

FV. 76 TOSENVEIEN

UTREDNING AV STANDARDKRAV OG ALTERNATIVER FOR UTBEDRING



Saksnr: 24/2511
Prosjektnr. 6806115
Dato: 27.11.2025

Innhold

Forord	4
1 Sammen drag	5
2 Innledning	6
3 Situasjonsbeskrivelse	9
3.1 Dagens vegnett	9
3.2 Bosetting	11
3.3 Pendling	11
3.4 Næringsliv	11
3.5 Nødetater og helsetransport	11
3.6 Geologi og grunnforhold	11
3.7 Natur, landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø	12
3.8 Klima	12
3.9 Totalforsvar og sivil beredskap	13
4 Rammebetingelser og plangrunnlag	13
4.1 Økonomi	13
4.2 Overordnede føringer og aktuelle arealplaner	13
5 Behov og mål	14
6 Strekningsvise alternativer	15
6.1 Delstrekninger	15
6.2 Alternativer	15
6.3 Forutsetninger	16
6.4 Delstrekning 1	16
6.4.1 Alternativ 0+_1	16
6.4.2 Alternativ 1_1	17
6.4.3 Alternativ 2_1	18
6.4.4 Alternativ 3_1	19
6.5 Delstrekning 2	19
6.5.1 Alternativ 0+_2	19
6.5.2 Alternativ 1_2	20
6.5.3 Alternativ 2_2	21
6.5.4 Alternativ 3_2	22
6.6 Delstrekning 3	22
6.6.1 Alternativ 0+_3	22
6.6.2 Alternativ 1_3	23
6.6.3 Alternativ 2_3	24

6.6.4	Alternativ 3_3.....	25
6.7	Delstrekning 4.....	25
6.7.1	Alternativ 0+_4.....	25
6.7.2	Alternativ 1_4.....	26
6.7.3	Alternativ 2_4.....	27
6.7.4	Alternativ 3_4.....	28
6.8	Delstrekning 5.....	28
6.8.1	Alternativ 0+_5.....	28
6.8.2	Alternativ 1_5.....	29
6.8.3	Alternativ 2_5.....	31
6.8.4	Alternativ 3_5.....	32
6.9	Helhetlige løsninger	33
6.9.1	Helhetlige løsning – alternativ 2A.....	33
6.9.2	Helhetlig løsning – alternativ 3B.....	33
6.9.3	Helhetlig løsning – alternativ 0+C.....	35
7	Uprioriterte løsninger.....	36
8	Finansieringsanalyse.....	39
8.1	Finansieringsanalyse og bompengepotensiale.....	39
9	Medvirkning og informasjon	42
10	Kilder	43

Forord

Utredning av standardkrav og alternativer for utbedring av fv. 76 Tosenveien, skal belyse aktuelle muligheter for større og mindre utbedringstiltak, samt helt nye veglinjer.

Kartlegging av utfordringsområder og mulighetsområder er gjennomført som en kartanalyse, supplert med befaring og dronefilming. Det kan derfor være større og mindre avvik fra de faktiske forhold.

Utredningen er på et overordnet nivå og tar ikke detaljert stilling til selve utførelsen. Det er forutsatt at utbedringstiltak som eventuelt prioriteres politisk gjennom Transportplan Nordland, økonomiplan og budsjett, skal gjennomgå detaljprosjektering før iverksetting. Eventuelt også foregående reguleringsarbeid for større tiltak. Påfølgende planlegging og prosjektering kan avdekke behov for supplerende utbedringer.

Kostnadsanslag er gjennomført for å finne kostnadsrammen (P85) og styringsrammen (P50) for to helhetlige alternativer. Nordland fylkeskommune legger vanligvis kostnadsrammen (P85) til grunn i sine budsjett. Det gjennomførte kostnadsanslaget inkluderer utgifter fra og med regulerings- og prosjekteringsnivå til ferdigstilt anlegg inkl. mva.

Utredningen er bygd opp med følgende hovedinndeling:

- Bakgrunnsinformasjon
- Behov og mål
- Alternativer
- Finansieringsanalyse

Utredningen er utarbeidet av Nordland fylkeskommune, Transport og infrastruktur. Styringsgruppe har vært ledergruppa for Transport og infrastruktur v/ Odd Inge Bardal og prosjektet er formelt eid av plan og forvaltning v/ seksjonsleder Hanne Alvsing.

Utredningsarbeidet er gjennomført av en egen prosjektgruppe i 2024/2025.

Prosjektgruppa har bestått av:

Prosjektleder John Alvin Mardal

Utbygging v/ Terje Krommen

Drift og vedlikehold v/ Steffen Bech Stene og Arnt Fagerli

Vegplanlegger Isak Helvik Forsdahl (senere Norconsult)

Bru og konstruksjon Ali Rahim Kesen

Trafikkgrunnlag Oda Berg Aspevold

Anslag v/ Andreas Henriksen

1 Sammendrag

Utredningen omfatter vurdering av standardkrav og alternativer for utbedring av fylkesveg 76, Tosenveien, som strekker seg ca. 87 km mellom fv. 17 og E6. Vegen har stor betydning for lokal bosetting, næringsliv, nødetater og regional transport. Den er preget av smal vegbredde, dårlig kurvatur og bæreevne samt rasutsatte områder.

Tosenveien er en viktig tverrforbindelse, men har utfordringer knyttet til fremkommelighet og sikkerhet. Målet er å sikre en effektiv og trafikksikker transportkorridor. Utredningen skal danne grunnlag for politiske prioriteringer i Transportplan Nordland og økonomiplan fra 2026.

Vegen er delt inn i fem delstrekninger. Innenfor hver delstrekning er det vurdert fire alternativer:

Alternativ 0+: Mindre utbedringer og sikring av dagens veg.

Alternativ 1: Minimum 6,5 m bredde og utbedringsstandard.

Alternativ 2: 6,5 m bredde, kurvaturutbedring for modulvogntog.

Alternativ 3: Nye veglinjer og tunneler.

Alternativene kan kombineres på ulike måter gjennom hele strekningen fra E6 til fv. 17, men i utredningen er det skissert tre helhetlige løsninger basert på alternativene 0+, 2 og 3, der 2A og 3B gir gjennomgående standardheving:

- Alternativ 2A: Oppgradering til 6,5 m bredde og R175 kurvatur - kostnad 4,6 mrd. kr (kostnadsramme/P85).

Oppgitt kostnad for alternativ 2A kan trolig reduseres betydelig ved fravik av krav til kurvatur.

- Alternativ 3B: Oppgradert veg og nye tunneler. Reduserer kjørelengde med 18–19 km. Kostnad 9,7 mrd. kr (kostnadsramme/P85).

- Alternativ 0+C: Punktvisse utbedringer etter behov. Ingen kostnadsanslag.

Det er gjennomført møter med direkte berørte kommuner, lokalt prosjekt representert ved Brønnøy næringsforum og Helgelandsrådet samt samiske interesser.

2 Innledning

Planlegging av Tosenveien kan spores tilbake til 1933 og Tosenveinemndas arbeid (Banett.no 2023).

Ved åpning av Tosentunnelen i 1987 ble det etablert en fergefri tverrforbindelse for kommunene Brønnøy og Sømna fra daværende rv. 17 til E6. Etter regionreformen i 2010 ble rv. 17 omklassifisert til fv. 17 og Tosenveien omklassifisert fra rv. 803 til fv. 76.



Figur 1: Tosentunnelen i retning Brønnøysund (vegkart.no)

Det har vært gjennomført en rekke utbedringer av Tosenveien over mange år, grunnet generelt dårlig vegstandard og rasutfordringer mm. Molvikhammartunnelen ble åpnet i 2014. Våren 2016 gikk det to skred i Tosbotn som førte til at det måtte bygges 700 meter ny veg. Vegen var helt stengt i tre måneder under dette arbeidet.

Ellers er det det i senere tid gjennomført rassikringstiltak, utbedret et parti på totalt 600 m ved Sausvatnet og kurvaturutbedringer ved Lande.



Figur 2: Raset i Tosbotn (Brønnøysund avis 2016)

I fylkeskommunens økonomiplan 2019-2022 ble det vedtatt at viktige næringsveger skal prioriteres i tråd med strategien «Fra kyst til marked». Satsningen skal bedre fremkommeligheten og øke trafiksikkerheten, samtidig som miljøtiltak skal tas hensyn til ved planlegging av prosjektene. I økonomiplanen ble fv. 76. omtalt under strategien punktvisse utbedringer.

Aktuelle punktvisse utbedringer kan være

- Kurvatur
- Breddeutvidelser
- Forsterkning
- Omlegging av veg med hensyn til bebyggelse og tekniske installasjoner

I handlingsprogram til Regional transportplan for perioden 2022 – 2033, vedtatt juni 2022, er Tosenveien prioritert med henholdsvis kr 150 mill. kr i perioden 2022-2027 og deretter kr 250 mill. kr i perioden 2028-2033.

I økonomiplan 2025-2028 er det avsatt 10 mill. kr i 2027 og 40 mill. kr i 2028.

Nordland fylkeskommunes politiske plattformen 2023 -2027 «Et blågrønt skifte» legger føringer for satsingen på samferdsel.

Brønnøy kommune har uttrykt forventninger om en generell standardheving av vegen og kommunestyret gjorde følgende vedtak 18.10.2023:

«1. Brønnøy kommune ber Nordland fylkeskommune om å jobbe frem flere alternativer for utbedring av Fv. 76 Tosenveien

2. Brønnøy kommune ber om at det tas med noen alternativer der bompengefinansiert prosjekt utredes som en mulig delfinansiering for helhetlig utbedring av Fv. 76 Tosenveien.»

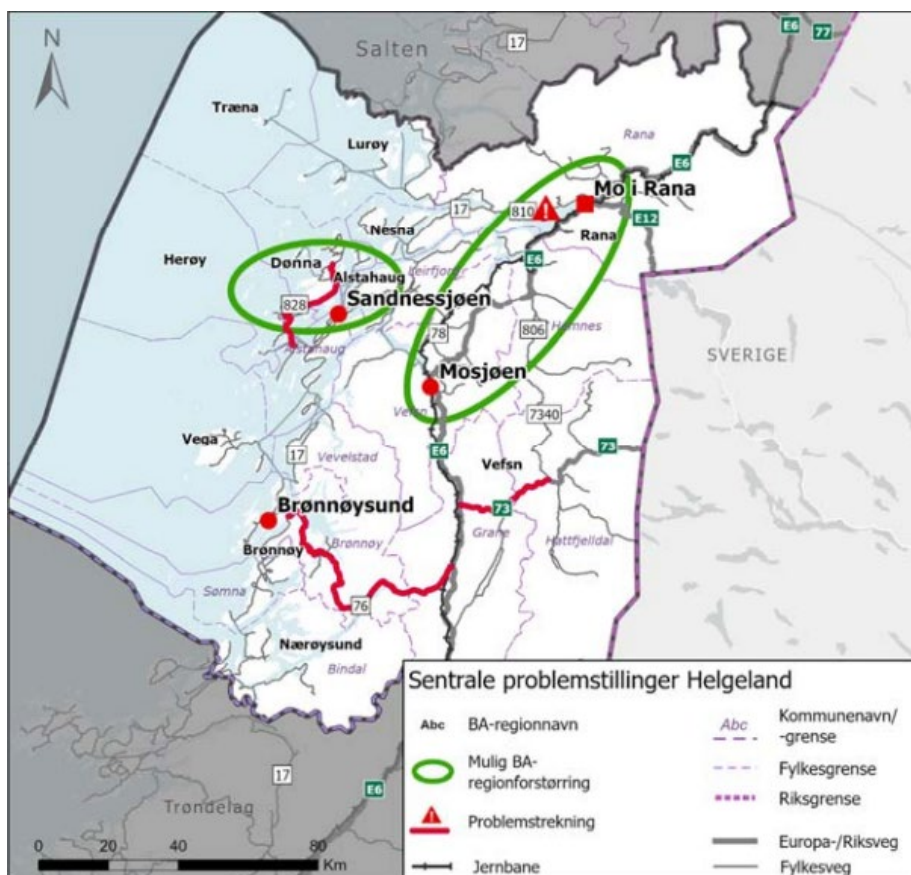
Det er etablert en interkommunal arbeidsgruppe ledet av Brønnøy næringsforum med styringsgruppe bestående av ordførerne fra Brønnøy, Vega, Sømna, Vevelstad og Grane samt Helgelandsrådet.

Prosjekt målet for gruppen er følgende:

- Være pådriver for realisering av utbedring av fv. 76
- Innhente og utrede dokumentasjon der vi kan bidra
- Øke samarbeidet mellom berørte kommuner

KVU-Nord-Norge

Tosenveien er omtalt i delrapport «Regionale problemstillinger for persontransport» til KVU Nord-Norge (Statens vegvesen, Kystverket, Jernbanedirektoratet, Avinor 2023). Her er Tosenveien en av fem utpekte riks- og fylkesvegstrækninger på Helgeland med problematikk knyttet til framkommelighet. Den er beskrevet slik; «Fv. 76 har smal veg, dårlig geometri og er skredutsatt.»



Figur 3: Sentrale problemstillinger Helgeland (KVU-Nord-Norge)

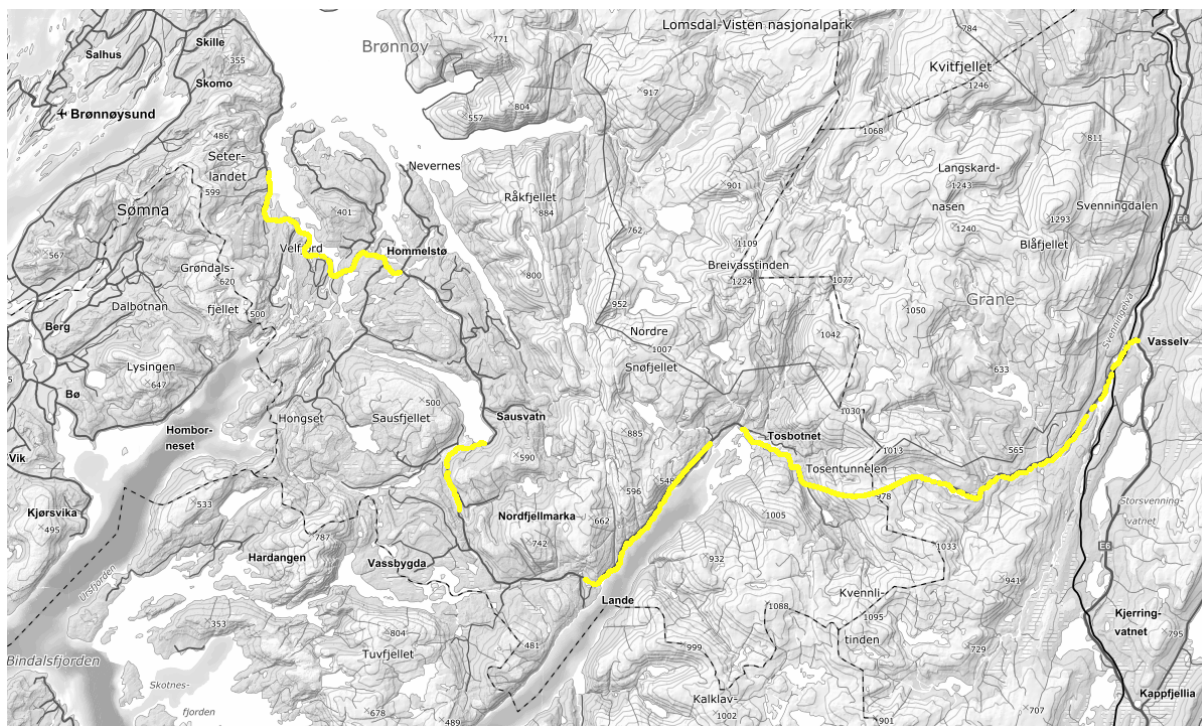
3 Situasjonsbeskrivelse

3.1 Dagens vegnett

Nedenfor følger en kort beskrivelse av vegstrekningen og relevante forhold knyttet til vegen og samfunnet rundt.

