**01719****K-sak 010/2019**

Saksbehandler: Kitt Grønningsæter

Sakens hjemmelsgrunnlag:

Jnr. ref:

Arkiv:

Klageadgang: nei

Off. dok: ja

FV17 STORVIKA-REPPEN: ARBEIDSGRUPPE OG FINANSIERING AV VIDERE ARBEID**BAKGRUNN**

Trasevalg for kryssing av Holandsfjorden ved Svartisen er vedtatt i Meløy og Rødøy kommuner. Gjeldende «Kommunedelplan for framtidig Fv. 17 Storvika-Reppen» ble vedtatt i begge kommunene i 2016.

Kommunene har bestilt og fått overlevert rapporten «Omlegging av FV 17 Storvika-Reppen i Meløy og Rødøy kommuner», utarbeidet av Asplan Viak, 01.10.2018 versjon 02.

Formannskap har i felles møte besluttet å nedsette arbeidsgruppe for det videre arbeidet, foreslått bestående av representanter fra begge kommunene:

- Ordfører
- Opposisjonsleder
- Rådmann

Finansieringsbehov for arbeidsgruppen er ca. kr 500', og en forutsetter kostnadsdeling 50/50 mellom kommunene. Rødøy kommune kan finansiere sin andel, kr 250', ved bruk av ubundet investeringsfond, RLK-fondet. Disponibelt per 31. desember 2018 før årsavslutning er kr 20,3 mill. Kommunestyret har i sak 077/2016 vedtatt handlingsregler for RLK-fondet, herunder:

Bruk av RLK-fondet skal kun skje etter kommunestyrets vedtak.

(...)

Investeringsprosjekter som skal finansieres over fondet bør føre til innovasjon og nyskaping, bedre kommunikasjon og infrastruktur, økt offentlig og privat samarbeid, tilrettelegging for næring eller på annen måte støtte positiv samfunnsutvikling.

Arbeidsgruppens oppgaver, blant annet:

- Avklare forskjellige interesser i området, herunder grusuttak, hotell, reindrift, nasjonal turiststi.
- Prosjektet ligger i RTP – undersøke mulighet for å flytte til NTP. Prosessavklaring.
- Gjøre rapporten mer lettlest. Bør få mer fokus på nærings- og samfunnsutvikling, beredskap og annen nytteverdi.
- Tilrettelegge for fremtidig detaljregulering.

VURDERING

Prosjektet er svært viktig å få gjennomført for Rødøy kommune. En bør delta aktivt i den videre prosessen, både med innsats i arbeidsgruppen og finansiering av arbeidet.

KONKLUSJON

Rødøy kommune innvilger kr 250' inkl. mva til planlegging av prosjektet FV17 Storvika-Reppen. Prosjektet er i tråd med handlingsreglene til ubundet investeringsfond, RLK-fondet, og finansieres med midler derfra.

Det settes ned arbeidsgruppe fra politisk og administrativ ledelse.


VEDLEGG

1. Rapport «Omlegging av FV 17 Storvika-Reppen i Meløy og Rødøy kommuner», utarbeidet av Asplan Viak, 01.10.2018 versjon 02.

RÅDMANNENS INNSTILLING

1. Rødøy kommune innvilger kr 250' til planlegging av prosjektet FV17 Storvika-Reppen. Midlene hentes fra ubundet investeringsfond, RLK-fondet.
2. Representanter fra Rødøy kommune til arbeidsgruppe:
 - a. ...
 - b. ...
 - c. ...

Rødøy kommune 7. februar 2019


Kitt Grønningsæter
Rådmann

Meløy og Rødøy kommuner

OMLEGGING AV FV. 17 STORVIKA-REPPEN I MELØY OG RØDØY KOMMUNER **RAPPORT**

Dato: 01.10.2018
Versjon: 02



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Meløy kommune
Tittel på rapport: omlegging av fv. 17 storvika-reppen i meløy og rødøy kommuner
Oppdragsnavn: Ny trase Fv.17 Storvika - Reppen, Rødøy og Meløy
Oppdragsnummer: 619629-01
Utarbeidet av: Jostein Rinbø, Ingvild Nordtveit og Ingrid B Sæther
Oppdragsleder: Jostein Rinbø
Tilgjengelighet: Åpen

02	01.10.18	Div. suppleringer innarbeidet	IS/JR	IS
01	05.09.18	Dok. opprettet og oversendt kommunene til foreløpig uttalelse.	JR/IN/IS	IS
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UARBEIDET AV	KS

Forord

Asplan Viak har vært engasjert av kommunene Meløy og Rødøy til å oppsummere status for prosjektet «Omlegging av fv. 17 Storvika – Reppen», hvor det foreligger en godkjent kommunedelplan og hvor det nå er viktig å finne veien videre for prosjektet.

Rapporten omfatter både et grovt estimat for bompenger samt en tilsvarende grov finansieringsplan hvor også ferjeavløsningsmidler og behovet for ordinære budsjettmidler blir synliggjort. Det er også skrevet et kapittel som omhandler hva en ferjefri fv. 17 mellom Storvika og Reppen kan utgjøre i forhold til bosetting, næringsliv og arbeidsmarked i de to kommunene.

Trondheim, 01.10.2018

Jostein Rinbø
Oppdragsleder

Ingrid B. Sæther
Kvalitetssikrer

Innhold

1. OM DE BERØRTE KOMMUNER	4
1.1. Meløy kommune.....	4
1.2. Rødøy kommune.....	4
2. MÅLSETTING FOR PROSJEKTET – OMLEGGING AV FV. 17 STORVIKA-REPPEN.....	5
3. TRAFIKKULYKKER	6
4. BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE VEGSTREKNINGER.....	8
4.1. Veggeometri og -bredde.....	8
4.2. Skredutsatte punkter og strekninger.....	9
4.3. Kort beskrivelse av eksisterende veg på delstrekningene.....	10
4.3.1. Reppen – Ågskardet (Rødøy og Meløy kommuner).....	10
4.3.2. Forøy – Halså (Meløy).....	10
4.3.3. Halså – Braset: (Meløy):.....	11
4.3.4. Braset – Storvika (Meløy).....	11
5. BESKRIVELSE AV NY VEG	12
5.1. Teknisk standard – bredder/tverrprofiler for ulike elementer.....	12
5.2. Teknisk standard – veggeometriske forhold.....	14
6. OPPDATERING AV KOSTNADSTALL	15
6.1. Investeringskostnader	15
7.1. Innledning	16
7.2. Ferjeavløsningsmidler.....	17
7.3. Bompengefinansiering.....	17
7.4. Kapitalkostnader knyttet til lånefinansiering	18
7.5. Finansieringsplan	18
8. HVORFOR GJØRE FV. 17 MELLOM STORVIKA OG REPPEN FERJEFRI?	20
8.1. Transportsystemet.....	20
8.2. Bosetting, næringsliv og arbeidsmarked	22
8.3. Salten regionråd.....	28
9. OPPSUMMERING	29
KILDER.....	31

