsterket vegvedlikehold over Bustneslia. Noe de så langt har positive erfaringer med. Det forsterkede vedlikeholdet består i mye salt og grus, ekstra brøytebil i beredskap, tilsvarer nesten barveistrategi. Koster ca.1,5 mill.kr. i året.

### **Økt bidrag fra NFK og/eller Staten**

Regionrådet har både gjennom arbeidet med KVU Nord-Norge og innspill til NTP jobbet for å få regjering/Storting med på et spleiselag på viktige næringsveier som eies av Fylkene.

Dette er mulig i kommende NTP å legge inn som en søkbar sekkepost på lik linje med tilskudd til rassikring av Fylkesveier.

Om vi lykkes i dette arbeidet vil vi tidligst kunne få svar på i juni når NTP for perioden 2025-2036 skal vedtas i Stortinget.

Videre vil rammen fra NFK kunne økes, men med dagens rammer til NFK vil det nok være krevende å få på plass en dobling av bidraget fra NFK.

### **Veien videre**

NFK v/ledergruppen anbefalte å gå videre med en løsning med punktvis utbedringer på de mest utsatte strekningen/svingene som en løsning foran å jobbe videre med tunnelloøsning.

Hva disse utbedringen skulle omfatte må det da gjøres en vurdering på og forventet effekt.

Viser også til at i det nye Fylkesrådets sin POLITISK PLATTFORM 2023-2027 (Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre) har de følgende formulering :

Videreføre Kyst-til-markedsstrategien, herunder jobbe for overføring av viktige næringsveier til staten. Hva dette vil si for Bustneslia har vi så langt ikke fått noen avklaring på.

AU i Polarsirkelrådet har drøftet saken, men vil ikke forlate Tunnelalternativene da de mener dette er den mest fremtidsrettede løsningen på denne viktige næringsveien fra kyst til innland.

AU er også tydelig på at egenfinansiering ikke kan ligge langt over satsene på E6 i regionen, og at det kun er aktuelt å vurdere egenfinansiering ved bygging av tunnel.

Før saken om en prinsipiell behandling i kommunene om egenfinansiering gjøres, vil Polarsirkelrådet gi sin anbefaling og vil derfor drøfte dette på første Polarsirkelrådsmøte. Det er også viktig at evt.

lånegarantier blir fordelt på alle berørte kommuner og ikke bare på Rana og NFK noe som betyr at denne saken da må behandles i flere kommuner enn i Rana og NFK.

Kortsiktig vil NFK fortsette med økt vintervedlikehold, som er lagt inn i kontrakt 5

### **Hva er så alternativene:**

- I) **Fortsette forsterket vintervedlikehold, som lagt inn i kontrakt kommende 5 år + punktvis permanente utbedringer (da droppes tunnelloøsning).**  
Skal dette alternativet vurderes må det utredes hva som ligger i punktvis utbedring og hvilken effekt dette vil ha for fremkommeligheten.
  
- II) **Jobbe videre med finansiering av Tunnelloøsning, vil avhenge av egenfinansiering og statlig medfinansiering, og /eller økt bidrag fra NFK.**  
Første mulighet for å få en slik løsning er NTP behandlingen som skal vedtas i juni av Stortinget. En dobling av bidraget fra NFK vil være krevende, og når vi ser viljen til dette

prosjektet ved å ikke løfte inn en krone i kommende økonomiplan så ansees dette som lite realistisk.

**III) Jobbe videre med en vegløsning i dagen uten egenfinansiering**

Dette alternativet er ikke anbefalt fra veieier/NFK og det anbefales å kombineres med noen mindre tunneler om hele strekningen skal utbedres.

**IV) Jobbe for statlig overtakelse av FV810**

En overføring til Staten av denne veistrekningen vil ikke automatisk gi en snarlig løsning. Første mulighet å få vurdert dette prosjektet vil da være i NTP-behandlingen i 2028 for perioden 2029-2041. Skal dette gjøres må det være for at man ikke mener at NFK er den rette veiere for å klare å løse denne veistrekningen i fremtiden og at vi har tro på at vi kan vinne i en Nasjonal kamp om midlene.

**Forslag til Vedtak:**

Mo i Rana 07.02.2024

Kjell-Idar Juvik  
Sekretariatsleder