Vegens beskaffenhet

- Vegen har en total lengde på ca. 87,4 km
- Vegtypen klassifiseres som øvrig hovedveg Hø1 etter Statens vegvesen håndbok N100
- Total vegbredde og dekkebredde er varierende fra 5,2 meter på det smaleste, ca. 19 km er registrert å ha en dekkebredde under 6,5 m.



Figur 4: Gul midtlinje på deler av Tosenveien

- Fartsgrense er varierende fra 60 til 80 km/t
- 20 bruer, 11 kulverter og 668 stikkrenner
- 4 tunneler; Tosen, Bjørnstokk, Molvikhammaren og Dagslått
- Det er registrert 11 tilfeller av stigning større enn eller lik 5%
- Holdningsklasse langs hele vegstrekningen er streng, det vil si at antall avkjørsler må være begrenset og generell byggegrense er 50 meter (Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser langs fylkesveg i Nordland 2021)

Transport

- Årsdøgnetrafikk (ÅDT) 2024, basert på kontinuerlige målinger og estimater, varierer fra 320 til 900 (med størst mengde på strekningen Hommelstø til fv. 17). Tungebilandelen varierer fra 12 til 26 %. Gjennom prosjektet er det gjennomført kontrollmålinger ved Gåstjønnå (407), Sausvatnet (524) og Sevtjønnå (898)

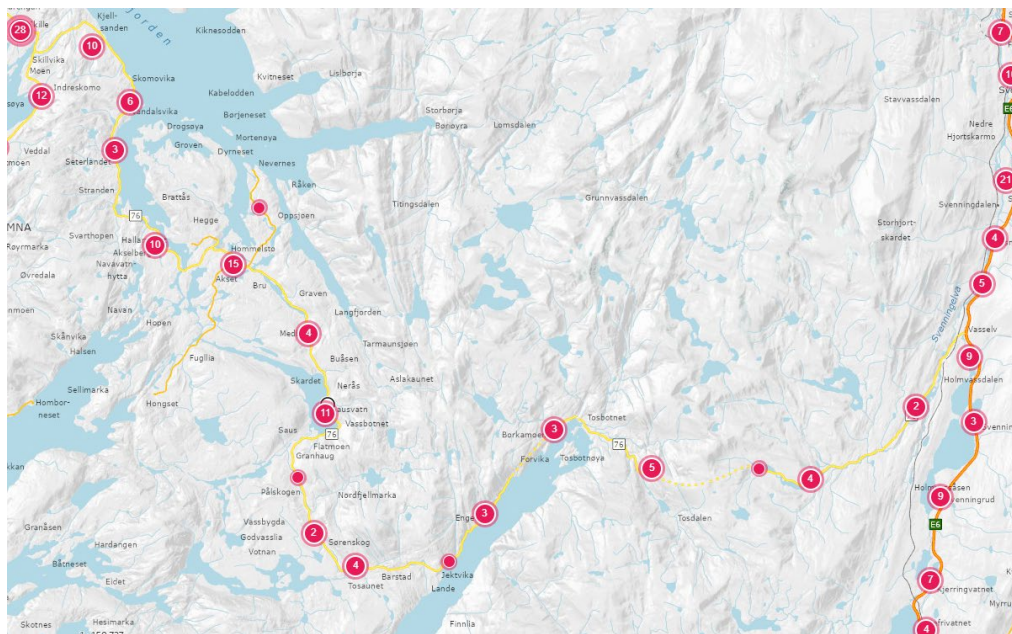
- Vegen trafikkeres av kollektivtransport i form av bussruter Brønnøysund – Tosbotn - Mosjøen
- Bruksklasse normaltransport 10/50

Myke trafikanter

- Vegen er ikke tilrettelagt med gang- og sykkelvegløsninger

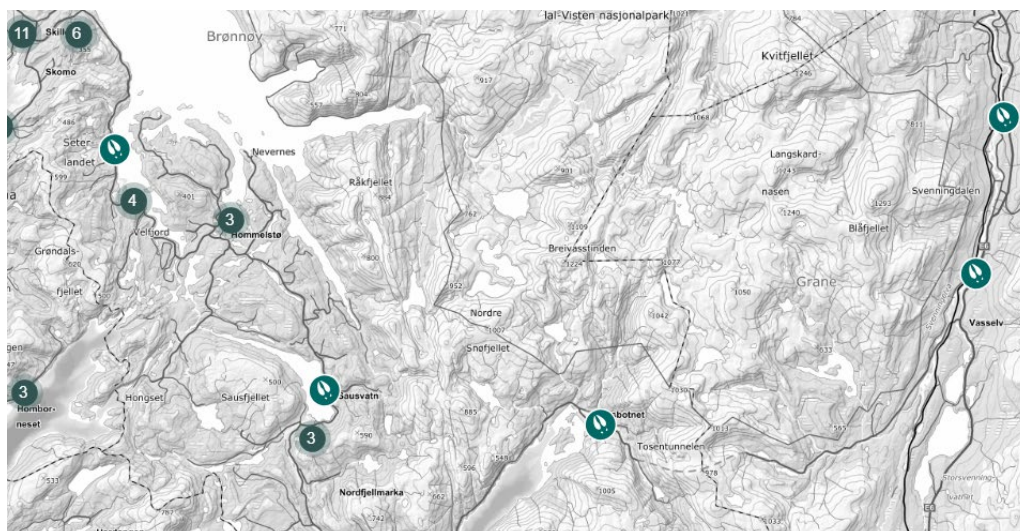
Ulykker

- Det er pr. august 2025 registrert totalt 23 trafikkulykker de siste 10 år (ulike alvorlighetsgrader) i vegkart.no. De fleste gjelder utforkjøringer.



Figur 5: Oversikt over registrerte trafikkulykker (vegkart.no)

- Det er pr. august 2025 registrert 18 hjorteviltpåkjørsler på eller ved fylkesvegen siste år.



Figur 6: Oversikt over hjorteviltpåkjørsler (hjorteviltregisteret.no)

3.2 Bosetting

Velfjord har spredt bosetting og mer samlet bebyggelse i flere mindre bygder langs fylkesvegen som Salbu, Sæterlandet, Akselberg, Hommelstø, Strøm, Sausvatn, Vassbygda, Barstad, Lande og Tosbotn. Tosenveien er skoleveg. Hilstad barne- og ungdomsskole er i Hommelstø og nærmeste videregående skole er i Brønnøysund. I begge tilfelle brukes det buss og det er derfor mange busslommer langs vegen som er i aktiv bruk.

3.3 Pendling

I 2023 pendlet til sammen 43 personer fra Vefsn/Grane/Hattfjelldal til Sømna/Brønnøy/Vega/Vevelstad. 60 personer pendlet motsatt veg (SSB.no).

3.4 Næringsliv

Utvalg av næringer relatert til fylkesvegen og eventuell utbygging:

Jord- og skogbruk og reindrift:

Velfjord og Tosbotn er et aktivt landbruksområde med jord- og skogbruksarealer tilstøtende fylkesvegen. Området vegen går i berører reinbeitedistriktene Jillen Njaarke og Voengelh Njaarke med beiteområder, flytt- og trekkleier.

Reiseliv og servicenæring:

Velfjord og Tosbotn er i seg selv en destinasjon, men også en viktig forbindelse for reiselivet på indre og ytre Helgeland.

Bergverk og vannkraft:

Brønnøy kalk har dagbrudd ved fylkesvegen og det finnes mindre masseuttak og deponier. Helgeland Kraft har bygd fem småkraftverk i Tosbotn som har tilknytninger til fylkesvegen.

Akvakultur og fiskeri:

Det er akvakulturanlegg og gyteområder i Tosen og Velfjorden og rekefelt i Velfjorden.

Transportnæringen:

Tosenveien er viktig for både lokal og regional transport. Eventuelle hindringer i framkommelighet vil ha stor negativ betydning for næringslivet.

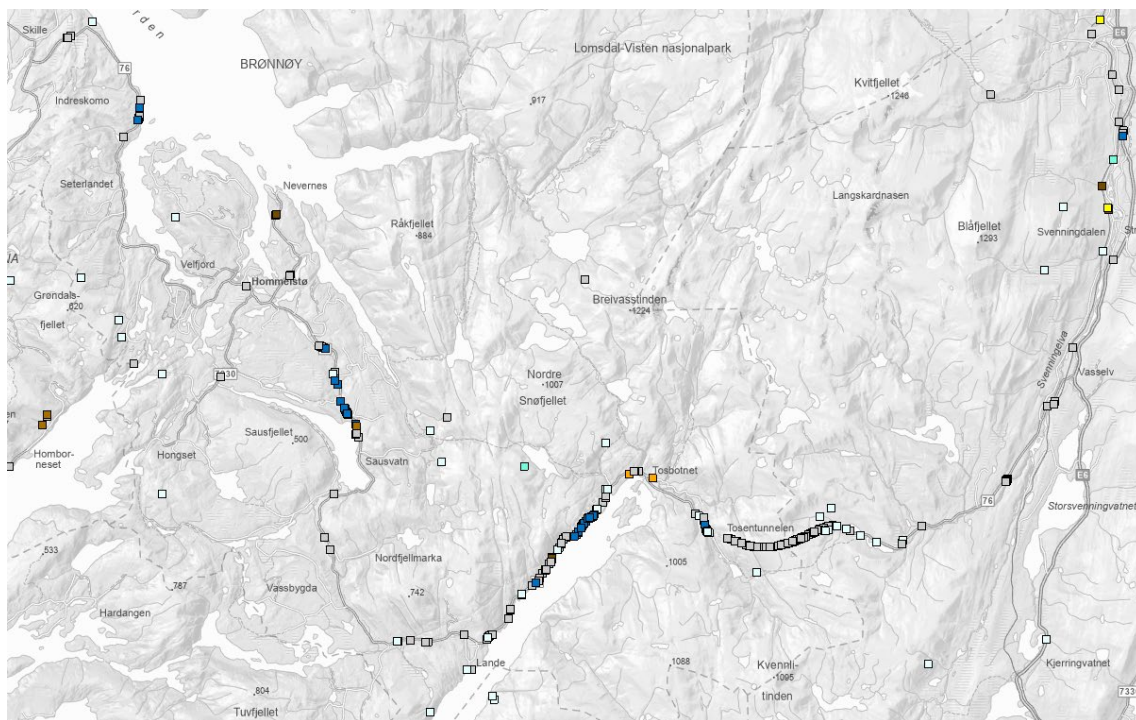
3.5 Nødetater og helsetransport

Tosenveien er viktig for alle nødetater og en viktig veg for generell pasienttransport og prehospitale tjenester. Vegen betjener Helgelandssykehuset i Sandnessjøen i den grad fv. 17 ikke benyttes, samt Mosjøen og Mo i Rana. I tillegg er det distriktsmedisinsk senter i Brønnøysund hvor det må regnes med pasienttransport på Tosenveien.

3.6 Geologi og grunnforhold

Deler av vegstrekningen ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred, spesielt langs Tosenfjorden og i retning Sausvatnet. Det er ellers registrert ulike skredhendelser på vegstrekningen (steinsprang, sørpeskred, isnedfall, kvikkleireskred, løsmasseskred, jordskred).

Det er foretatt erosjons- og flomsikring av flere områder i Tosbotn.



Figur 7: Registrerte skred (nve.no)

3.7 Natur, landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø

Det er store naturverdier i området som berøres av vegstrekningen. Blant annet kan nevnes nær tilknytning til Lomsdal Visten nasjonalpark og naturreservatene Holmvasselva, Strengivatnet og Storhaugen. Vegstrekningen er følgelig nær inngrepsfrie naturområder, arter av nasjonal interesse og berører blant annet forvaltningsområde for rovvilt. Velfjorden og Tosbotn er gyteområder for fisk.

Natur- og landskapsverdiene i området bidrar til at det er store friluftsinnteresser. Det er flere innfallsporier til Lomsdal Visten nasjonalpark fra fv. 76, Nevernes, Tosbotn, Tosfjellet og Gåsvassdalen.

Tosenveien berører følgende vassdragsområder:

- Lomsdalvassdraget/Velfjorden og Vevelstadsundet
- Vefsna/Vefsnfjorden sør
- Åbjøra/Bindalsfjorden sør og Tosenfjorden
- Bindalsfjorden nord
- Kyst Røyingen-Velfjorden

Det er flere automatisk fredede kulturminner i direkte tilknytning til dagens vegtrase.

3.8 Klima

Klimaendringene vil for Nordland særlig føre til behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann; endringer i flomforhold og flomstørrelser; jordskred og flomskred, samt havnivåstigning og stormflo (Norsk klimasenter 2022).

Registrerte naturgitte forhold og hendelser må holdes opp mot forventede endringer i klima

slik at planlegging, prosjektering, utbygging og drift/vedlikehold hensyntar dette.

Når det eventuelt foreligger en beslutning som fastsetter omfanget av utbedringer for Tosenveien, bør det gjennomføres en klimagassanalyse for å beregne klimagassutslipp gjennom utbyggingsfase og livsløpsfase for vegen.

En mer lettkjørt veg vil medføre lavere energiforbruk og kan være et viktig bidrag inn i det grønne skiftet.

3.9 Totalforsvar og sivil beredskap

Tosenveien har en indirekte, men sannsynligvis viktig betydning for både forsvar og sivil beredskap som strategisk transportåre.

4 Rammebetingelser og plangrunnlag

4.1 Økonomi

- Handlingsprogram til regional transportplan
150 mill. kr i perioden 2022-2027
250 mill. kr i perioden 2028-2033

• I økonomiplan 2025-2028 er det avsatt 10 mill. kr i 2027 og 40 mill. kr i 2028.

• I forslag til økonomiplan 2026-2029 er det avsatt 250 mill.

• Gjennomføring av dette utredningsprosjektet dekkes av egne fylkeskommunale utredningsmidler

4.2 Overordnede føringer og aktuelle arealplaner

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Nasjonal transportplan 2022 – 2033
- Regional planstrategi 2024 - 2028
- Fylkesplan for Nordland 2013 - 2025
- Regional transportplan 2022 - 2033
- Kommuneplanens areadel 2019-2030 for Brønnøy
- Kommuneplanens arealdel Grane, vedtatt 13.02.2013
- Det er flere reguleringsplaner som berører fylkesvegen
- Statens vegvesen håndbok N100 skal legges til grunn for løsningsforslag

5 Behov og mål

Utredningen skal bidra til å peke på mulige løsninger som i større eller mindre grad kan løse de behov samfunnet har knyttet til Tosenveien. Først og fremst relatert til trafikksikkerhet, framkommelighet, næringsliv, miljø mv.

I utredningsprosjektet er det satt søkelys på et overordnet samfunnsmål og et konkret resultatmål:

Samfunnsmål:

Fv. 76 skal være en effektiv og trafikksikker transportkorridor mellom fv. 17 og E6.