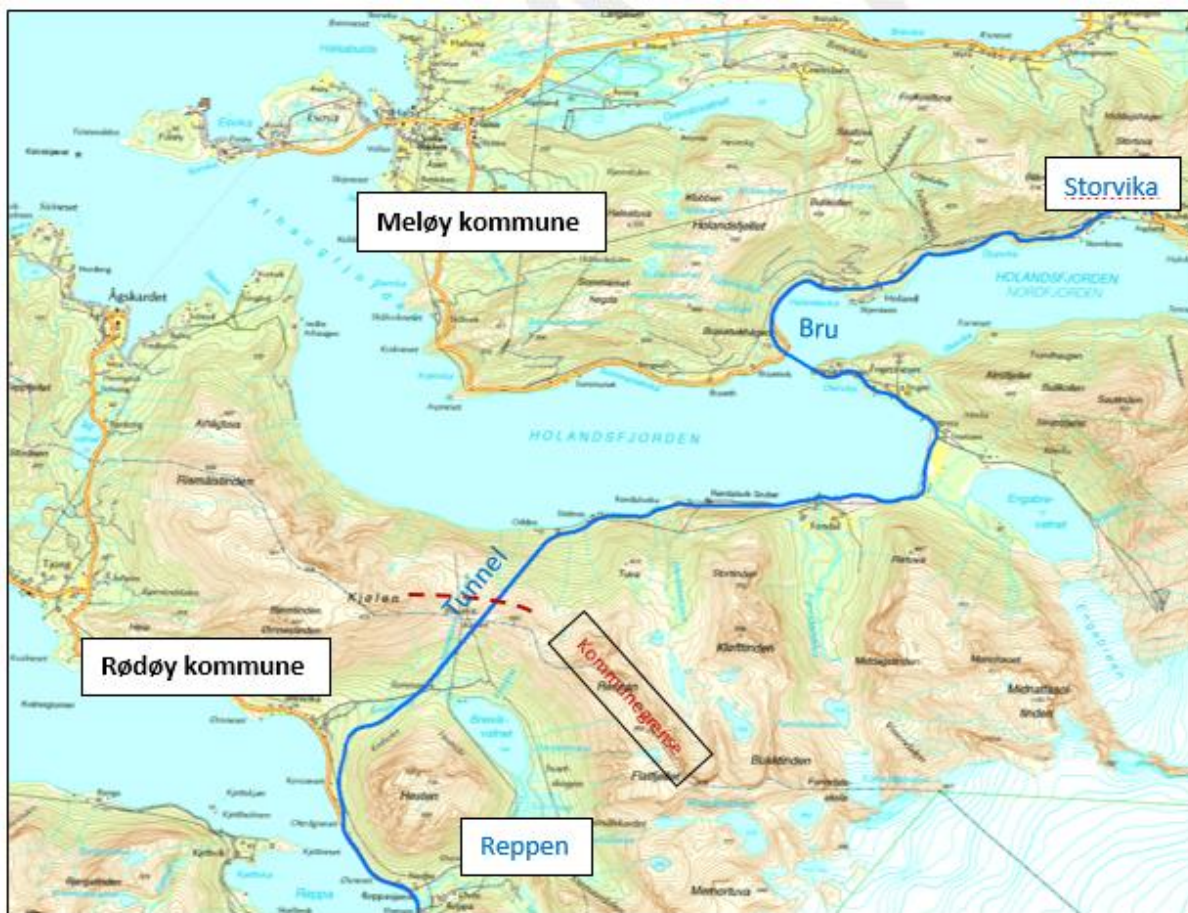
1. OM DE BERØRTE KOMMUNER

1.1. Meløy kommune

Meløy kommune ligger på kysten av Nordland med fv. 17 som en trafikkåre gjennom kommunen. På den 18,5 km lange strekningen mellom Storvika og Reppen er det behov for bedre veg, inkludert en ferjefri forbindelse mellom sør- og nordsiden av Holandsfjorden. Fv. 17 gjennom Meløy er en del av «kystriksvegen» og også en del av Nasjonal turistveg «Helgelandskysten». Meløy er en kraft- og industrikommune og har 6454 innbyggere pr. 1.1.2016. Kommunesenteret Ørnes har ca. 1620 innbyggere og Glomfjord har ca. 1110 innbyggere.

1.2. Rødøy kommune

Også Rødøy har fv.17 som hovedferdselsåre gjennom kommunen og deler Meløys behov for en forbedret vegstandard. Vågaholmen er kommunesenter og kommunen har ca. 1300 innbyggere, fordelt på 5 fastlandskretser og 6 øykretser. Hovednæringene er fiske, havbruk og jordbruk, men turistnæringen er i vekst. Rødøy regnes tradisjonelt som den nordligste av kystkommunene i Helgelandregionen.



Figur 1 Planområdet og strekningen (alt. 1 vist) mellom Storvika og Reppen.

2. MÅLSETTING FOR PROSJEKTET – OMLEGGING AV FV. 17 STORVIKA-REPPEN

Målet er å skape en ferjefri, trygg, effektiv og funksjonell veg med kort og forutsigbar reisevei mellom Storvika og Reppen. Prosjektet skal gi god trafiksikkerhet gjennom rassikring, bedret vegstandard og tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk.

3. TRAFIKKULYKKER

I perioden mellom 1995 og 2017 er det registrert 12 trafikkulykker med personskafe på fv. 17 mellom Storvika og Reppen. Av disse 12 ulykkene er det registrert 1 ulykke med meget alvorlig skade og 11 ulykker med lettere skade. De fleste ulykkene har vært av type utforkjøring og ulykker med kryssende kjøreretninger. Tabell 1 viser type ulykker som er registrert.

