



**POLARSIRKEL**  
**RÅDET**



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

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

---

Bustneslia veien videre!

**Polarsirkelrådet diskuterte fremtidig løsning for FV810 Bustneslia på sitt møte 9. februar.**

NFK har prioritert Fv. 810 Bustneslia i den Regionale Transportplan (RTP 2022-2033) som ble vedtatt i 2022 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 2024-2027.

NFK har i sin nye driftskontrakt lagt inn forsterket vintervedlikehold for Bustneslia som et permanent tiltak, dette har bedret fremkommeligheten, men er etter Polarsirkelrådet sin mening ingen permanent løsning for denne strekningen.

Som tidligere vedtak i Fylkestinget og anbefalinger fra Statens Vegvesen er en lang tunnelloøsning det som vil gi en fremtidsrettet veg for denne viktige ferdselsåren mellom kyst og innland.

Polarsirkelrådet mener det må jobbes videre med en lang tunnelloøsning.

Det er allerede i dag en stor andel av tyngre kjøretøy over Bustneslia. Utbygginger innafor Havbruk og andre satsinger på kysten vil bety en betydelig økt trafikk. For å få en fremtidsrettet vegløsning er en lang tunnel gjennom Bustneslia det som best vil ivareta transportbehovet fra kyst til marked. Det er viktig å ikke bare legge til grunn antall biler (ÅDT) men også verdien av godset som transporteres på denne veistrekningen og som vil økes betydelig i årene fremover. Bare fra oppdrettsnæringen er dette mange milliarder i eksportverdi som må vektlegges når både Stat og fylke skal prioritere fremtidige investeringer på fylkesveiene. Det er også store planer for nye utbygginger på Nord-Helgeland som vil gi en betydelig økt trafikk over Bustneslia.

#### **Finansiering**

En tunnelloøsning vil koste over 1,6 mrd. kroner og krever en betydelig økning av bevilgningen utover de 500 millioner som står i RTP. Polarsirkelrådet mener det må legges inn midler i kommende Nasjonal Transport Plan (NTP) som medfinansiering til viktige næringsveier i fylkene og at rammen fra NFK må økes for å klare å finansiere en tunnel gjennom Bustneslia. Polarsirkelrådet er også åpne for egenfinansiering om det blir lang tunnel.

NFK har fått utredet muligheten for egenfinansiering som viser at det ikke lar seg gjøre å løse investeringen med de 500 millioner + egenfinansiering på resten, da dette vil gi en bomsats på hele kr.160 før rabatt på personbiler. For å klare å finansiere en lang tunnel må bidraget fra fylket økes og/eller et statlig bidrag for å komme på et akseptabelt nivå på egenfinansieringen.

Polarsirkelrådet forventer derfor at staten stiller opp sammen med fylket for å finansiere en tunnelloøsning på denne viktige næringsveien. **I neste NTP 2025-2036 som skal vedtas i juni-24, må det inn en egen ordning for medfinansiering av viktige næringsveier i fylkene, der må Bustneslia prioriteres i første 6 års periode.**

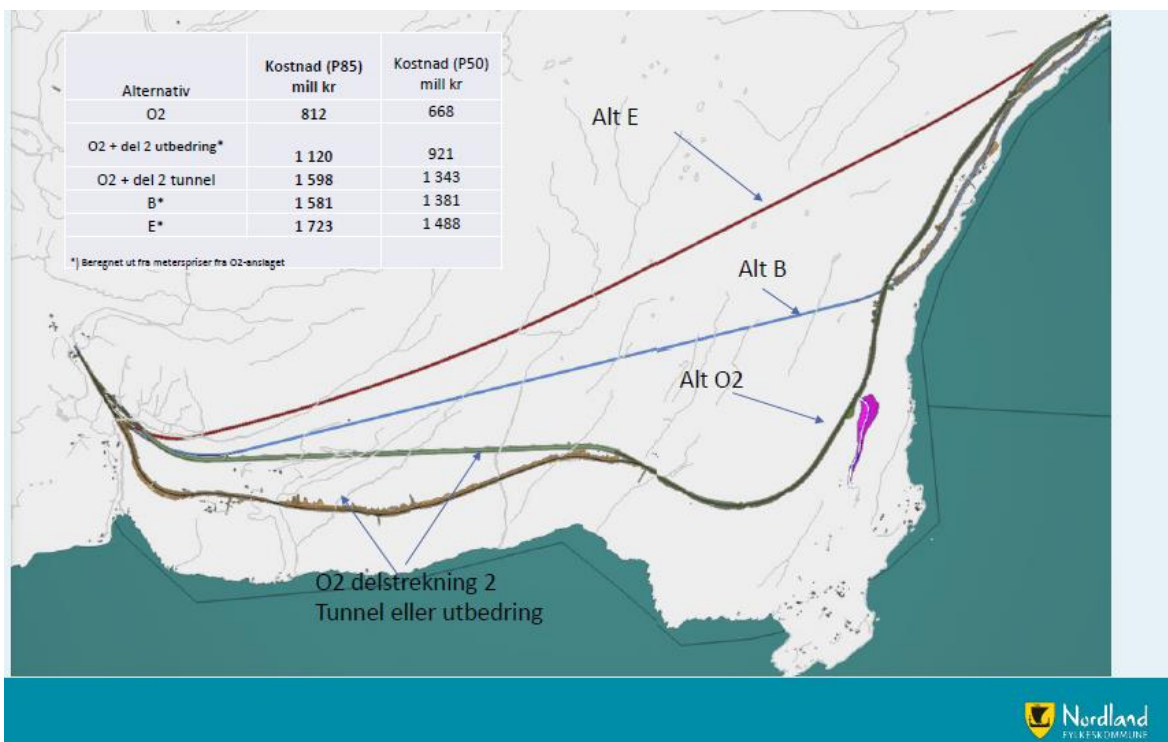
Vi er kjent med at NFK vurderer å droppe tunnelløsning og satse på punktvisse utbedringer i tillegg til forsterket vintervedlikehold, dette vil nok forbedre fremkommeligheten noe, men er etter Polarsirkelrådet mening ingen fremtidsrettet løsning for denne viktige veistrekningen.

Polarsirkelrådet gjorde følgende vedtak på sitt møte 9. februar 2024:

- 1. Polarsirkelrådet anbefaler at det jobbes videre med Lang tunnelløsning for Bustneslia. Nordland Fylke må øke sitt bidrag utover de 500 millionene i RTP, i tillegg må Staten bidra med en medfinansiering.**
- 2. Polarsirkelrådet anbefaler Kommunene å akseptere egenfinansiering forutsatt lang tunnelløsning.**

Mo i Rana 10.02.2024

Kjell-Idar Juvik  
Sekretariatsleder



#### Status:

Er utarbeidet en Mulighetsstudie bompengeprojekt RV 810 Bustneslia av ViaNova AS  
 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	BASIS		FØLSOMHETSBEREGNINGER			
	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 - Investeringspotensiale ~ 1.650 mill)
ÅDT 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 lett kjørt (2022-kr)	45	45	25	45	45	160
ÅDT størrelse (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
Bompengandelen	39 %	38 %	30 %	41 %	45 %	70 %