Resultatmål:

Utredningen skal:

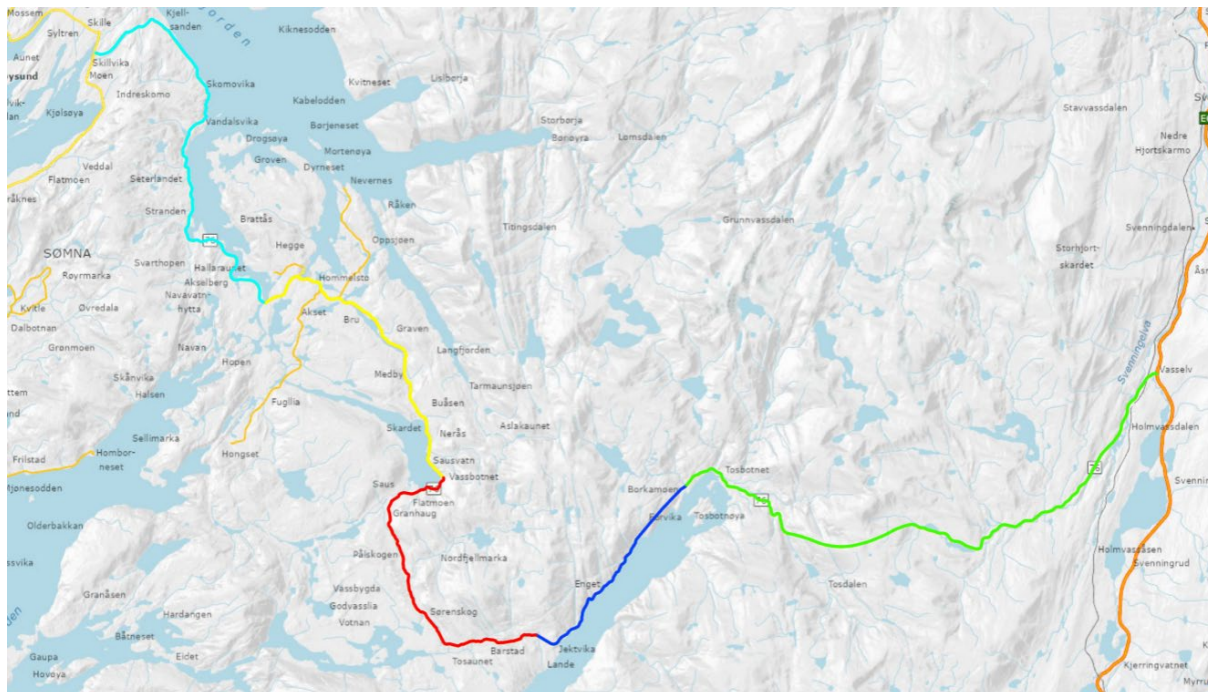
- Innen utgangen av 2024 ha utarbeidet grunnlag for valg av standardkrav og alternativer, med anbefaling og beskrivelse av videre oppfølging (planarbeid og prosjektering)
- Innen mai 2025 ha gjennomført finansieringsanalyser som grunnlag for budsjett og økonomiplan fra og med 2026

Ferdigstillelse av utredningen er noe forsinket sett opp mot resultatmålet. Utredningen skal være klar som en del av grunnlaget for behandling av Transportplan Nordland 2026-2037 og påfølgende behandling av budsjett og økonomiplan høsten 2026.

6 Strekningsvis alternativer

6.1 Delstrekninger

Prosjektet har delt Tosenveien inn i fem delstrekninger, der første delstrekning starter i kryss fv. 76/E6.



Figur 8: Fem delstrekninger markert i ulike farger

6.2 Alternativer

Utbedringer for hver delstrekning er foreslått i form av fire alternativer:

Alternativ 0+

Sikre framtidig forsvarlig drift- og vedlikehold. Dette omfatter mindre utbedringer på definerte punkter som krever tiltak av hensyn til for eksempel ulykkespunkt, framkommelighet, rasutsatt, sikt mv. I den grad det gjennomføres utbedringer som er av et slikt omfang at vegbredde kan bli gjenstand for endring, skal 6,5 meters bredde leges til grunn.

Alternativ 1

Hele strekningen sikres minimum utbedringsstandard Hø1 med vegbredde 6,5 m (gul midtstripe/kjørefeltlinje) og ivaretar øvrige forhold fra alternativ 0+

Alternativ 2

Hele strekningen sikres minimum 6,5 m bredde, fortrinnsvis 7,5 m (standard for Hø1), tilstrekkelig bæreevne og utbedringsstandard for kurvatur under R175 for å sikre framkommelighet for modulvogntog med 25,25 meters lengde og totalvekt på 60 tonn. Øvrige forhold fra alternativ 1 ivaretas.

Alternativ 3

Her skisseres det muligheter for nye tunneler og nye veglinjer. Øvrige forhold fra alternativ 2 ivaretas.

I en samlet anbefaling kan det dermed velges blant de ulike alternativene innenfor den enkelte delstrekning, for eksempel at en delstrekning anbefales alternativ 1 (6,5 meters vegbredde) i kombinasjon med alternativ 3 (ny tunnel).

6.3 Forutsetninger

- Skredsikring vurderes som en generell post og behov for tiltak på de markerte områdene er ikke vurdert konkret. Tosenveien er utsatt for fjellskred, løsmasseskred og snøskred. Problematikken bør følges opp gjennom systematisk kartlegging og planlegging.
- Drifts og vedlikeholdskostnader er ikke beregnet for de enkelte alternativene.
- Kostnadsanslag gjennomføres for inntil to alternative og helhetlige løsninger. Anslaget er basert på opplysninger om vegnettet gitt i utredningen på anslagstidspunktet.
- Oppgitte lengder for utbedring av kurvatur og breddeutvidelser er basert på eksisterende kartlagte data. Det kan dermed være til dels betydelige avvik fra eksisterende situasjon.
- Der det er sammenfall mellom behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse regnes dette som et tiltak.
- Massebehov er ikke beregnet.
- Tunneler og nye veglinjer i dagen er skissert på et prinsipielt nivå. Senere detaljplanlegging og prosjektering kan gi større avvik fra dette grunnlaget.
- Det er ikke gjennomført kartlegging av eventuelle gang- og sykkelveg tiltak. Dette må eventuelt gjøres ved senere detaljplanlegging og utfra konkrete avgrensede behov.
- Ved omlegging av veg kan omklassifisering og nedlegging av veg være aktuelt.
- Det er ikke gjennomført konsekvensvurderinger av de ulike alternativene, hverken for prissatte eller ikke-prissatte konsekvenser.

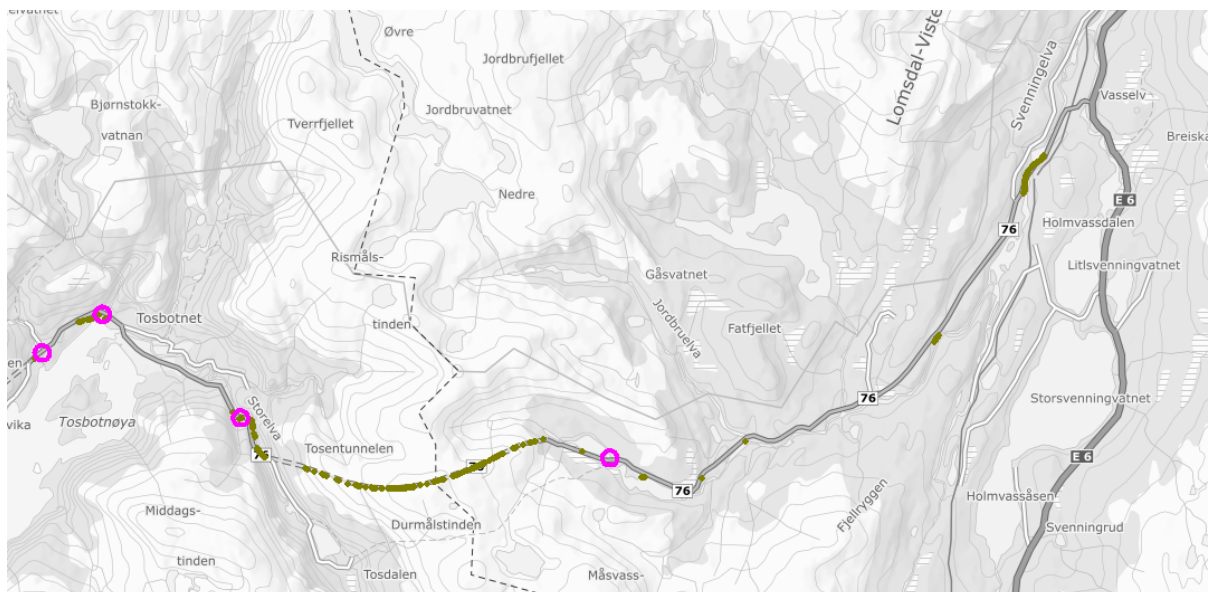
6.4 Delstrekning 1

Delstrekning 1 går fra kryss E6 til og med bru Borkåmoelv, Tosen (FV76 K S2D1 m2419).

6.4.1 Alternativ 0+_1

Dette medfører:

- Utbedring av fylling Mosvasstjønnna (dårlig fylling)
- Utbedring Fjellsengbotnet kulvert (utvasking, manglende rekkverk)
- Utskifting av Bjørnstokkelv bru (gammel forskriftslast)
- Utskifting av Borkåmoelv bru (gammel forskriftslast)
- Sikring av alle skredpunkter
- Sikre nok midler for drift og vedlikehold av 27,4 km veg

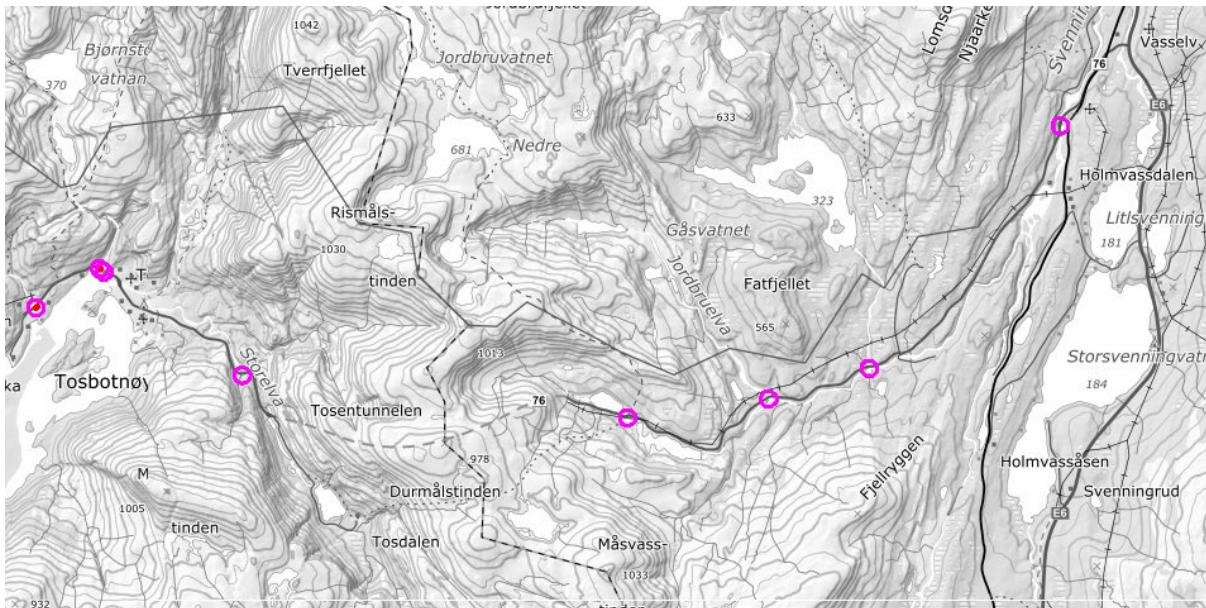


Figur 9: Alternativ 0+_1, brun markering = skredområder, sirkel = konstruksjon som krever tiltak. Skredområder er korrigert mht. raset i Tosbotn 2019.

6.4.2 Alternativ 1_1

Dette medfører:

- Utbedring av Holmvassselva bru (for smal)
- Utbedring Gåsvassselva bru (for smal)
- Utbedring Jordbruelv (for smal)
- Utbedring av fylling Mosvasstjønnna (dårlig fylling)
- Utbedring Fjellsengbotnet kulvert (utvasking, manglende rekkverk)
- Utskifting av Bjørnstokkelv bru (for smal, gammel forskriftslast)
- Utskifting av Borkåmoelv bru (for smal, gammel forskriftslast)
- Sikring av alle skredpunkter, jf. alternativ 0+
- Fjerne Bjørnstokk tunnel
- Utbedring av ca. 0,04 km veg med dekkebredde under 6,5 m

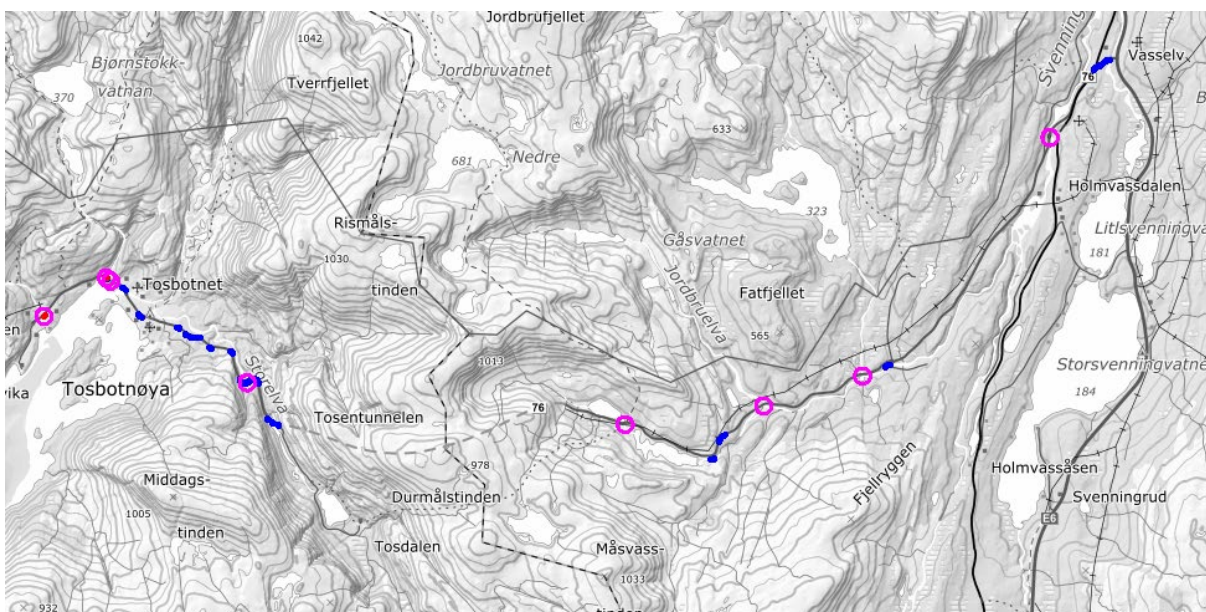


Figur 10: Alternativ 1_1, rød linje = dekkebredde under 6,5m, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.4.3 Alternativ 2_1

Dette medfører:

Alle utbedringer som i alternativ 1 med tillegg av kurvaturutbedringer (utenom kurvatur som utbedres ved breddeutvidelser) på ca. 1,4 km.



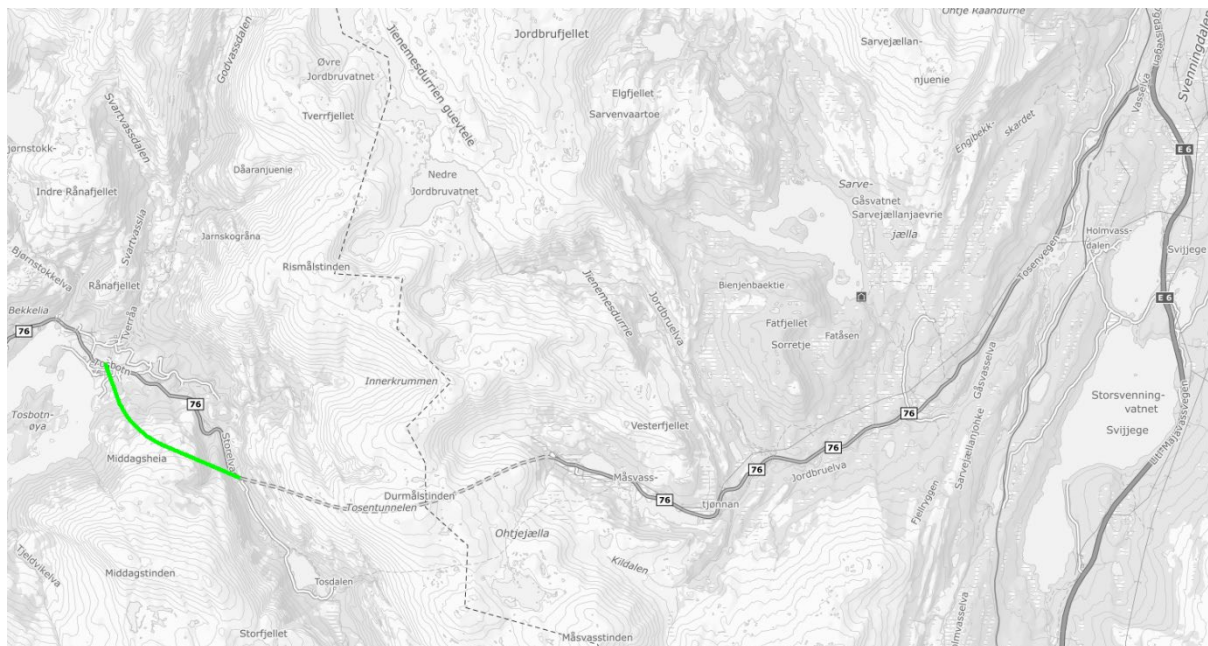
Figur 11: Alternativ 2_1, rød linje= dekkebredde under 6,5m, blå linje = kurvatur mindre enn R175, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.4.4 Alternativ 3_1

Dette medfører samme tiltak som i alternativ 2, men med tunnelalternativ som fører til mindre behov for utbedring av kurvatur, samt at Fjellsengbotnet kulvert blir overflødig.