Tabell 1 Ulykkestyper

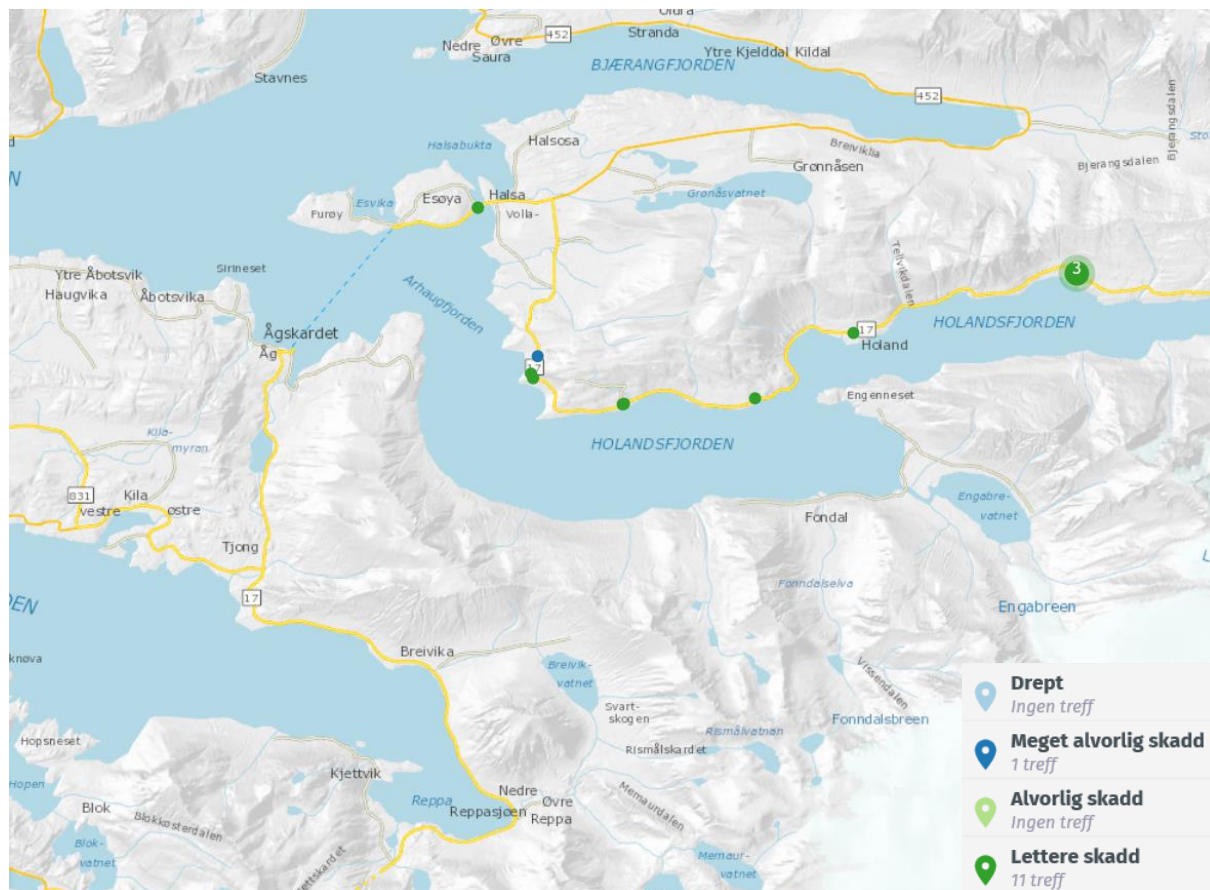
Type ulykke	Antall registrert
Utforkjøringer	7
Møteulykker	1
Påkjøring bakfra	1
Kryssende kjøreretninger	3
Sum antall ulykker	12

Tabell 2 viser at det er registrert 8 ulykker der bil er involvert og 4 ulykker der motorsykel er involvert.

Tabell 2 Type trafikant involvert i de registrerte ulykkene

Trafikanttype	Antall
Bil	8
MC	4

Figur 2 på neste side viser hvor ulykkene har skjedd og alvorlighetsgraden.



Figur 2 Oversikt over trafikulykker med plassering og alvorlighetsgrad. Mørk blå ring er en ulykke med meget alvorlig skade og mørk grønn ring er ulykke med lettere skade.

4. BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE VEGSTREKNINGER

4.1. Veggeometri og -bredde

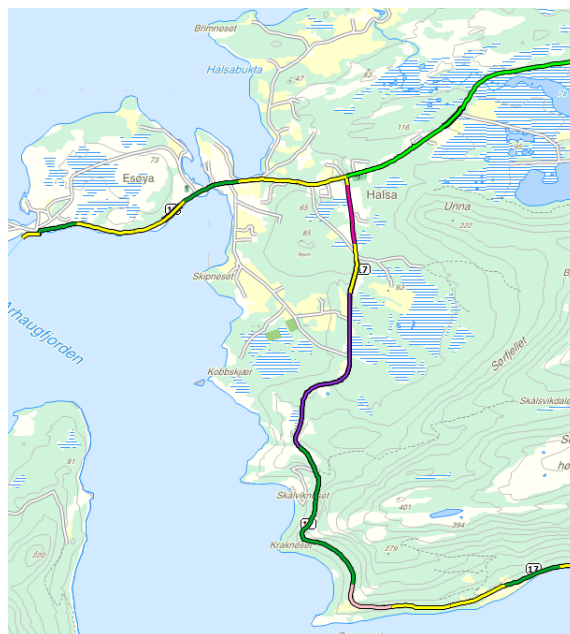
Eksisterende Fv.17 er benyttet som referansealternativ i alle forutgående planvurderinger og omfatter fylkesvegen på begge sider av Holandsfjorden, samt den ca. 3 km lange ferjestrekningen mellom Forøy og Ågskardet. Årsdøgntrafikken på ferjestrekningen var i 2014 190 kjt.

Ut fra de foreliggende vegnormaler (N100) tilfredsstillers ikke dagens veg normalkravene, både når det gjelder geometriske forhold og tverrprofil, og sannsynligvis heller ikke bæreevne (aksellast) fullt ut. Med et breddekrav på 7,5m, viser de påfølgende figurer at kun en mindre del av strekningen tilfredsstillers dette kravet. Særlig ser vegbredden sør for Holandsfjorden ut til å være liten og gir derfor ingen mulighet til f.eks. merking av midtlinje, noe som krever 6m asfaltert bredde.

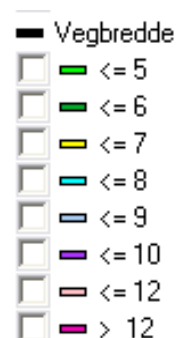
Figur 3, 4 og 5 viser oversikt over vegbredden på vegnettet innen influensområde. Dagens vegsystem i området er preget av dårlig standard med smal veg, og stedvis mange svinger og dårlig bæreevne.

