



**Indre Helgeland Regionråd
Rådsmøte 2-2023**

Sak R 13/23 Bustneslia, veien videre.

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 tilprinsipiell 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**

NFK har klart signalisert at de mener det bør jobbes videre med Tunnelalternativene. De mener også at det må gjøres vedtak som gir prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering. NFK vil nå utføre en finansieringsanalyse som danner grunnlag for en foreløpig finansieringsplan som må ligge som grunnlag for slike vedtak i Kommunene og Fylket.

Regionrådet må nå sammen med NFK arbeide videre med de alternativene som man velger å gå videre med og jobbe sammen med NFK for å få på plass en statlig medfinansiering i kommende NTP.

Saken ble diskutert i AU 30. mars 2023. Endelig anbefaling pkt. 1 i vedtak gjøres på IHR møte.

Forslag til vedtak:

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

- 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.**

Sammendrag:

RTP 2022-2033

Fv. 810 Bustneslia ligger inne med 100 mill. kr i første seksårsperiode (2022-2026) og 400 mill. kr i siste seksårsperiode (2027-2033) i RTP. Prosjektet ligger ikke inne i gjeldende økonomiplan. Legges dette til grunn er tidligste anleggsoppstart 2026.

Nordland fylkeskommune har vurdert og kostnadsberegnet løsningen som ble presentert av Indre Helgeland Regionråd, sammen med løsningene som er utredet tidligere.

Vi har fått presentert NFK sine utredninger både direkte i IHR møte des-22 og på åpent møte feb-23.

NFK har gjort en grundig gjennomgang av Ospas alternativet med åpen vegløsning med tilhørende kalkyle og har følgende kommentarer:

- Løsningen må justeres på en rekke områder for å ivareta krav i vegnormaler – Korrigering og optimalisering av radier, økte grøftbredder samt kraftig justering av skjæringer. Dette alene gir en dobling av mengdene knyttet til sprenging, opplasting og transport.

- Løsningen starter i øst med stor fylling på eksisterende veg. På grunn av sidebratt terreng ansees det som lite gjennomførbart å skulle etablere en midlertidig anleggs veg langs yttersiden av dagens fv. 810, og langvarig stenging av fv.810 vil være nødvendig. NFK vurdering er at det er behov for 450 m tunnel i starten av traseen for å komme opp i rett høyde.

- De siste 1,4 km mot Slettbakkbekken legger O1 opp til kryssing av dagens veg og videreføring på store fyllinger i særlig sidebratt terreng langs yttersiden av dagens veglinje. Vår vurdering er at veglinjen må flyttes.

- Enhetsprisene i kalkylen ansees ikke som urealistiske, men er i nedre sjikt av tidligere erfarte priser.

• Bearbeidet og justert versjon i henhold til våre vurderinger over, «O2», utgjør 593 mill. kr med samme enhetspriser som i OSPAS sin opprinnelige kalkyle. NFK har kostnadsberegnet løsningen med egne erfaringspriser, og dette gir styringsramme (P50) på 668 mill. kr og kostnadsramme (P85) på 812 mill. kr. I fylkeskommunens planer og budsjett legges kostnadsrammen som fylkestingets vedtatte prosjektramme.

Det må også bemerkes at forslaget ikke løser utfordringene på strekningen Nyvoll – Slettbakkbekken, men som det kommer frem av forprosjektet er ikke dette den mest utfordrende strekningen.

For å kunne gjøre noe med utfordringene på strekningen Nyvoll-Slettbakkbekken ser NFK to mulige løsninger i kombinasjon med O2 (bearbeidet IHR-løsning):

- 2,5 km tunnel mellom Nyvoll og endepunkt O2 del 1, rett ved høybrekk. Kostnadsberegnet til styringsramme (P50) 679 mill. kr og kostnadsramme (P85) 786 mill. kr.
- Utbedring / ny veg i dagens trasé mellom Nyvoll og høybrekk ved Slettbakkbekken. Løsningen vil gi restriksjoner for modulvogntog 60T på vinterstid. Løsningen er ikke kostnadsberegnet.

Legges dette til grunn skiller ikke løsningen presentert av Indre Helgeland regionråd seg vesentlig fra de andre løsningene som er vurdert tidligere i forhold til kostnad. Prosjektet er ikke fullfinansiert i RTP og løsning/omfang og finansiering må vurderes videre, ref. RTP.