- Lang tunnel ca. 2,5 km med tilførselsveger på ca. 0,7 km som reduserer stigning fra Tosbotnet opp mot Tosentunnelen, fjerner all krevende kurvatur og bedrer sikkerhet mot skred.

Det legges til grunn tunnelprofil T9,5 og et uttak av ca. 168000 m³ faste masser.



Figur 12: Alternativ 3_1, grønn markering = tunnelalternativ med tilførsel

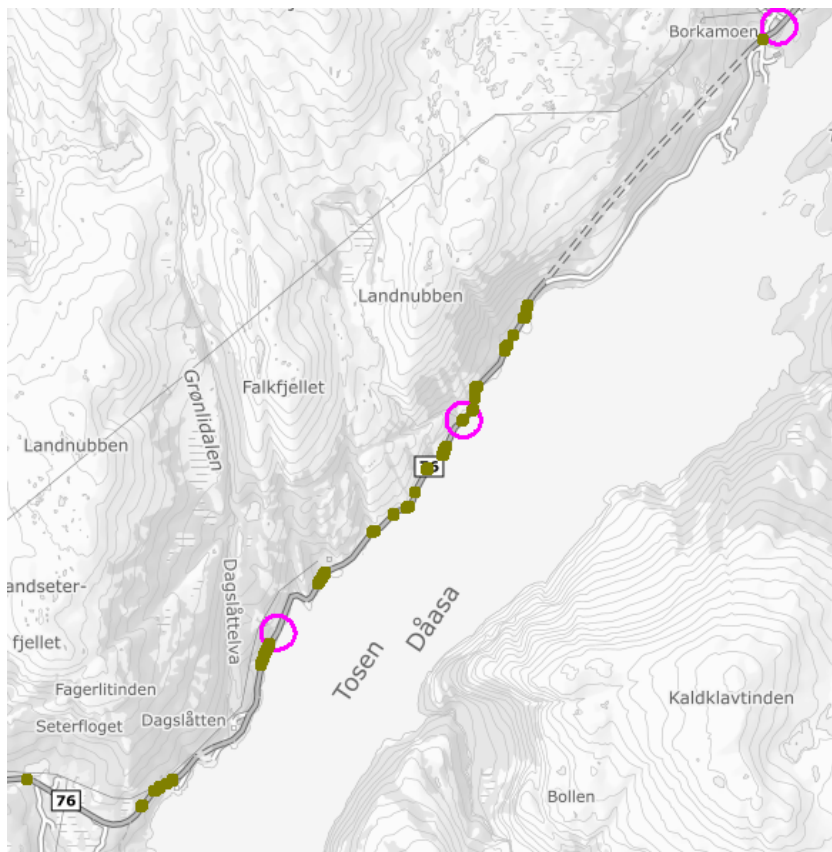
6.5 Delstrekning 2

Delstrekning 2 går fra bru Borkåmoelv til kryss Lande (kommunal veg KV2232) med alternativer til Vassbotn, Sausvatnet (FV76 K S3D1 m14441).

6.5.1 Alternativ 0+_2

Dette medfører:

- Utbedring av Mølnfossen bru (dårlig helhetsinntrykk, bom (hulrom inne i betongen), elementer i dårlig tilstand)
- Utskifting av bru Klipa (for smal, gammel forskriftslast)
- Sikring av alle skredpunkter
- Sikre nok midler for drift og vedlikehold av 10,4 km veg

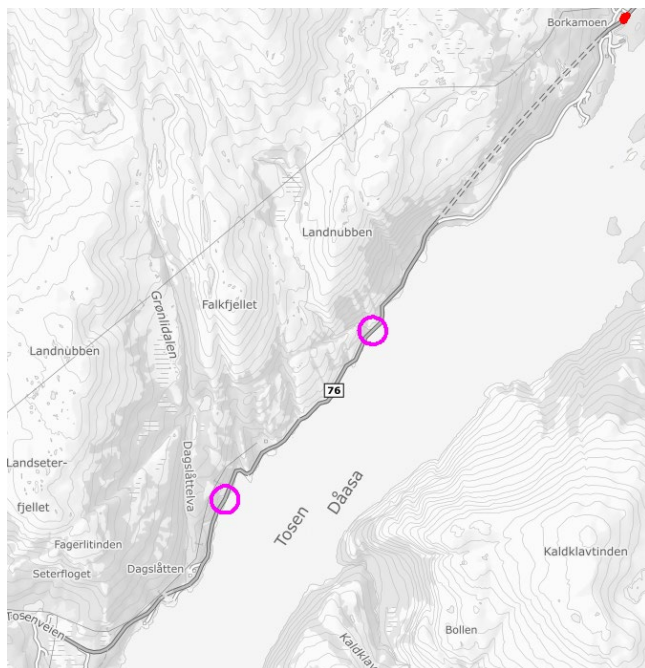


Figur 13: Alternativ 0+_2, brun markering = skredområder, sirkel = konstruksjon som krever tiltak (skredområder er korrigert)

6.5.2 Alternativ 1_2

Dette medfører:

- Utbedring av Mølnfossen kulvert (dårlig helhetsinntrykk, bom (hulrom inne i betongen), elementer i dårlig tilstand)
- Utbedring av bru Klipa (gammel forskriftslast)
- Sikring av alle skredpunkter, jf. alternativ 0+
- Utbedring av ca. 0,1 km veg med dekkebredde under 6,5 m

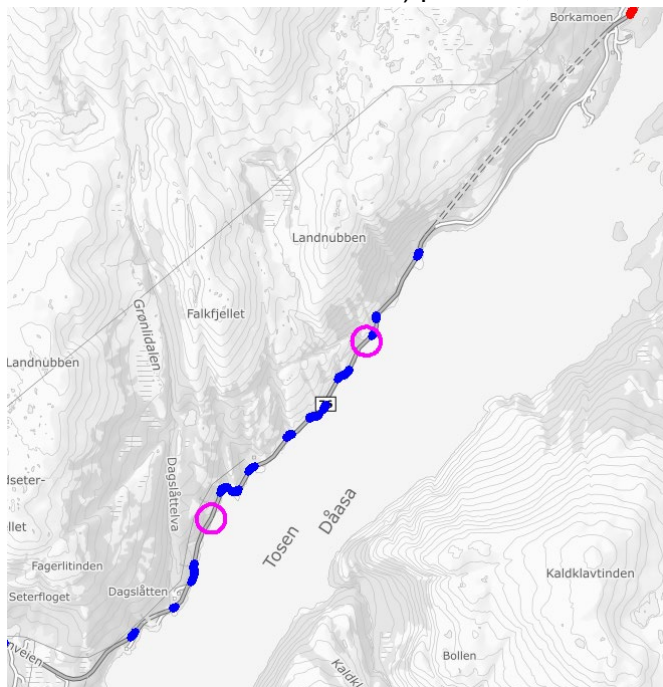


Figur 14: Alternativ 2_1, rød linje = dekkebredde under 6,5m, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.5.3 Alternativ 2_2

Dette medfører:

Alle utbedringer som i alternativ 1 med tillegg av kurvaturutbedringer (utenom kurvatur som utbedres ved breddeutvidelser) på ca. 1,1 km.

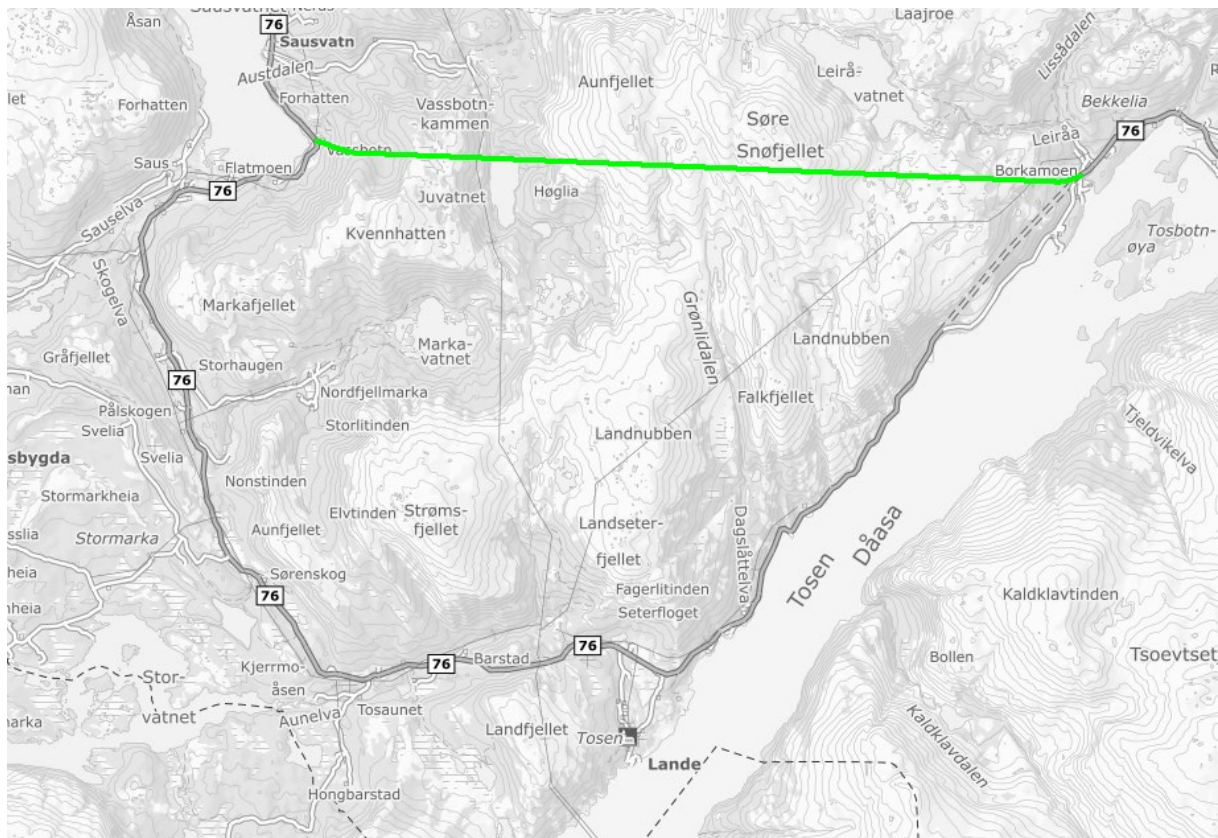


Figur 15: Alternativ 2_2, rød linje= dekkebredde under 6,5m, blå linje = kurvatur mindre enn R175, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.5.4 Alternativ 3_2

Dette medfører lite eller ingen utbedring av eksisterende veg på grunn av ny tunnel. Ved etablering av lang tunnel øst for Molvikhammaren blir tunnelene Molvikhammaren og Dagslått overflødige på fv. 76. Det samme gjelder Mølnfossen kulvert samt Klipa og Dagslåttelvb bru.

- Lang tunnel på ca. 10,4 km og tilførselsveger på ca. 0,2 km som starter ved Borkamoen og går til Vassbotn. Det legges til grunn tunnelprofil T9,5 og et uttak av ca. 692000 m³ faste masser. Kjørelengden fra Borkamoen til målpunkt ved Sausvatnet reduseres med ca. 14 km. Utfordrende kurvatur og en del skredutsatte områder unngås. Stigningsforhold forbedres.



Figur 16: Alternativ 2_3, grønn markering = tunnelalternativ

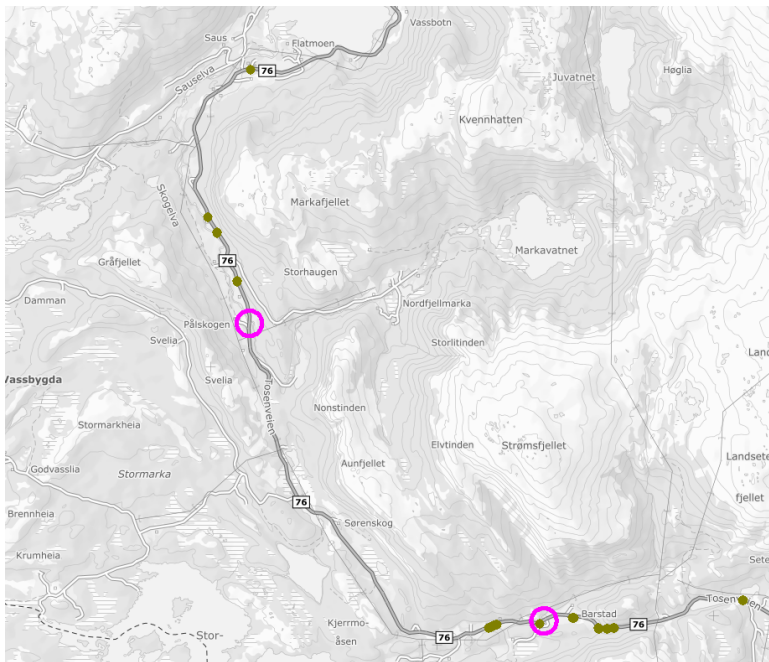
6.6 Delstrekning 3

Delstrekning 3 går fra kryss Lande til Vassbotn, Sausvatnet (FV76 K S3D1 m14441).

6.6.1 Alternativ 0+_3

Dette medfører:

- Utsifting av Barstad bru (gammel forskriftslast)
- Utsifting av bru Pålskog (gammel forskriftslast)
- Sikring av alle skredpunkter.
- Sikre nok midler for drift og vedlikehold av 14,4 km veg.



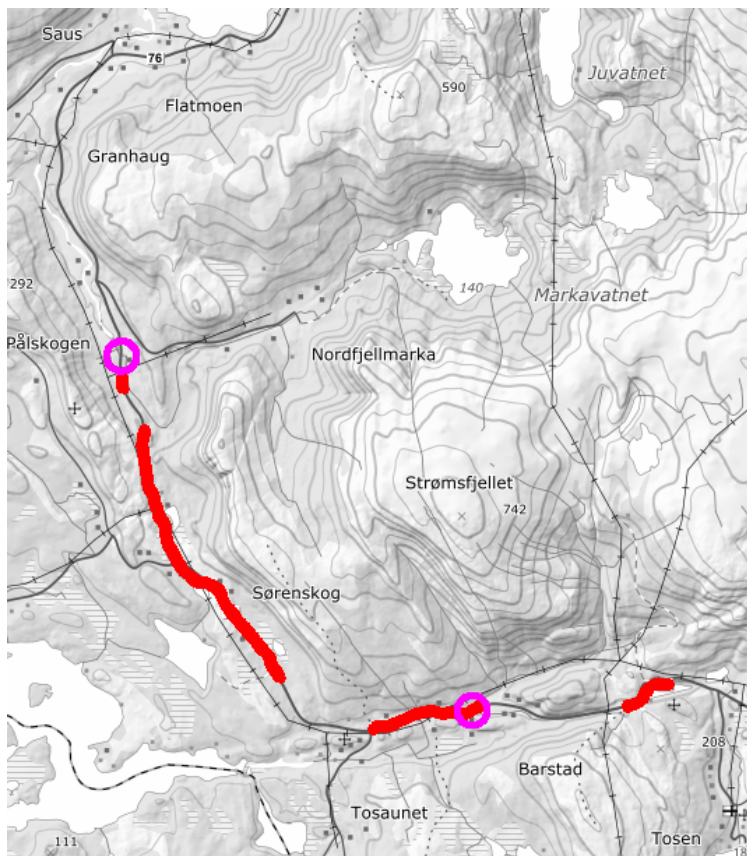
Figur 17: Alternativ 0+_3, brun markering = skredområder, sirkel = konstruksjon som krever tiltak (skredområder er korrigert)

6.6.2 Alternativ 1_3

Alternativ 1, 2 og 3 er kun aktuelle dersom det ikke etableres ny lang tunnel ved Molvikhammaren.