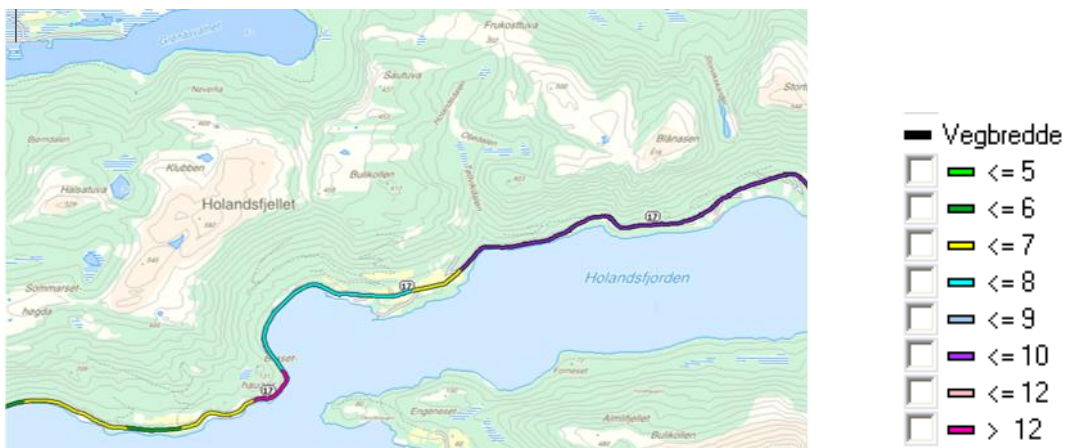


Figur 4 Vegbredde mellom Reppen og Ågskardet.



Figur 3 Vegbredde Forøy - Halså-området.





Figur 5. Vegbredde Halså – Storvika

4.2. Skredutsatte punkter og strekninger

De to påfølgende figurer viser registrerte skredhendelser i perioden 1995-2017.



Figur 6: Registrerte skredhendelser fordelt på type skred ved Storvika – Reppen . Fra Statens vegvesens Vegkart.



Figur 7: Registrerte skredhendelser fordelt på type skred ved Reppen – Storvika. Fra Statens vegvesens Vegkart. NB! Nedfall av stein ser ut til å skje på hele strekningen langs Holandsfjorden (blå strek).

4.3. Kort beskrivelse av eksisterende veg på delstrekningene

4.3.1. Reppen – Ågskardet (Rødøy og Meløy kommuner)

- Hele vegpartiet er smalt og mangler gul midtlinje, unntatt de siste meterne ned mot ferjeleiet på Ågskardet
- Dårlig sikt gjennom kurver pga. manglende skogrydding, drift og vedlikehold ser ut til å være noe forsømt
- Smale grøfter, også gjennom fjellskjæringer, utstikkende nabber
- Varierende skiltstandard, en del skadde og misfargede skilt
- Delvis dårlig bæreevne, bl.a. rett nord for Ågvatnet
- Smal bru (4,3m) ved kryssing av utløpselva fra Ågvatnet, trafikkfarlige rekkverksender
- På den positive siden må det tas med at delstrekningen ikke har politiregistrerte ulykker de siste ca. 20 år

4.3.2. Forøy – Halså (Meløy)

- Hele vegpartiet er forholdsvis smalt og mangler gul midtlinje
- Manglende veggrøfter i fjellskjæringer nærmest ferjeleiet på Forøy gir isproblemer
- Varierende skiltstandard, en del skadde og misfargede skilt
- Gang- og sykkelveg er etablert gjennom de mest befolkede områdene i Halsåområdet.

4.3.3. Halså – Brasel: (Meløy):

- Deler av strekningen er bred nok, men mangler gul midtlinje
- Teleskader i stigning
- Et par farlige rekkverksåpninger i ytterkurve
- Noe varierende rekkverksstandard, bl.a. manglende rekkverk på møteplass like før Brasel rasteplass. En del øvrige rekkverksskader bærer preg av berøring av plog, dvs. rustskader og flatklemming av stålskinne forbi stolper

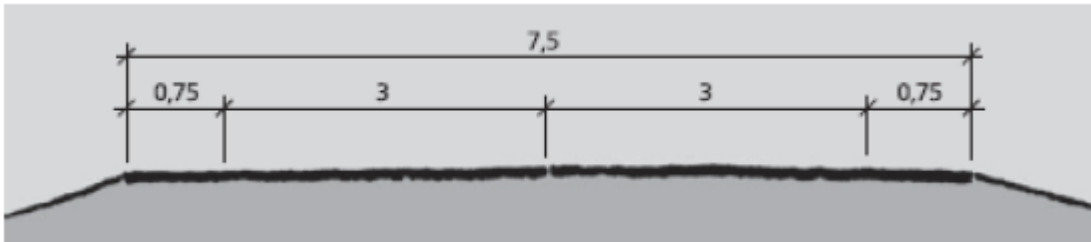
4.3.4. Brasel – Storvika (Meløy)

- Forholdsvis god veg med midtlinje på hele strekningen
- Info-/rasteplass Svartisen ser ut til å være velfungerende
- En del skader på rekkverk, bl.a. rustskader som følge av brøyting (berøring av plog)
- Noe manglende grøfter på øvre side gir skader på overbygning og krakelering av dekke
- Strekningen har forholdsvis mange ulike typer skredhendelser (se figur 6) og det bør settes inn tiltak som kan forebygge/begrense disse, bla. ved bortledning av overvann. Isproblemene i forbindelse med bergskjæringene ved Brasel vil kunne løses ved ombygging av vegen i området forutsatt av at alt. 1 velges
- Positivt helhetsinntrykk av strekningen, og denne vil på en tilfredsstillende måte kunne fungere som en del av alt. 1, forutsatt at en del tiltak blir satt i verk
- Mest aktuelt vil i så fall være utskifting av rekkverk inkl. overgang til stolper av stål, rassikring, grøfterensk og forbedret avløp av overvann til sjø i tilfelle flom