NFK hadde sist vinter forsterket vinterdrift på fv. 810 Bustneslia, med svært gode resultat, ref. også omtale i RTP. Dette driftsnivået er lagt inn i ny driftskontrakt og vil derfor bli videreført i kommende vintre også.

Kostnad:

Forslag OSPAS	kr. 300 mill.
IHR spilt inn juni-22	kr 400 mill.
NFK	kr. 593 mill.
Inkl. Tunnel P50	kr. 668mill. (450 m tunnel) (P85) 812 mill.kr.

I tillegg kommer:
Nyvoll-Slettbakkbekken
Alt. 1 (P50) 679 mill. kr og kostnadsramme (P85) 786 mill. kr. (2,5 km tunnel)
Sum hele strekningen kr. P85 = kr. 1598 mill. P50= 1343 mill.kr.

Tidligere kalkyler 2017:

Kostnader 2017 200-800 mill (+/- 40%= 120-1120 mill)

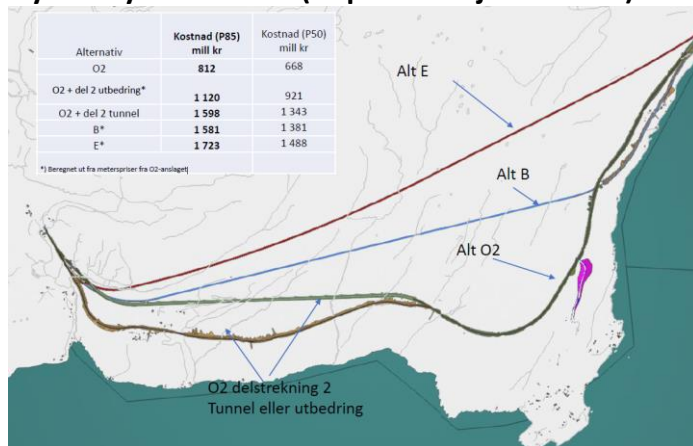
Kostnader

Kostnadene er beregnet ut fra at det bygges etter vegklasse Hø2.

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

Dersom det skal bygges etter vegklasse H2 vil kostnadene bli vesentlige høyere. Dette gjelder for alle alternativene, men spesielt for A- og C-alternativene hvor det må gjøres store endringer i forhold til det som er prosjektert i denne rapporten.]

Nye kalkyler fra NFK (se presentasjon fra NFK)



Merknad fra IHR møte 16.feb-23

«Når det gjelder Bustneslia og veien videre, vil Regionrådet avvente valg av anbefalt løsning-/alternativer.

Fylkeskommunens jobber videre med en foreløpig finansieringsplan basert på en finansieringsanalyse, deretter vil Regionrådet og Kommunene bedre kunne ta stilling til alternativene og kunne gjøre prinsippvedtak.

Regionrådet var fornøyd med tilbakemeldingen fra Fylkeskommune at forsterket vintervedlikehold i Bustneslia blir tatt inn i ny kontrakt fra høsten 2023, og dette må gjelde til ny vegløsning er på plass.

Regionrådet vil drøfte saken grundigere på sitt neste Rådsmøte i april da det ble kort tid fra det åpne møtet på mandag til regionrådets møte i dag.»

I ettertid av det åpne møte på Mo har vi også fått et nytt innspill om åpen vegløsning fra Trond Møllersen legges ved saken, og sendes til NFK som veieier.

Finansiering

Fylket har satt av 500 millioner kr. i sin RTP 2022-2033. De forutsetter også at det må innbompenger i prosjektet. Regionrådet har startet jobben med å jobbe for å få på plass en statlig medfinansieringsløsning til viktige fylkesveier i neste NTP. Dette ble bl. annet tatt opp på Samferdselskonferansen for Nord-Norge som regionrådene hadde i Oslo jan-23 og på KVU møte i Tromsø feb-23.

Det vil være viktig å få en slikk ordning inn i neste NTP-periode med en egen tilskuddspott til opprusting/bygging viktig næringsveier i fylkene, på lik linje med øremerkede midler til rassikring.

Mo i Rana 30.03.23

Indre Helgeland Regionråd

Kjell-Idar Juvik
Sekretariatsleder