Dette medfører:

- Utskifting av Barstad bru (for smal, gammel forskriftslast)
- Utskifting av bru Pålskog (gammel forskriftslast)
- Sikring av alle skredpunkter, jf. alternativ 0+
- Utbedring av ca. 4,8 km veg med dekkebredde under 6,5 m

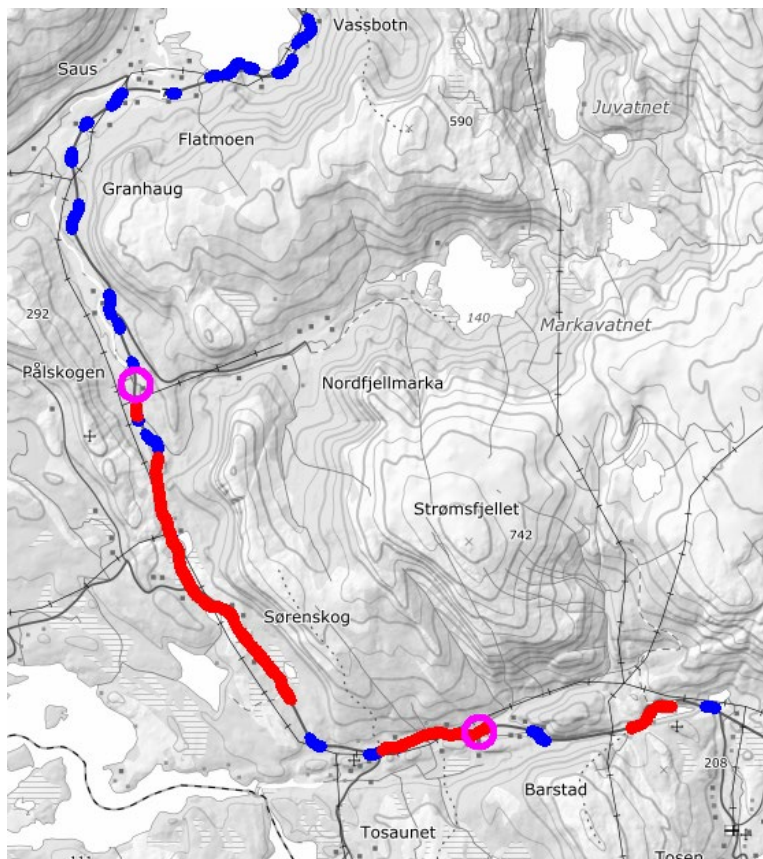


Figur 18: Alternativ 1_3, rød linje = dekkebredde under 6,5m, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.6.3 Alternativ 2_3

Dette medfører:

Alle utbedringer som i alternativ 1 med tillegg av kurvaturutbedringer (utenom kurvatur som utbedres ved breddeutvidelser) på ca. 2,4 km.



Figur 19: Alternativ 2_3, rød linje= dekkebredde under 6,5m, blå linje = kurvatur mindre enn R175, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.6.4 Alternativ 3_3

Delstrekningen utgår i alternativ 3 da den erstattes av ny lang tunnel nord for Målvikhammaren.

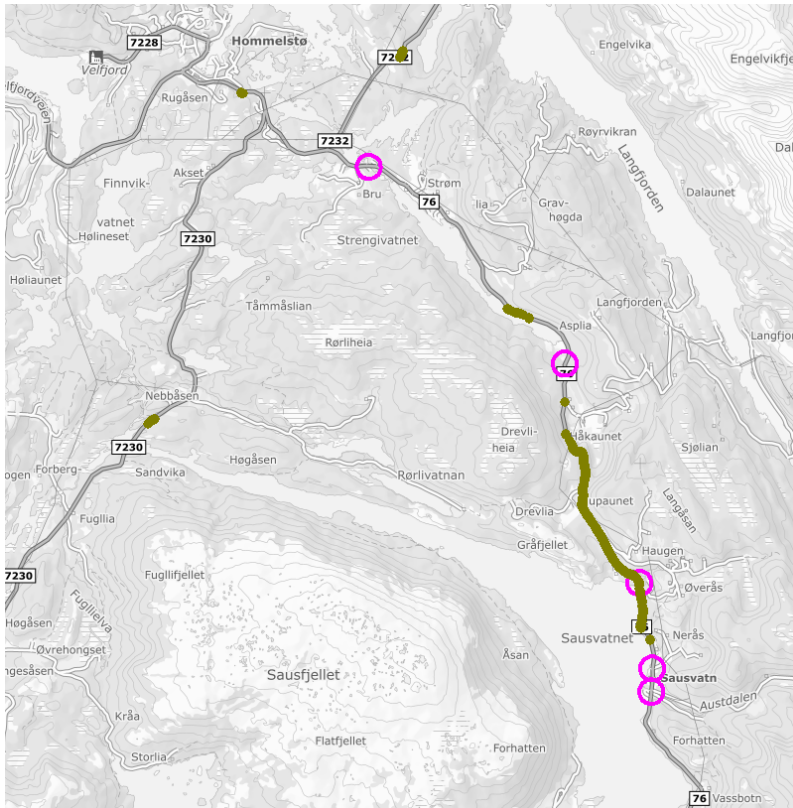
6.7 Delstrekning 4

Delstrekning 4 går fra Vassbotn til Trongsundet bru (FV76 K S4D1 m 1595).

6.7.1 Alternativ 0+_4

Dette medfører:

- Utskifting av bru Nerås øvre (gammel forskriftslast)
- Utbedring av bru Nerås nedre (rekkverk)
- Utskifting av bru Øverås (gammel forskriftslast)
- Utbedring av bru Medby (mangler rekkverk, lekkasje, kappestøp)
- Utskifting av bru Brustokk (gammel forskriftslast)



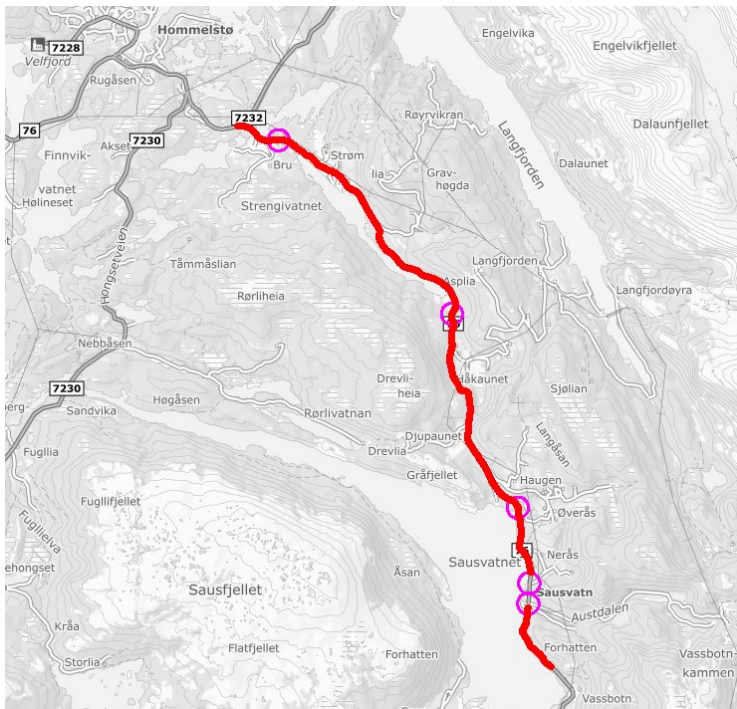
Figur 20: Alternativ 0+_4, brun markering = skredområder, sirkel = konstruksjon som krever tiltak (skredområder er korrigert)

- Sikring av alle skredpunkter
- Sikre nok midler for drift og vedlikehold av 14,7 km veg

6.7.2 Alternativ 1_4

Dette medfører:

- Utskifting av bru Nerås øvre (for smal, gammel forskriftslast)
- Utbedring av bru Nerås nedre (rekkverk)
- Utskifting av bru Øverås (gammel forskriftslast)
- Utbedring av bru Medby (mangler rekkverk, lekkasje, kappestøp)
- Utskifting av bru Brustokk (gammel forskriftslast)
- Sikring av alle skredpunkter, jf. alternativ 0+
- Utbedring av 9,5 km veg med dekkebredde under 6,5 m

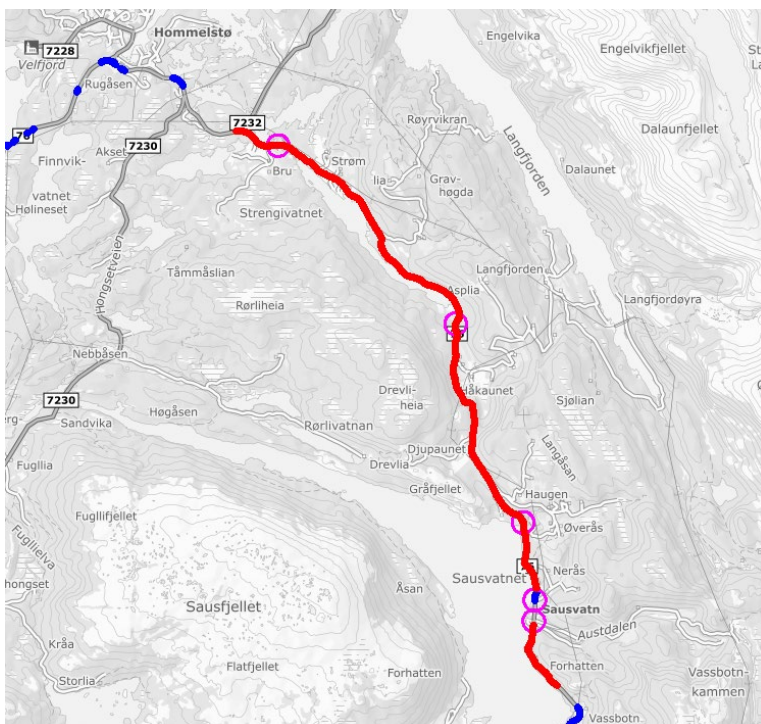


Figur 21: Alternativ 1_4, rød linje = dekkebredde under 6,5m, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.7.3 Alternativ 2_4

Dette medfører:

Alle utbedringer som i alternativ 1 med tillegg av kurvaturutbedringer (utenom kurvatur som utbedres ved breddeutvidelser) på ca. 0,8 km.

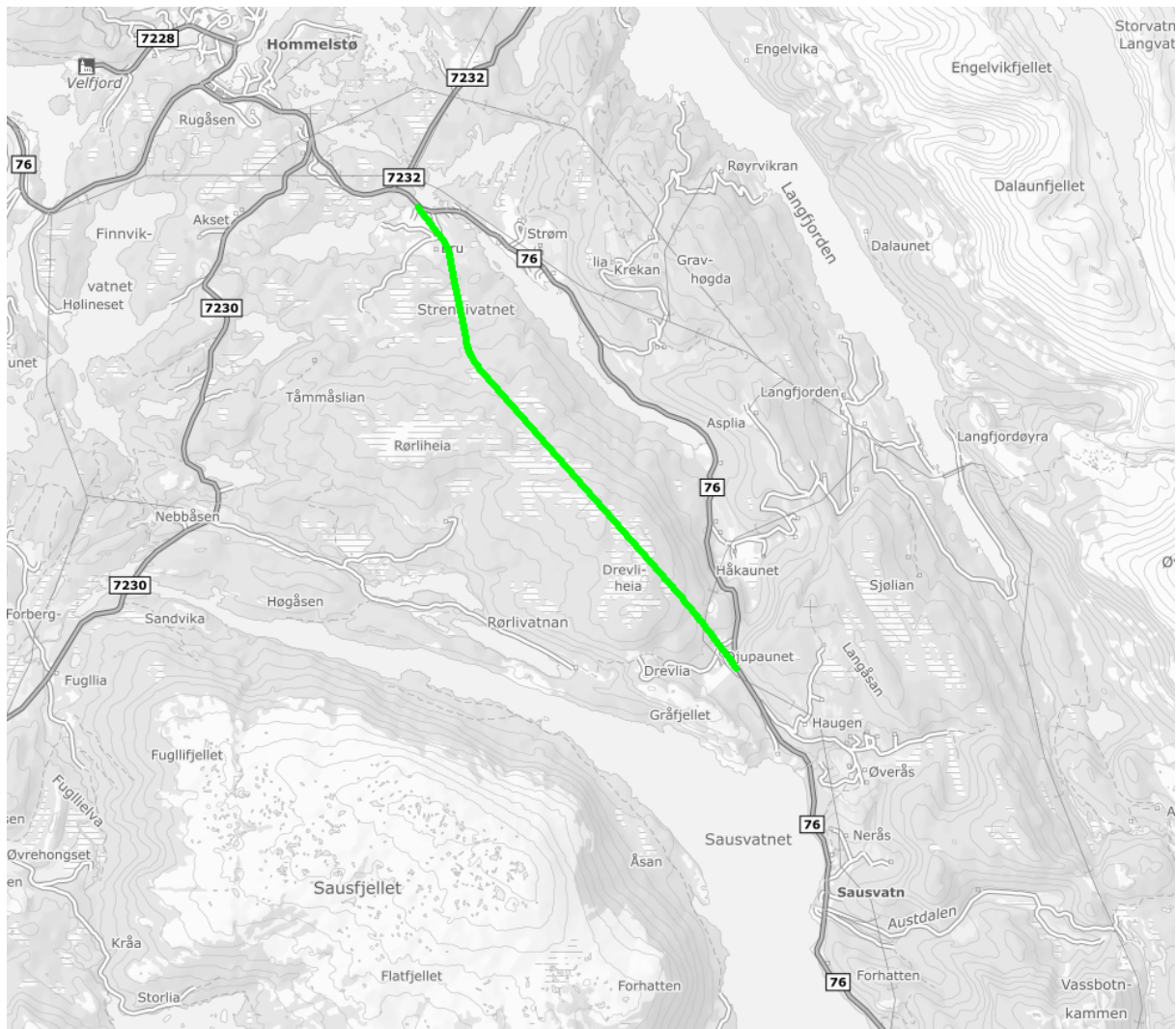


Figur 22: Alternativ 2_4, rød linje= dekkebredde under 6,5m, blå linje = kurvatur mindre enn R175, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.7.4 Alternativ 3_4

Dette medfører nytt tunnelalternativ og noen av utbedringene som i alternativ 2, men det blir ikke behov for utbedring av Medby bru eller utskifting av Brustokk bru. Betydelig mindre behov for breddeutvidelser og kurvaturforbedringer. Bedre stigningsforhold.

- Ny tunnel på ca. 3,8 km og ca. 1,9 km veg i dagen. Det legges til grunn tunnelprofil T9,5 og et uttak av ca. 251.000 m³ faste masser.