5. BESKRIVELSE AV NY VEG

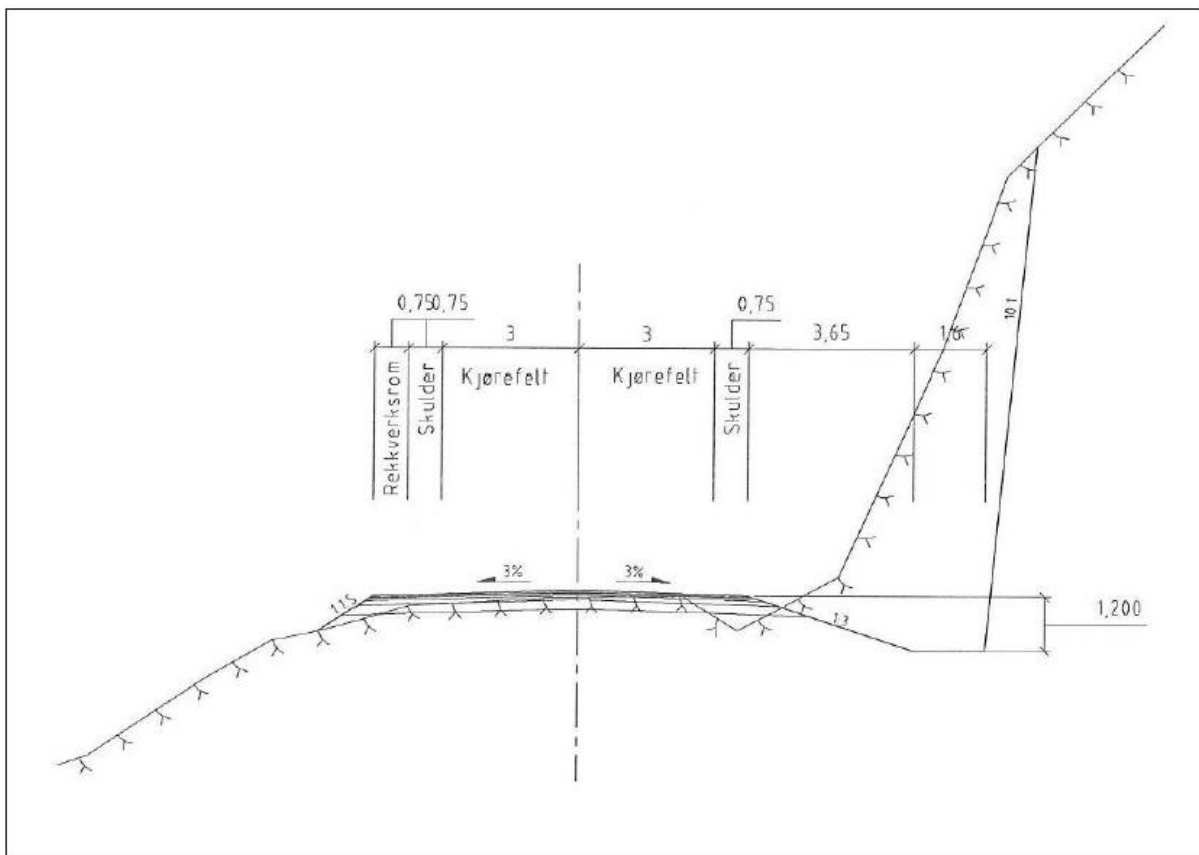
5.1. Teknisk standard – bredder/tverrprofiler for ulike elementer

Den nye strekningen på Fv.17 forutsettes planlagt etter krav til hovedveg i spredt bebyggelse (H2) for veger med trafikk (ÅDT) mellom 0 -1500 kjøretøy pr. døgn, fartsgrense 60 km/t og 80 km/t og 10 tonns bæreevne.



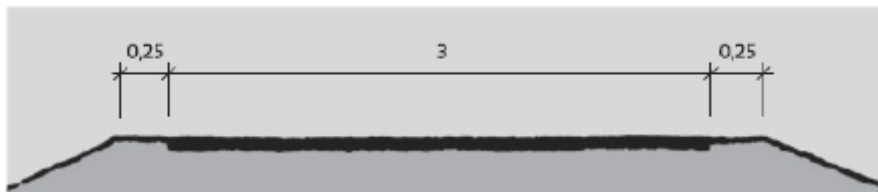
Figur 8: Planlagt tverrprofil med 7,5 m vegbredde.

Der det er høye fjellskjæringer er det planlagt brede grøfter på 4,5 til 6 m bredde og grøftedybde 1,2 m. Den brede grøfta skal kunne ta nedfall av stein og is. Fjellskjæringa legges med helning 10:1.



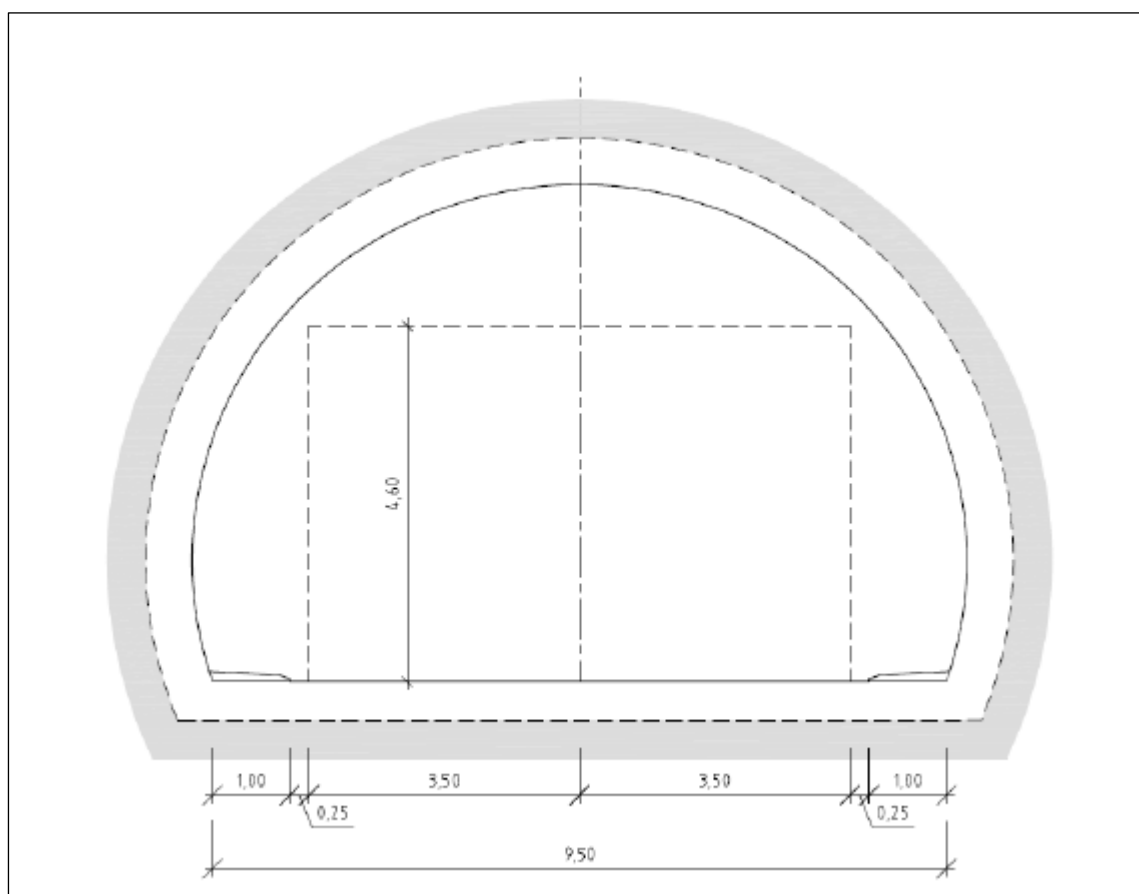
Figur 9: Typisk tverrprofil med bred grøft der det er høye fjellskjæringer (fra planbeskrivelse fv. 17, nabostrekning).