Figur 23: Alternativ 3_4, grønn markering = tunnelalternativer / nye veglinjer

6.8 Delstrekning 5

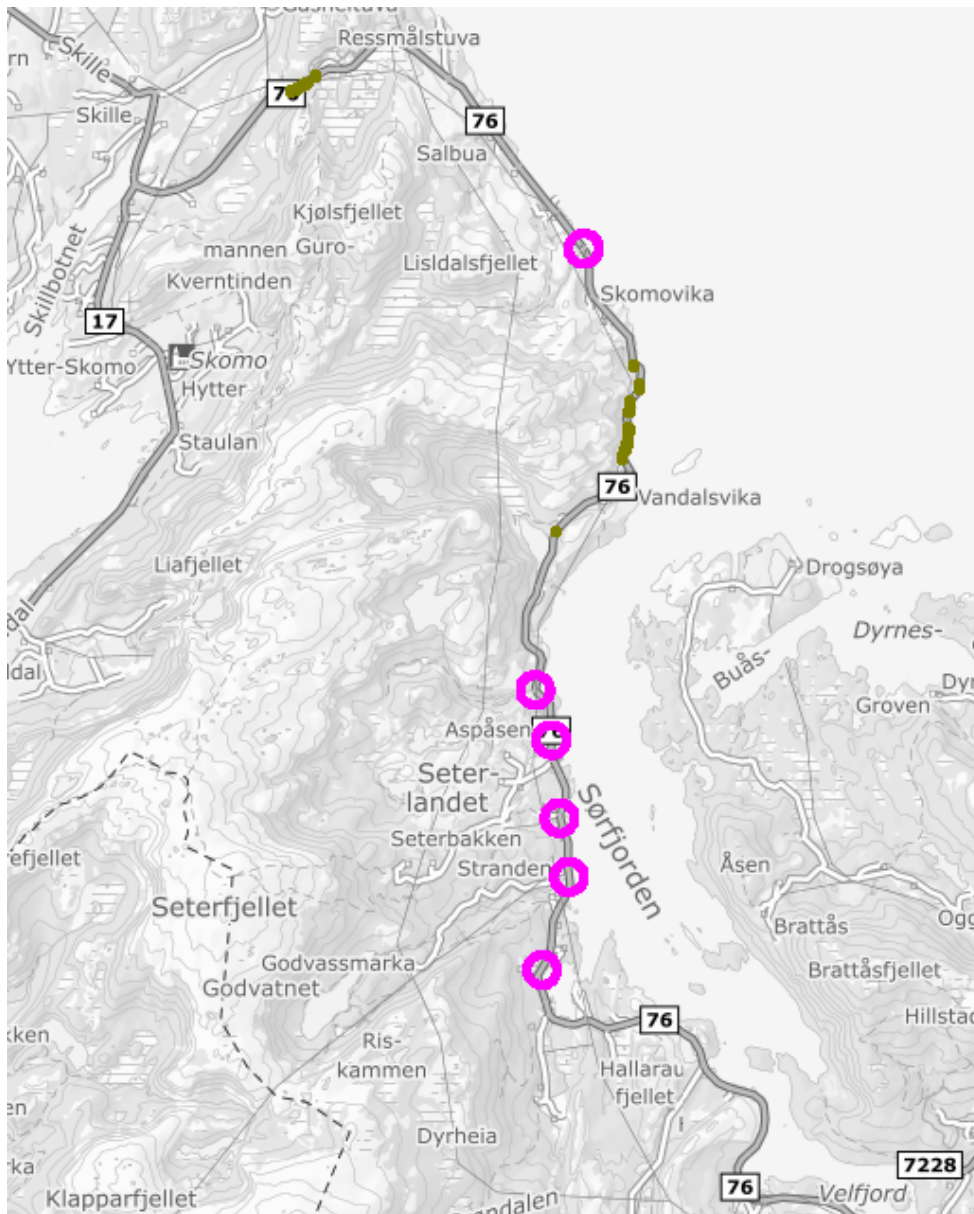
Delstrekning 5 går fra og med Trongsundet bru til kryss fv. 17.

6.8.1 Alternativ 0+_5

Dette medfører:

- Utbedring Grønnlielv kulvert (erosjon, mangler rekkverk)
- Utbedring Strandelv kulvert (erosjon, terskel nedstrøms, mangler rekkverk)
- Utbedring Sæterlandet kulvert (erosjon)
- Utskifting Aspåselv kulvert (erosjon, mangler rekkverk)

- Utbedring bru Kravikelv (dårlig rekkverk)
- Utbedring bru Skomovikelv (dårlig rekkverk, avskalling, dårlig overdekning)
- Sikring av alle skredpunkter
- Sikre nok midler for drift og vedlikehold av ca. 20,3 km veg



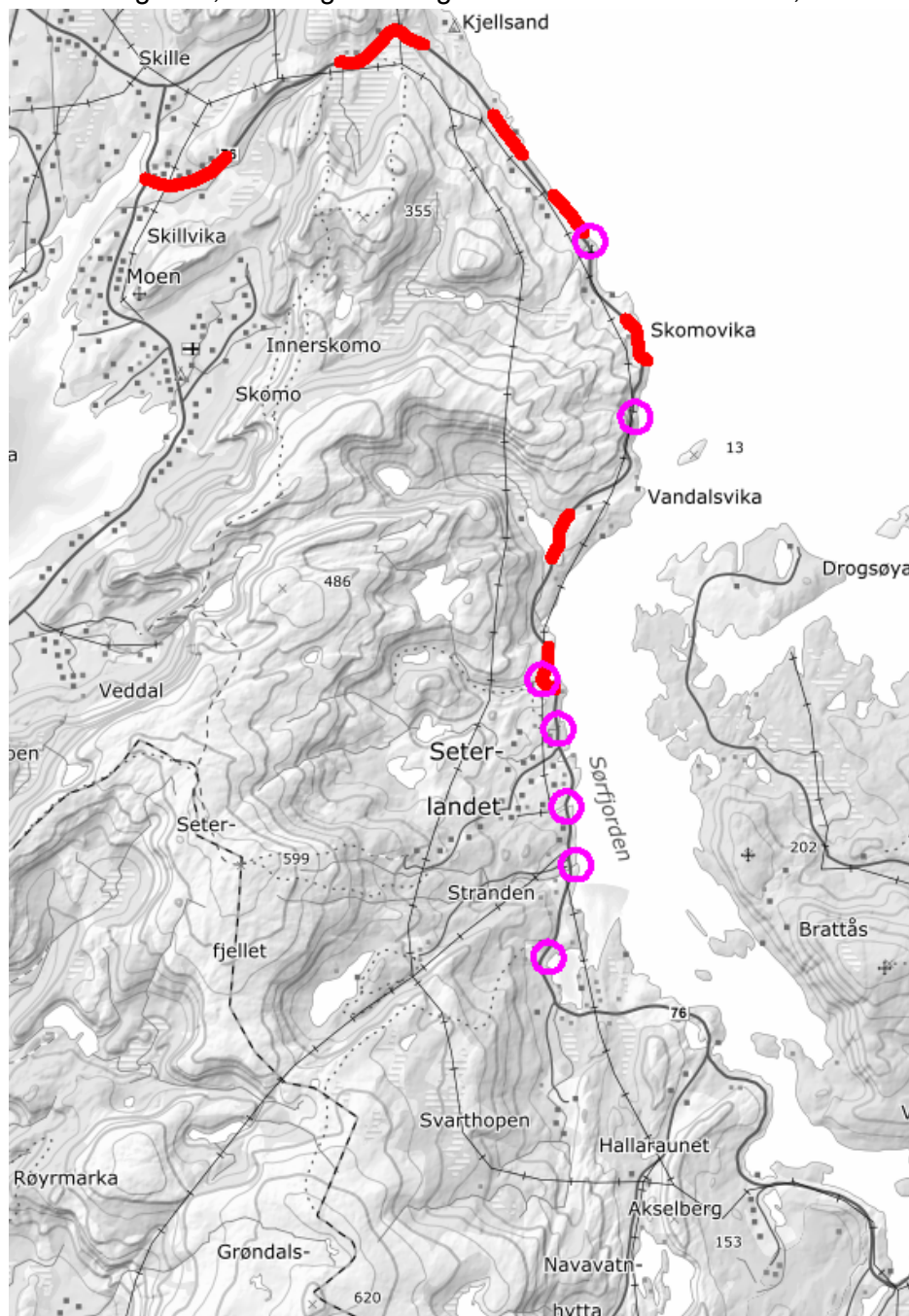
Figur 24: Alternativ 0+_5, brun markering = skredområder, sirkel = konstruksjon som krever tiltak (skredområder er korrigert)

6.8.2 Alternativ 1_5

Dette medfører:

- Utbedring Grønnlielv kulvert (erosjon, mangler rekkverk)
- Utbedring Strandelv kulvert (erosjon, terskel nedstrøms, mangler rekkverk)
- Utbedring Sæterlandet kulvert (erosjon)
- Utskifting Aspåselv kulvert (erosjon, mangler rekkverk)

- Utbedring bru Kravikelv (dårlig rekkverk)
- Utsifting av Stigan halvbru (for smal)
- Utbedring bru Skomovikelv (dårlig rekkverk, avskalling, dårlig overdekning)
- Sikring av alle skredpunkter, jf. alternativ 0+
- Utbedring av 4,5 km vegstrekning med dekkebredde under 6,5 m

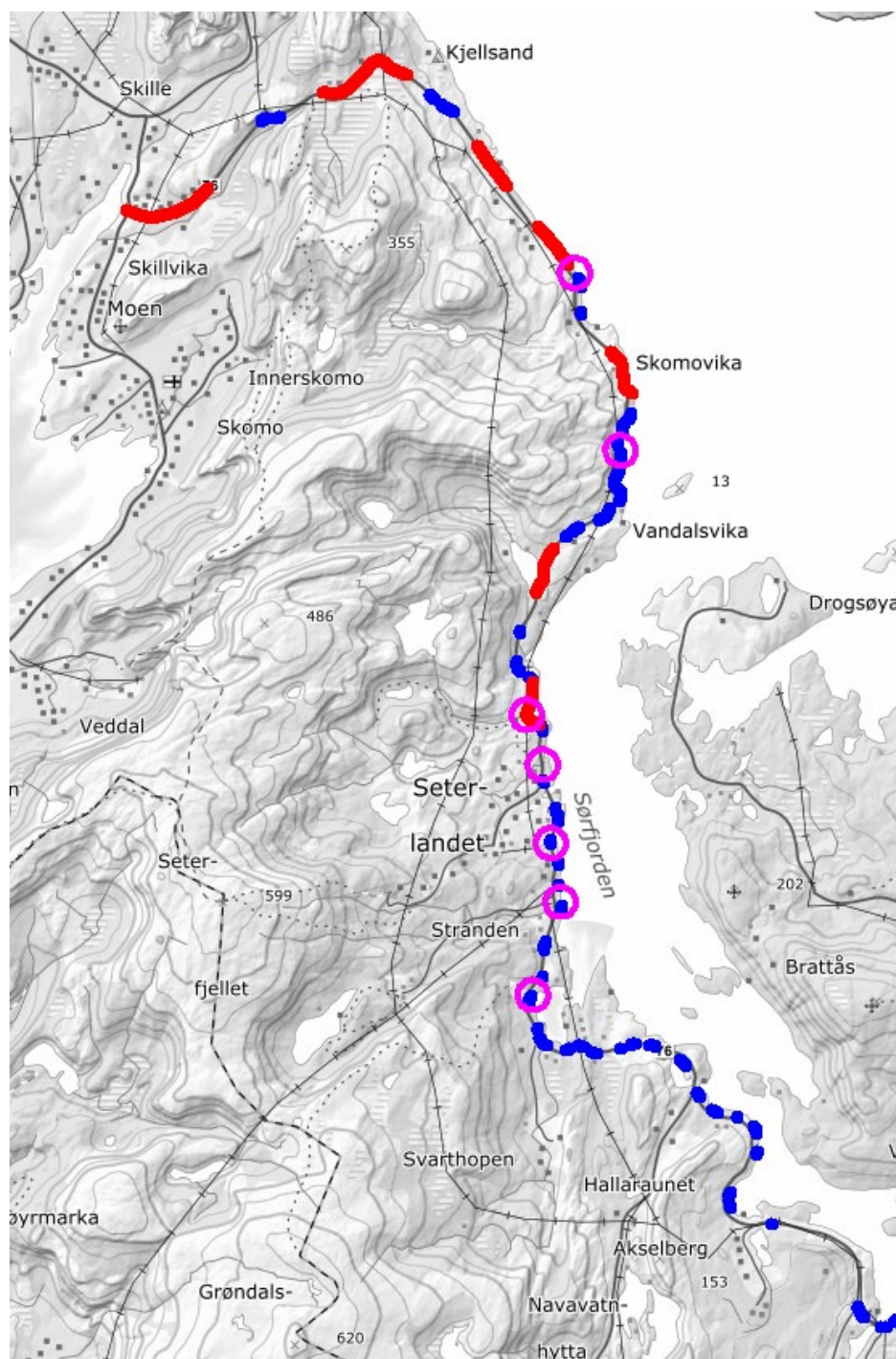


Figur 25: Alternativ 1_5, rød linje = dekkebredde under 6,5m, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.8.3 Alternativ 2_5

Dette medfører:

Alle utbedringer som i alternativ 1 med tillegg av kurvaturutbedringer (utenom kurvatur som utbedres ved breddeutvidelser) på ca. 2,8 km.

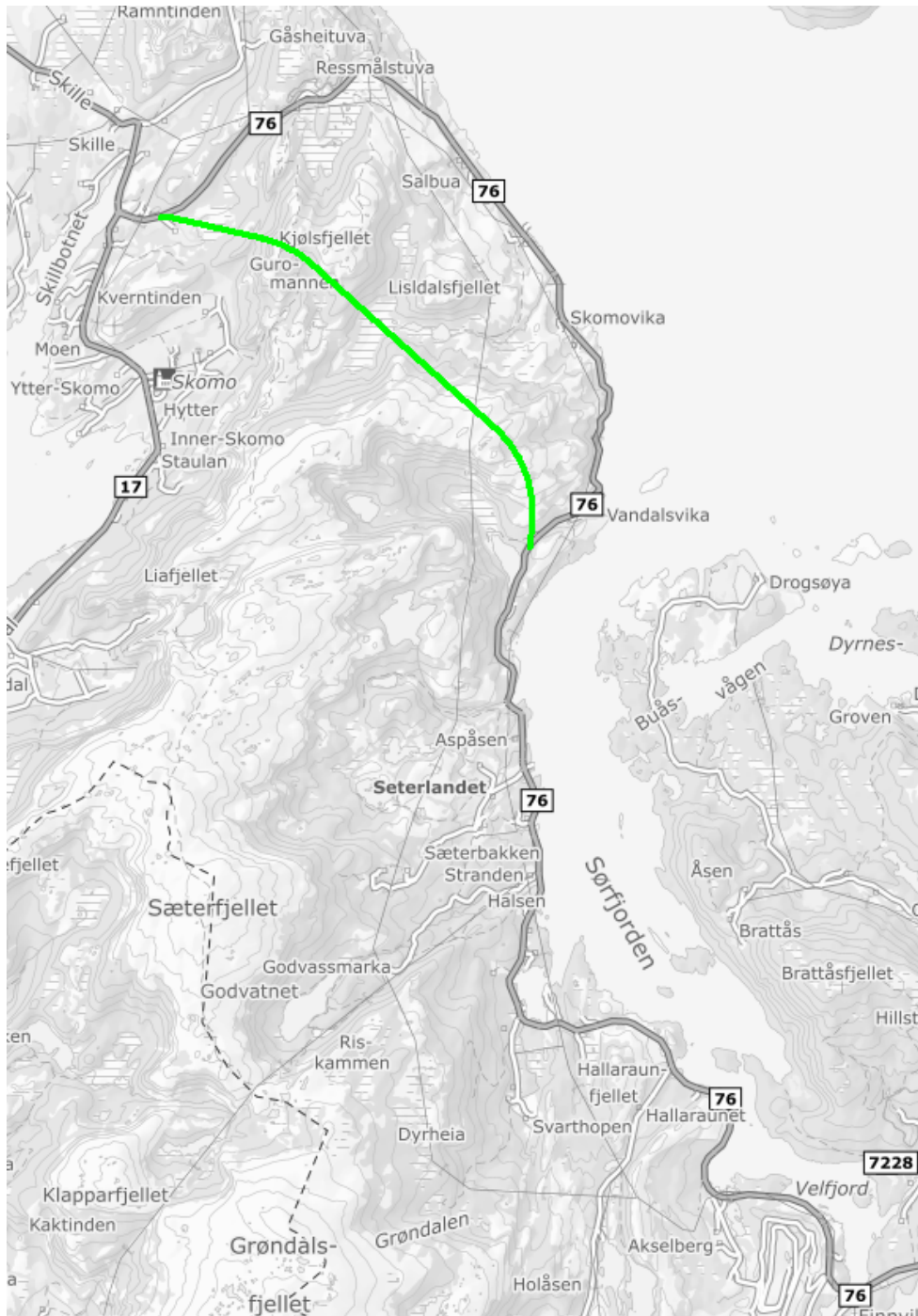


Figur 26: Alternativ 2_5, rød linje= dekkebredde under 6,5m, blå linje = kurvatur mindre enn R175, sirkel = konstruksjon som krever tiltak

6.8.4 Alternativ 3_5

Dette medfører nytt tunnelalternativ og noen av utbedringene som i alternativ 2, men Stigan halvbru trenger ikke utskifting og det blir ikke nødvendig med utbedring av Skomovikelv bru. Betydelig mindre behov for bredde- og kurvatur forbedringer og mindre skredsikring.

- Tunnel på ca. 4,7 km med tilførselsveger på ca. 0,8 km fra Andersvikheia til Skillvika. Det legges til grunn tunnelprofil T9,5 og et uttak av ca. 310.000 m³ faste masser.



Figur 27: Alternativ 3_5, grønn markering = tunnelalternativer / nye veglinjer

6.9 Helhetlige løsninger

Ulike tiltak kan gjennomføres i spennet fra alternativ 0+ til alternativ 3 innenfor hver enkelt delstrekning og mellom de ulike delstrekningene. Utredningen peker på tre alternativer som sikrer en helhetlig standard på hele vegstrekningen fra E6 til fv. 17.

6.9.1 Helhetlige løsning – alternativ 2A

Hele vegstrekningen tilpasses for en vegbredde på 6,5 meter (gul midtstripe) og en horisontal radius på minimum $R=175$. I tillegg gjennomføres skredsikringstiltak.

En slik løsning vil medføre følgende positive konsekvenser:

- Åpning for modulvogntog
- Mindre rasutsatt veg
- Økt trafiksikkerhet
- Mer effektiv trafikkavvikling
- Mer lettkjørt veg som gir mindre utslipp fra kjøretøy
- Mindre naturinngrep
- Ivaretar nærhet til fylkesvegen for eksisterende grender

På den negative siden vil en slik utbygging medføre:

- Framtidige tiltak for å korte inn vegstrekningen blir mindre sannsynlig eller skyves langt ut i tid
- Stigningsforhold vil være mer eller mindre uforandret

Styringsramme (P50): 3,6 mrd. kr (2024)

Kostnadsramme (P85): 4,6 mrd. kr (2024)

Nordland fylkeskommune legger kostnadsrammen (P85) til grunn i sine budsjett.

Oppgitt kostnad for alternativ 2A kan trolig reduseres betydelig ved fravik av krav til kurvatur.

6.9.2 Helhetlig løsning – alternativ 3B

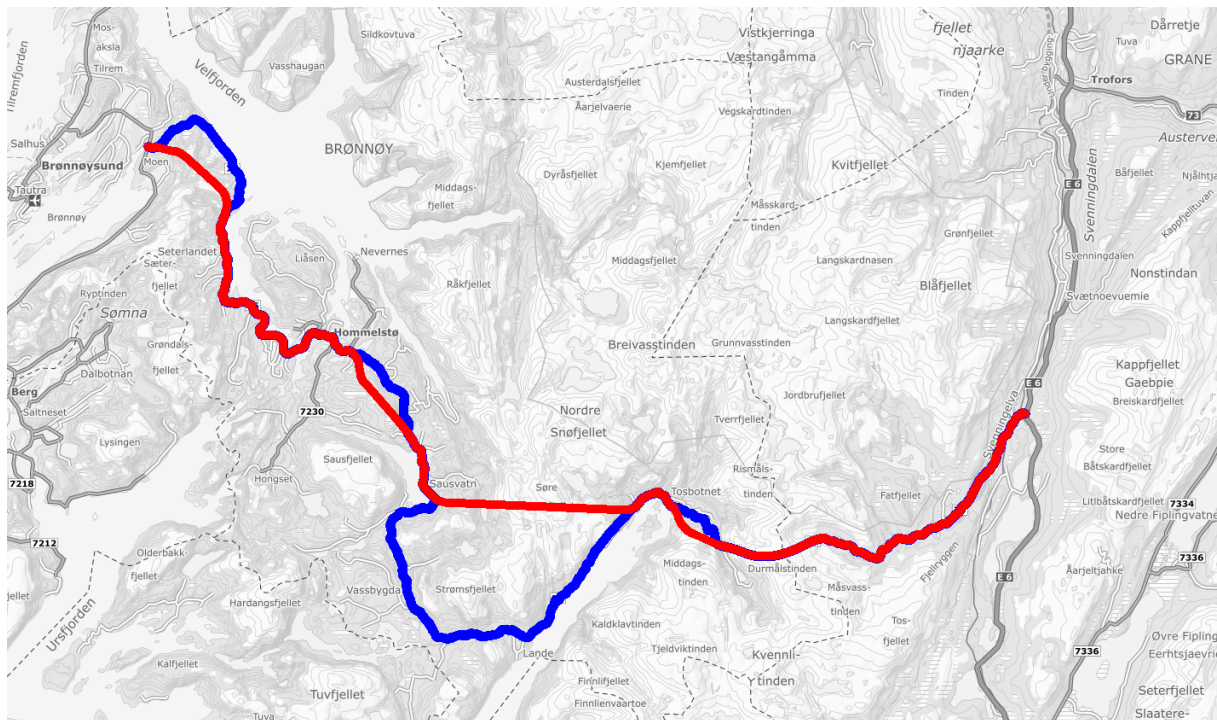
En optimal vegløsning for Tosenveien med hensyn å sikre framkommelighet, trafiksikkerhet og effektivitet, medfører at det velges større utbygginger i form av nye tunneler og ny veg i dagen, kombinert med breddeutvidelser og utbedring av kurvatur på de øvrige delene av Tosenveien.

En slik løsning vil medføre følgende positive konsekvenser:

- Vegbredde 6,5 og 7,5 meter
- Vesentlig bedre stigningsforhold og slakere kurvatur som gir mer energieffektiv og miljøvennlig transport
- Mindre rasutsatt veg
- Betydelig reduksjon av kjørelengde fra E6 til fv. 17 på 18-19 km
- Framtidsrettet løsning med hensyn til utvikling av næringsliv og bosetting
- Ni færre bruer og kulverter
- To eksisterende tunneler på eksisterende fv. 76 blir overflødige. Dagslått tunnelen må videreføres på den gamle fv. 76, men Molvikhammaren stenges. Bjørnstokktunnelen foreslås fjernet i alle alternativer unntatt 0+.

På den negative siden vil en slik utbygging medføre:

- Større naturinngrep
- Inntil fire nye tunneler
- Betydelige kostnader
- Mindre tilgjengelighet til fylkesvegnettet for deler av eksisterende lokal virksomhet og bosetting
- Mulig omklassifisering av gjenstående vegnett som kan være en belastning for kommunen og samfunnet i Velfjord



Figur 28: Mulig effektivisering av Tosenveien. Rød linje = ny veg og oppgradert veg, blå linje= eksisterende vegstrekninger som endrer status ved etablering av nye tunneler.

Nedklassifisering og stenging av veg

Ved bygging av ny veg må det avgjøres hva som skal skje med den gamle vegen.

Omklassifisering av fylkes- og kommune veg er hjemlet i veglova §§ 4 og 5.

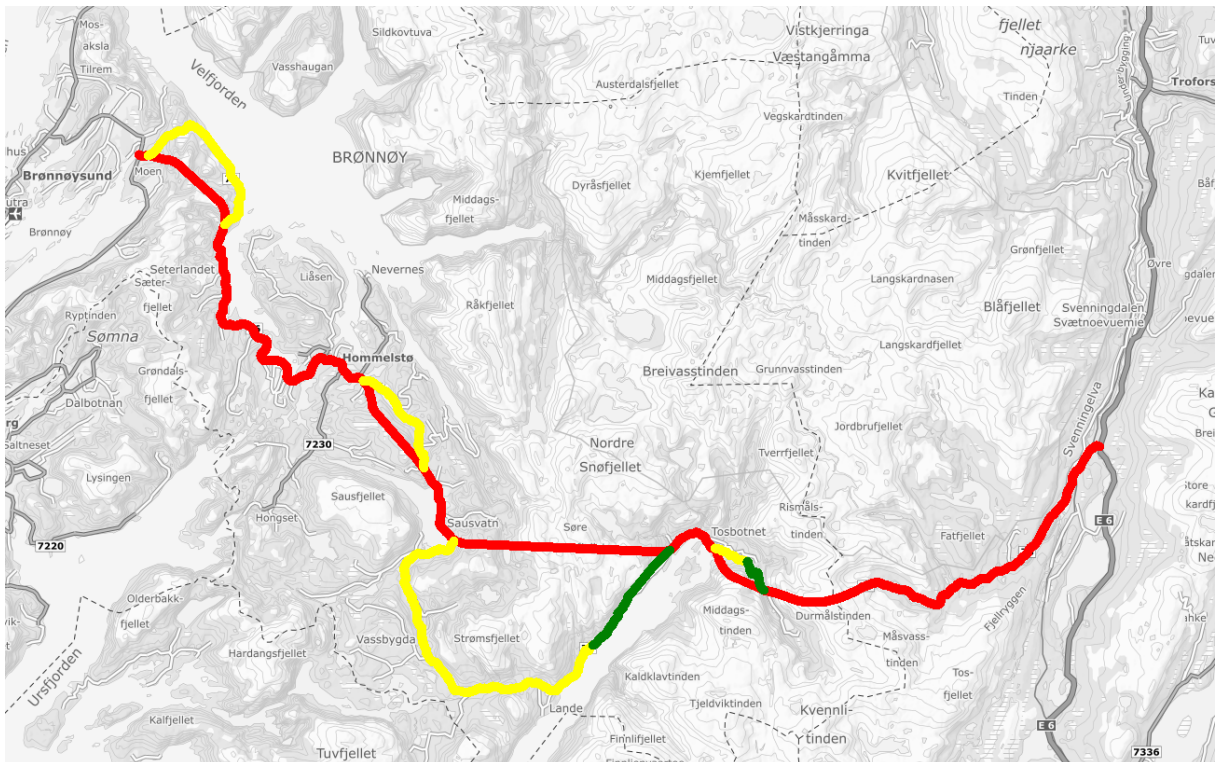
Gjeldende kriterier for grensen mellom fylkeskommunale og kommunale veger framkommer av Samferdselsdepartementets brev til fylkeskommunene i brev av 26. mars 1985, med følgende hovedpunkt relevant for Tosenveien:

«c. Spredtbygde- / grisgrendte områder

En fylkesveg skal ha et befolkningsunderlag på minst 50 personer. Fylkesvegen skal føres fram til kontakt med jernbanestasjon, flyplass, rutebilterminal, eller kai av regional betydning.»

Kartet nedenfor viser mulig omklassifisering og stenging av veg ved alternativ B. Gul linje representerer veg som kan være gjenstand for helt eller delvis nedklassifisering til kommunal veg. Nedklassifisering kan medføre kostnader til utbedringer før den kan overføres til kommunen. Disse utbedringene vil også være nødvendig dersom hele eller deler av de gule

linjene ikke nedklassifiseres og beholdes som fylkesveg. Grønn linje representerer veg som kan legges ned og stenges.



Figur 29: Rød linje = alternativ B, gul linje = mulig nedklassifisering, grønn linje = stenging av veg

Styringsramme (P50): 8,3 mrd. kr (2024)

Kostnadsramme (P85): 9,7 mrd. kr (2024)

Nordland fylkeskommune legger kostnadsrammen (P85) til grunn i sine budsjett.

Oppgitt kostnad for alternativ 3B kan trolig reduseres betydelig ved å endre tunnelprofil fra T9,5 til T8,5, men dette er ikke nødvendigvis en framtidsrettet løsning.

6.9.3 Helhetlig løsning – alternativ 0+C

Vegstrekningen oppdateres i henhold til 0+ alternativet som vil si å sikre framtidig forsvarlig drift- og vedlikehold. Dette omfatter mindre utbedringer på definerte punkter som krever tiltak av hensyn til for eksempel ulykkespunkt, framkommelighet, rasutsatt, sikt mv. I den grad det gjennomføres utbedringer som er av et slikt omfang at vegbredde kan bli gjenstand for endring, skal 6,5 meters bredde legges til grunn.

Rekkefølge for slik utbedring anbefales å være:

- 1) Parsell 3 kryss Lande til Vassbotn som en naturlig forlengelse av vegstandarden fra E6 og som strekning med stort behov pr. i dag. Samtidig bør konstruksjoner på parsell 1 og 2 utbedres.
- 2) Parsell 4 fra Vassbotn til Trongundet bru med samme begrunnelse som parsell 3
- 3) Parsell 5 fra Trongundet bru til kryss fv. 17 fordi dette er parsellen med størst trafikk
- 4) Parsell 1 fra kryss E6 til og med bru Borkåmoelv, skredsikring

5) Parsell 2 fra bru Borkåmoelv til kryss Lande, skredsikring

En slik løsning vil medføre følgende positive konsekvenser:

- Mindre rasutsatt veg
- Økt trafiksikkerhet
- Mindre naturinngrep
- Ivaretar nærhet til fylkesvegen for eksisterende grender

På den negative siden vil en slik utbygging medføre:

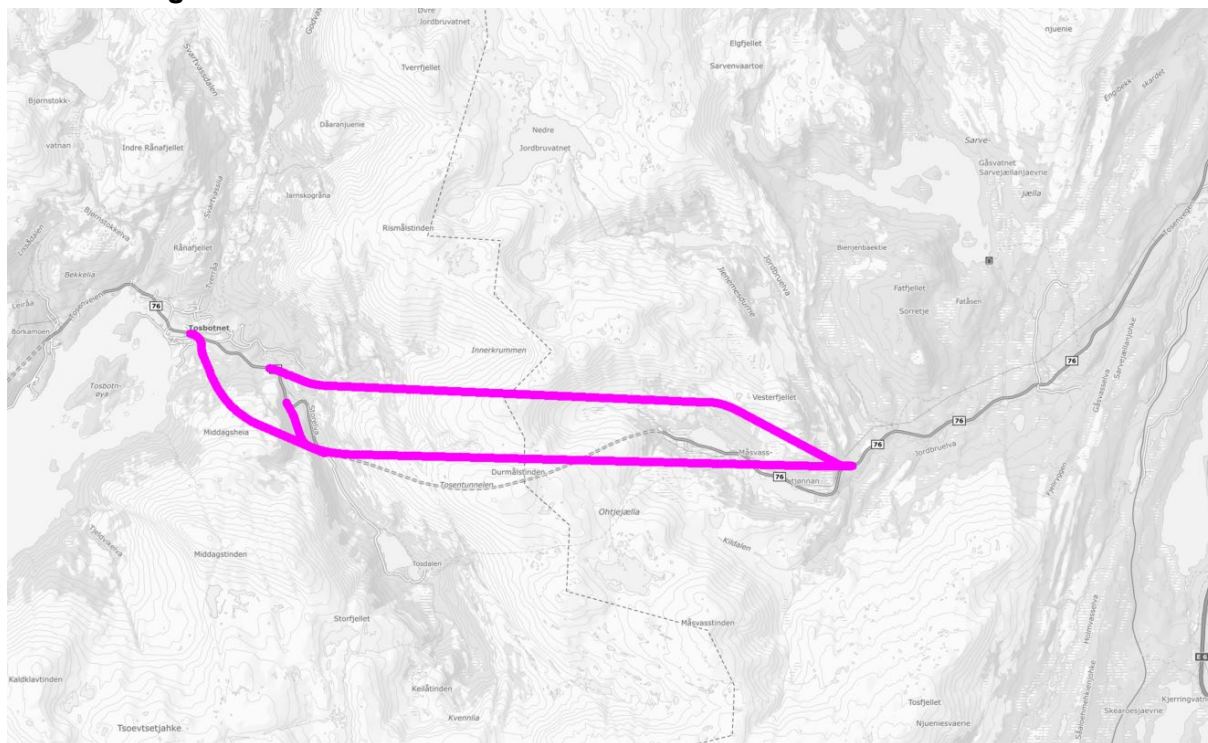
- Framtidige tiltak for å korte inn vegstrekningen blir mindre sannsynlig eller skyves langt ut i tid
- Stigningsforhold vil være mer eller mindre uforandret
- Vegstrekningen vil være like energikrevende som i dag

Det er ikke gjennomført kostnadsanslag for dette alternativet.