Ved evt. behov for gang- og sykkelveg planlegges denne med bredde 3,5 m. Det vil si tre meter gang- og sykkelveg og 2 x 0,25 m skulder.



Figur 10: Planlagt tverrprofil for gang- og sykkelveg, bredde 3,5 m inkl. skulder.

Tunnel forutsettes planlagt med tunnelklasse B og tverrprofil T9,5. Det innebærer 9,5 m bredde i tunnelen fordelt på kjørebane på 2 x 3,50 m, skulder på 2 x 0,25 m og rabatt med bredde 2 x 1 m.



Figur 11: Planlagt tunnelprofil T9,5. Fra hb. N500 Vegtunneler, Statens vegvesen.

Aktuelt brutvernsnitt for bru over Holandsfjorden er vist på neste skisse, hvor utgangspunktet for føringsbredde (dvs. bredde mellom rekkverksskinner/-rør) tilsvarer en vegbredde på 7,5 m, total brubredde 8,5 m. Det forutsettes i første omgang ikke behov for egen gang- og sykkelbane over brua.

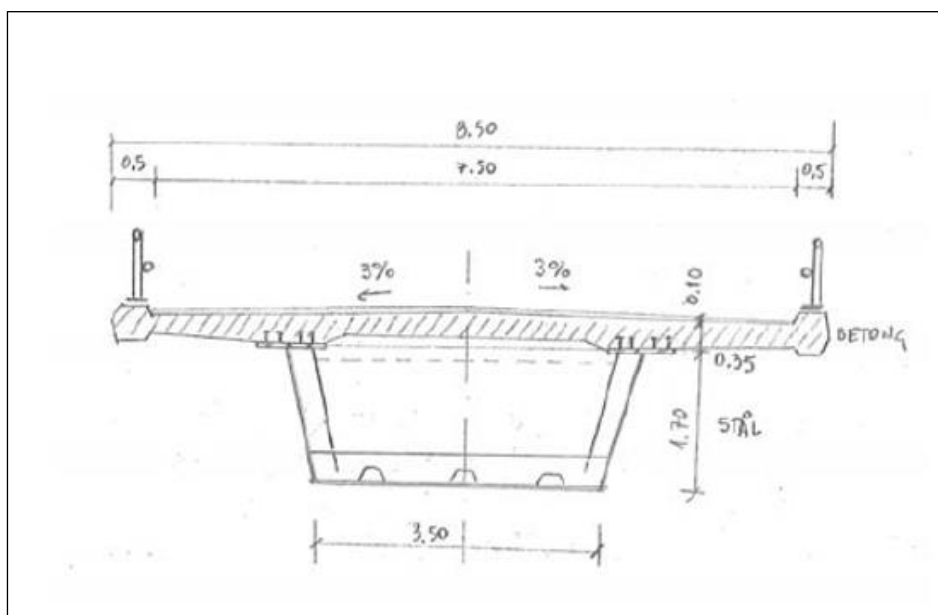


Fig. 12: Aktuelt tverrprofil for ny bru over Holandsfjorden

5.2. Teknisk standard – veggeometriske forhold

Tabellen nedenfor viser hvilke geometriske krav som er knyttet til valgt kurvatur for vegklasse H2. Denne forutsettes lagt til grunn for videre arbeid med reguleringsplaner for strekningen.

Tabell 3 Prosjekteringstabell for vegklasse H2 (Håndbok N100, Vegdirektoratet 2014).

R_h^1	Horisontalkurvaturparametre							Vertikalkurvaturparametre						
	Nabokurve		Kloto- ide	Siktlengde ²				$R_{v,høy}$	$R_{v,høy}^3$	$R_{v,lav}$	Over- høyde e	Stig- ning Maks	Res. fall	
	Min	Maks		Min	Stopp	$\Delta st1$	$\Delta st2$	Forbi	Min	Kryss			Min	Maks
250	250	400	125	115	-9	12	450	2800	-	1900	8,0	6,0	10,0	2
275	250	550	130	115	-9	12	450	2800	-	1900	8,0	6,0	10,0	2
300	250		140	120	-9	12	450	3000	-	1900	8,0	6,0	10,0	2
350	250		150	120	-9	12	450	3000	-	1900	8,0	6,0	10,0	2
400	250		160	120	-9	12	450	3000	6500	2000	8,0	6,0	10,0	2
450	270		170	120	-9	12	450	3000	6500	2000	8,0	6,0	10,0	2
500	270		180	125	-11	16	450	3300	7100	2000	8,0	6,0	10,0	2
550	275		190	125	-11	16	450	3300	7100	2000	8,0	6,0	10,0	2
600	280		195	125	-11	16	450	3300	7100	2000	8,0	6,0	10,0	2
700	290		215	125	-11	16	450	3300	7100	2000	8,0	6,0	10,0	2
800	290		220	125	-11	16	450	3300	7100	2000	7,5	6,6	10,0	2
900	290		225	125	-11	16	450	3300	7100	2000	7,0	7,1	10,0	2
1000	300		230	125	-11	16	450	3300	7100	2100	6,5	7,6	10,0	2
1200	300		235	125	-11	16	450	3300	7100	2100	5,6	8,0	10,0	2
1400	300		235	125	-11	16	450	3300	7100	2100	4,7	8,0	10,0	2
1600	300		235	125	-11	16	450	3300	7100	2100	3,7	8,0	10,0	2
≥ 1750	300		235	125	-11	16	450	3300	7100	2100	3,0	8,0	10,0	2

6. OPPDATERING AV KOSTNADSTALL

6.1. Investeringskostnader

Som en del av oppdraget er det foretatt en grov gjennomgang av kostnadstallene for alt. 1, basert på lengder fra Norconsults rapport for kommunedelplanen, 2015-12-01. Det er utført noen mindre justeringer av enhetspriser i samsvar med erfaringstall fra Anslagsberegninger i ulike områder av landet, og totalt sett sammenfaller vurderingene godt med tallene fra Norconsult.