7 Uprioriterte løsninger

De løsningene som framkommer nedenfor er alternativer, som det etter en helhetlig vurdering, ikke er valgt å gå videre med i utredningsprosjektet. Løsningene kan likevel være aktuelle ved videre oppfølging av prosjektet avhengig av hva som prioriteres gjennom behandling av denne utredningen og i påfølgende faser.

Delstrekning 1

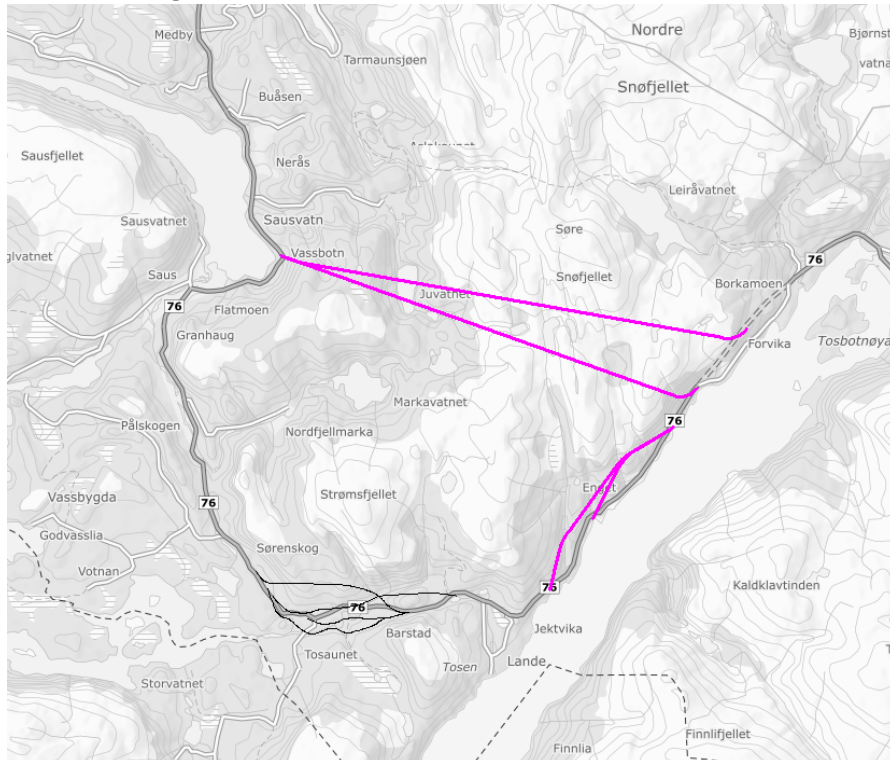


Figur 30: Nye veg/tunnel alternativer

- Tunnel med tilførsel på totalt ca. 1,3 km på vestsiden av Tosentunnelen.

- Bru på ca. 120 meter over Storelva med tunnel på nordsiden av Tosentunnelen på 9,6 km inkl. tilførselsveger (erstatte Tosentunnelen).
- Tunnel på ca. 11,3 km inkl. tilførselsveger (som erstatter Tosentunnelen).

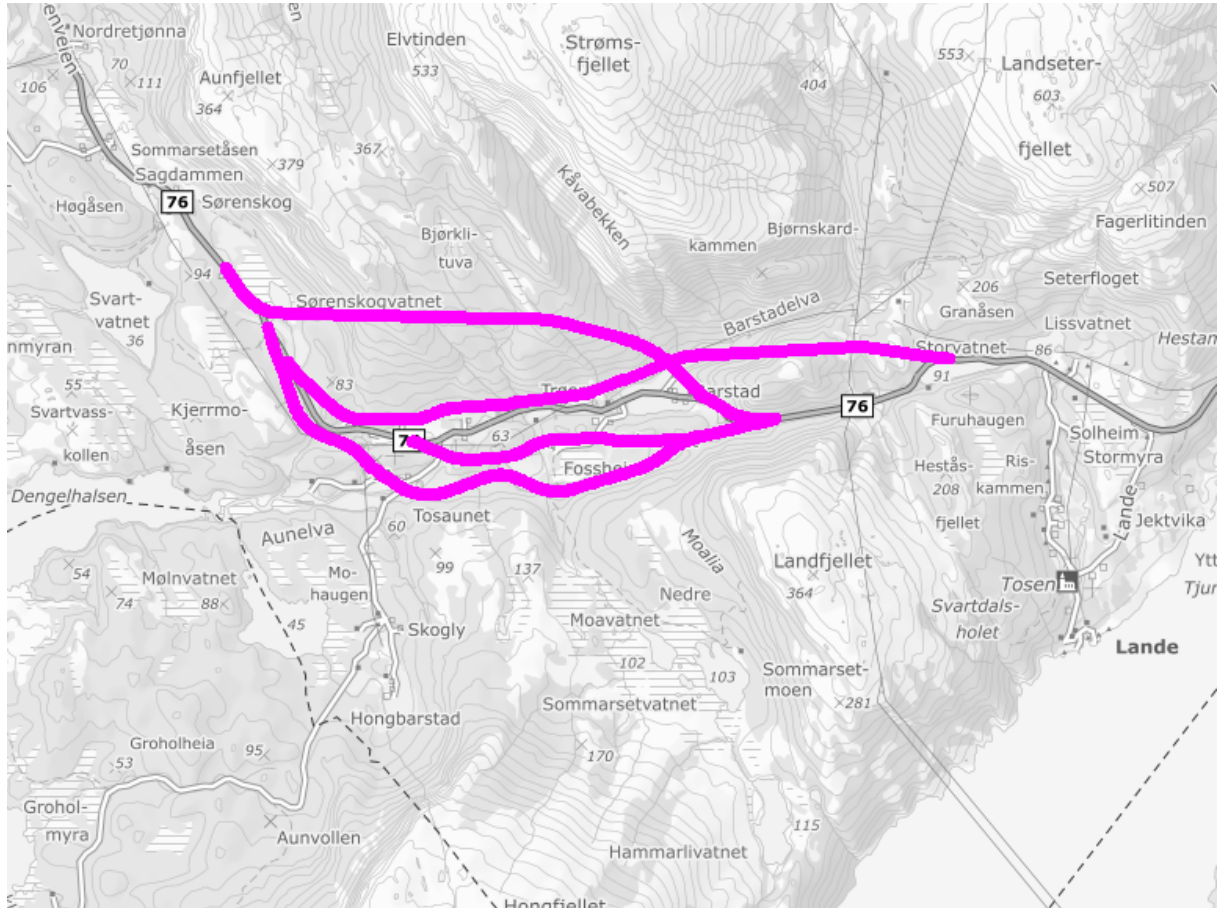
Delstrekning 2



Figur 31: Nye veg/tunnel alternativer

- Lang tunnel på ca. 9,8 km inkl. tilførselsveger som starter inne i Molvikhammartunnelen.
- Lang tunnel på ca. 9,1 km inkl. tilførselsveger som starter rett sør for Molvikhammartunnelen.
- Lang tunnel på ca. 2,6 km inkl. tilførselsveger som starter ved Skjærvikbogen og kommer ut i Juvikdalen.
- Lang tunnel på ca. 4,3 km inkl. tilførselsveger som starter ved Skjærvikbogen og kommer ut ved Dagslåttan.

Delstrekning 3



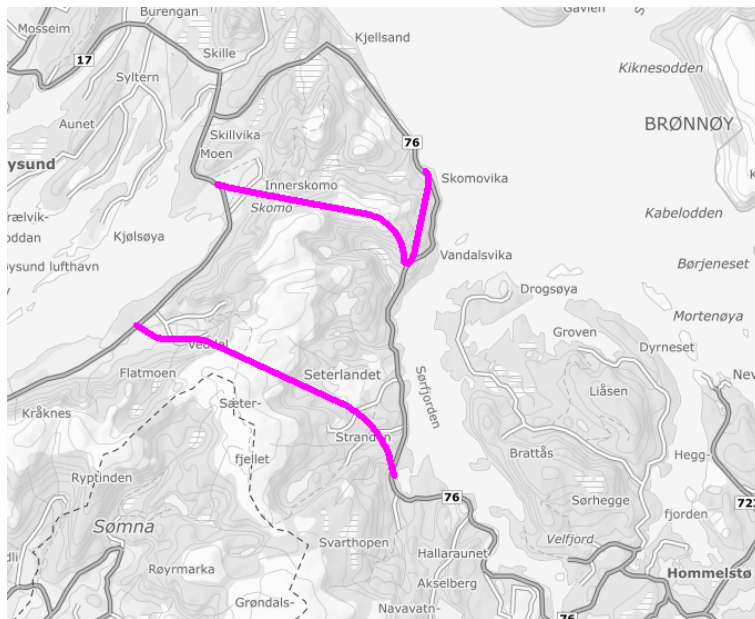
Figur 32: Nye veg/tunnel alternativer

- Ny veg i dagen fra Barstadlia til Sørenskogvatnet, totalt ca. 3,5 km (sørligste linje).
- Ny veg i dagen fra Barstadlia til kryss Hongbarstad, totalt ca. 2,2 km.
- Tunnel fra Storvatnet og veg i dagen nord for Barstad til Standa totalt ca. 4 km.
- Tunnel og veg i dagen fra Storvatnet til Sørenskogvatnet, totalt ca. 4,3 km.
- Ny veglinje fra Barstadlia inn i tunnel til Sørenskogvatnet totalt ca. 2,7 km.

Delstrekning 4

Ingen uprioriterte alternativer.

Delstrekning 5



Figur 33: Nye veg/tunnel alternativer

- Tunnel med tilførselsveger fra Svarthopen til Vedal på totalt ca. 6,9 km
- Tunnel med tilførselsveger fra Andersvikheia til Skomo på totalt ca. 4,9 km
- Tunnel med tilførselsveger fra Andersvikheia til Skomovika på totalt ca. 2,1 km

8 Finansieringsanalyse

8.1 Finansieringsanalyse og bompengepotensiale

For å kunne se på mulig bompengefinansiering er det tatt utgangspunkt i alternativ 2A som tilsier at hele vegstrekningen tilpasses for en vegbredde på 6,5 meter (gul midtstripe) og en horisontal radius på minimum $R=175$. I tillegg gjennomføres skredsikringstiltak. Total kostnad på 4,6 mrd. kr.

Dette alternativet er valgt fordi det ikke er gjort kostnadsestimat for et generelt styrket vedlikehold med punktvisse utbedringer (alternativ 0+C), samtidig som dette trolig ikke vil være aktuelt som bompengeprojekt. Alternativ 3B med oppgradert veg, nye tunneler og redusert kjørelengde på 18–19 km har på sin side så høye kostnader at det må vurderes nærmere. Alternativt kunne det vært gjennomført bompengevurderinger av større enkelttiltak på utvalgte delstrekninger, men dette må eventuelt gjennomføres dersom det foreligger et strategisk valg som peker på slike løsninger.

Vurdering av alternativ 2A gir et godt inntrykk av bompengepotensialet for en større og helhetlig utbedring gjennomført innenfor en avgrenset tidsperiode.

Vianova AS har på bakgrunn av dette gjennomført en mulighetsstudie for bompengeprojekt på fv. 76.

Forutsetninger i basisberegningen:

- Et innkrevpingspunkt der trafikkmengden er størst
- Startår/sluttår låneopptak 2031/2035
- Like kostnader over årene
- Startår for innkreving 2031
- Parallelinnkreving
- Nedbetalingstid 15 år
- MVA kompensasjon 17%
- Ingen fylkeskommunal finansiering i basisberegningen

Basisberegning og de ulike følsomhetsberegningene framkommer av følgende tabell:

	BASIS	F1 Ingen rabatt for nullutslippss kjøretøy	F2 Normaltakst fra 90 til 180 (dobling)	F3 Tunge 5,0 * normaltakst lette	F4 Årlig vekst 4,0% (etter 2031)	F5 10% avvising	F6 Etterskudds- innkreving	F7 20 års nedbetaling	F8 F2 og F3 Normaltakst 180 kr og tunge 5,0 * normaltakst lette
Innkrevingspunkt	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst	A Skillebotn	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst
ADT sum kjt 2024	888	888	888	888	888	888	888	888	888
Andel tunge 2024	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %
Normaltakst lett kjt (2024-kr)	90	90	180	90	90	90	90	90	90
ADT startår (2031)	943	943	943	943	943	849	948	943	943
Gjennomsnittlig effektiv takst inkl. fritak ol. (for innkrevingsårene):	77,3	87,3	155,0	92,3	76,4	77,3	81,7	79,8	79,8
Årlig vekst for innkrevingsårene	0,12 %	0,12 %	0,12 %	0,12 %	4,00 %	0,87 %	0,12 %	0,12 %	0,12 %
Maks. beløp som kan finansieres (i mill. kr)	387	437	781	461	496	347	339	487	933
Endring i forhold til BASIS		50	394	74	109	-40	-48	100	546
		12,9 %	101,8 %	19,1 %	28,2 %	-10,3 %	-12,4 %	25,8 %	141,1 %

Figur 34: Følsomhetsberegninger (Vianova 2025)

Det er sett på bompengepotensialet der offentlig andel er henholdsvis 27% og 50% uten at det er gjennomført følsomhetsanalyser.

	FULL- FINANSIERING 0% bidrag Fylke, 83 % bompenger	FULL- FINANSIERING 10% bidrag Fylke, 73 % bompenger	FULL- FINANSIERING 33% bidrag Fylke, 50% bompenger
Innkrevingspunkt	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst	A Skillebotn øst
ÅDT sum kjøt 2024	888	888	888
Andel tunge 2024	7,8 %	7,8 %	7,8 %
Normaltakst lett kjøt (2024-kr)	1 049	923	633
ÅDT startår (2031)	943	943	943
Gjennomsnittlig effektiv takst inkl. fritak ol. (for innkrevingsårene):	902,8	794,2	544,6
Årlig vekst for innkrevingsårene	0,12 %	0,12 %	0,12 %
Maks beløp som kan finansieres (i mill kr)	4 600	4 600	4 600

Figur 35: Beregningsresultat for fullfinansiering (Vianova 2025)

Oppsummering:

Med normaltakst 90 kr gir bompenger et investeringspotensial på 387 mill. kr (ca. 8 % av kostnadsrammen). Fullfinansiering med bompenger alene krever en takst på 1.049 kr for lette kjøretøy. Med 50 % offentlig finansiering må taksten være 633 kr.

9 Medvirkning og informasjon

Konsultasjon med samiske interesser er gjennomført 22. januar 2025. Det er bedt om nytt møte når det foreligger et endelig forslag til alternativer. Dette vil bli gjennomført etter at utredningen er publisert.

Administrasjonen har gjennomført infomøter med Brønnøy og Grane kommune henholdsvis 29. februar 2024 og 8. mars 2024.

I forbindelse med utarbeidelse av Transportplan Nordland har fylkesråd for samferdsel hatt møte med den lokale styringsgruppen 29. september 2025.

10 Kilder

- Vegkart, Statens vegvesen, <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7207645,3>
- KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, Regionale problemstillinger for persontransport, Statens vegvesen, Avinor, Jernbanedirektoratet, Kystverket 2023), [KVVU for transportløsninger i Nord-Norge | Statens vegvesen](#)
- Brønnøy kommune, <https://www.bronnoy.kommune.no/>
- Grane kommune, <https://www.grane.kommune.no/>
- Naturbase, <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/>
- Nordland fylkeskommune, Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser langs fylkesveg i Nordland 2021, <https://www.nfk.no/f/p1/i74bd46b3-4a4c-467c-84ef-d6ed770f6202/rammeplan-2021-tekstdel.pdf>
- Brønnøysund Avis, <https://www.banett.no/>
- Norsk klimaservicesenter, <https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/nordland>
- Hjorteviltregisteret, <https://hjorteviltregisteret.no/>
- Statistisk sentralbyrå, <https://www.ssb.no/>
- Norges vassdrags- og energidirektorat, <https://www.nve.no/>
- Notat - Mulighetsstudie bompengeprojekt Fv 76 Tosenveien, Vianova 2025