Det må presiseres at det her er snakk om *entreprisekostnader* på kommunedelplannivå, og for å kunne beregne en total prosjektkostnad må det gis et tillegg for byggherrekostnader, grunnverv, usikkerhet og mva., noe som til sammen vil beløpe seg til 60-70%. En sannsynlig total kostnad for prosjektet kan derfor grovt antydes som 1,250 mrd. kr x 1,60 = **2,0 mrd.** (2018-kr).

I tråd med vanlig praksis vil usikkerheten rundt denne summen være +/-25% på KDP-nivå. Det anbefales at det legges opp til en egen Anslagssamling for å få kvalitetssikret disse kostnadene ytterligere ifbm. videre planlegging/prosjektering.

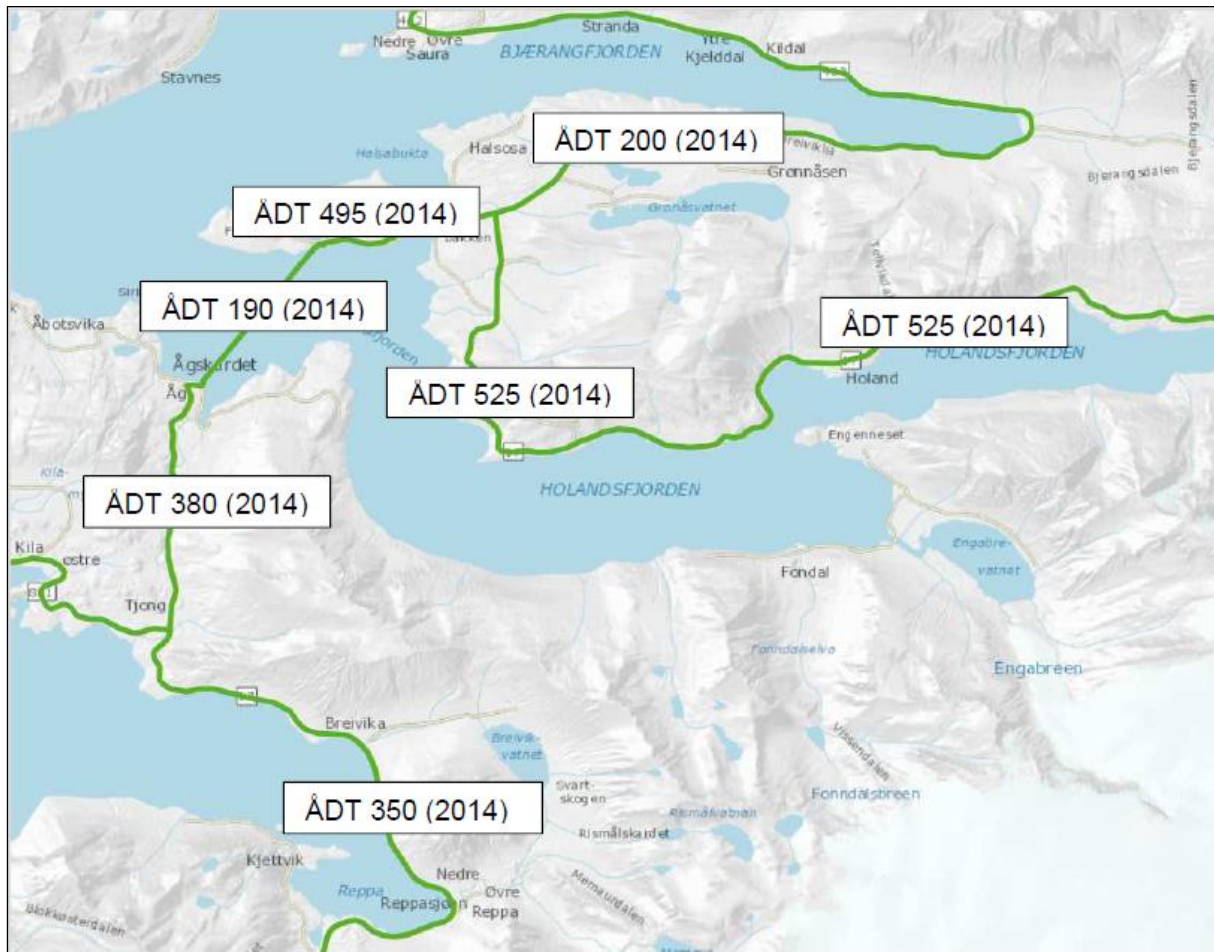
Tabell 4 Entreprenskostnader for alt. 1 – relativt grovt beregnet.

Fv. 17 Storvika - Reppen, entreprenskostnader for Alt. 1							
Prisnivå: 2018-kr							
	Norconsult, 2015-12-01				Asplan Viak, 2018		
	Lengde (m)	Enhetspris	Anleggs-kostnader (mill.2015 kr.)	Anleggs-kostnader (mill. 2018-kr.)	Mengde (m, m2 for bru m/8,5m br.)	Enhetspris	Anleggs-kostnader (mill.2018 kr.)
Ny veg i midlere terreng <i>Justert enhetspris /AV</i>	1000	0,022	22	24	1000	0,030	30
Ny veg i komplisert terreng <i>Justert enhetspris /AV</i>	10400	0,035	365	399	10400	0,045	468
Tunnel	4190	0,117	492	538	4190	0,128	538
Bjelkebru, beregning basert på lengde <i>Bjelkebru, beregning basert på areal/AV</i>	20	0,200	4	4	20 170	0,025	4
Betongbru, beregning basert på lengde <i>Betongbru, beregning basert på areal/AV</i>	580	0,386	224	245	580 4930	0,040	197
Sum (avrundet)			1107	1211			1238
				Justeringsfaktor 2015 - 2018			
				1,094			

7. Finansiering av prosjektet

7.1. Innledning

Innledningsvis gjengis de sist oppdaterte trafikktallene for eksisterende vegger i området, med Statens vegvesens Vegkart som kilde:



Figur 7 Årsdøgntrafikk (ÅDT-tall). Kilde: Statens vegvesen, vegkart.

I Vegdirektoratets retningslinjer til sine egne regioner i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2015) ble regionene bl.a. bedt om å legge følgende prinsipper til grunn for bruken av bompenger:

- For prosjekter uten stortingsvedtak eller lokalpolitisk vedtak om bompenger, legges følgende til grunn:
 - Strekninger med ÅDT under 2000 kj.t./døgn skal ikke beregnes med bompenger
 - For strekninger med ÅDT mellom 2000-4000 kj.t./døgn skal det etter nærmere vurderinger beregnes bompenger.
 - For strekninger med ÅDT større enn 4000 kj.t./døgn skal det beregnes bompenger.
- Det skal (uavhengig av trafikk) beregnes bompenger på alle ferjeavløsningsprosjekter og prosjekter som innebærer vesentlige innkortinger.

Ut fra det første kulepunktet (trafikk tall) tilsier situasjonen at det ikke skal beregnes bompenger, mens det siste punktet overstyrer denne vurderingen. Det forutsettes derfor at det blir gjort en bompengevurdering av prosjektet.

Nedenfor følger innledende vurderinger av bompenger og ferjeavløsningsmidler som mulige finansieringskilder for prosjektet.

7.2. Ferjeavløsningsmidler

I forbindelse med finansieringen av et eventuelt prosjekt på fv.17 er det viktig å synliggjøre de såkalte *ferjeavløsningsmidlene*, idet disse vil utgjøre en viktig komponent både i den totale samfunnsøkonomiske beregningen og i finansieringsplanen. Ordningen er imidlertid forholdsvis ny når det gjelder fylkesveger og er fortsatt i den politiske støpeskjeen. Dette gjelder bl.a. om utbetalingene i forbindelse med avløsning av fylkesvegferjene skal foregå over 30 eller 40 år.

I Prop. 1 S (2015-16) heter det bl.a:

«Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2015 ba Stortinget Regjeringen om å vurdere en ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer i inntektssystemet for fylkeskommunene. I Kommuneproposisjonen 2016 ble det lagt fram forslag til ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer. Det ble lagt opp til at ferjeavløsningsmidler utbetales inntil 30 år, som tilsvarer gjeldende ferjeavløsningsordning for riksvegferjer. Ved behandlingen av kommuneproposisjonen vedtok Stortinget en anmodning til Regjeringen om å legge til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning for fylkesvegferjene, jf. Innst. 375 S (2014–2015). Regjeringen følger opp Stortingets anmodning, og legger til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning i inntektssystemet for fylkeskommunene.»

I det enkelte prosjekt blir det lagt opp til en grundig søknadsprosess og det er Samferdselsdepartementet som til slutt avgjør hvilke prosjekt som skal omfattes av ordningen, basert på tilrådning fra Statens vegvesen. Før søknaden kan behandles, må det foreligge godkjent reguleringsplan og en realistisk finansieringsplan for prosjektet. For prosjekter med kostnadsanslag på over 750 mill. kr, skal også fylkeskommunen sørge for at det blir gjennomført en ekstern kvalitetssikring, jf. ordningen med KS2 for statlige prosjekt. Før en sender endelig søknad skal også fylkeskommunen sørge for en forhåndsavklaring med Samferdselsdepartementet om prosjektet tilfredsstillende kravene om å komme inn under ordningen. Denne skal blant annet inneholde et overslag over hvor mye prosjektet kan gi i årlige ferjeavløsningsmidler. Den endelige søknaden skal også være basert på fylkespolitisk vedtak og skal sendes til regionvegkontoret. Dersom det er snakk om et bompengeprojekt, skal søknaden også inkludere en bompengesøknad.

Her er det lagt inn beregninger av ferjeavløsningsmidler for ferjestrekningen Forøy – Ågskaret som en finansieringskilde. I beregningene er det tatt utgangspunkt i gjennomsnittet av tilskudd til ferjesamband i Nordland fylke, det vil si rundt lag 15 mill. kr. per år.

7.3. Bompengefinansiering

Statens vegvesen gjorde i april 2016 en grov bompengevurdering for fv. 17 Ørnes – Glomfjord. Bakgrunnen for beregningen er at Meløy kommune i 2011 fattet prinsippvedtak om bompenger som del av finansiering av fv. 17 Ørnes - Glomfjord.

I den foreliggende rapport er det gjennomført tilsvarende, grove beregninger for strekningen Storvika – Reppen, der det er forutsatt en bomstasjon like sør for brua over Holandsfjorden.

Vi baserer følgende antakelser på beregninger gjort av Statens vegvesen:

- 2 mill. kroner i driftskostnader per bomstasjon per år
- 20 % rabatt for lette kjøretøy og 0 % for tunge kjøretøy (obligatorisk brikke)

Disse forutsetningene er brukt også i beregningene gjort her. Per 2017 var det en el-bilandel i Rødøy og Meløy kommuner på henholdsvis 0 og 0,3 prosent av alle personbiler. Selv med en viss prosentvis vekst i el-bilandelen fremover ville det være en relativt lav andel biler. Det er derfor ikke tatt hensyn til eventuelle avgiftsfritak for blant annet el-biler i bompengeberegningene her.

Det er videre forutsatt en tidshorison for bompenger på 15 år, selv om det i situasjoner der ferje erstattes med bro er mulighet for utvidelse av bompengerperioden med fem år.

Diskonteringsrate for nåverdiberegninger av samferdselsprosjekt er satt til 4 % (Finansdepartementets rundskriv R-109/14). Denne skal reflektere summen av risikofri rente og risikoen i prosjektet (prosjektets alternativkostnad).

Bompengeregninger gjøres normalt med utgangspunkt i et finansieringsbehov, der man beregner hvor høy bompengetaksten må være for å kunne finansiere prosjektet gitt en andel offentlige overføringer, eventuelle ferjeavløsningsmidler og en forventet trafikkmengde (inkludert trafikk-avvisningseffekt av ulike satser for bompenger). På dette tidspunktet i planleggingen er det ukjent hvilken offentlig finansieringsandel man kan regne med, og det er derfor vist en mulig finansieringsplan med utgangspunkt i dagens takster for ferjebilletter. Her forutsettes en bompengetakst på 80 kr for lette kjøretøy og 240 kr for tunge kjøretøy uten timesregel. Bompengetaksten er da satt *noe lavere* enn dagens ferjebillett. Med rabattordning for lette kjøretøy vil rabattert takst være 64 kr, som er betydelig lavere enn dagens ferjebillett.

Basert på dette, er det lagt til grunn tilsvarende årsdøgntrafikk (ÅDT) ved brustedet som i konsekvensutredning (Asplan Viak, 2011), der det forventes en økning i trafikken fra dagens situasjon på 20 % (nyskapt trafikk). Dette gir en trafikk på rundt 230 kjt/døgn mot 190 i dag. Det er ikke forventet en økning i trafikken utover dette i løpet av bompengerperioden (15 år). Vi gjør for øvrig oppmerksom på at størrelsen på nyskapt trafikk i dette prosjektet er vurdert til 50% av Norconsult i Kommunedelplan for Fv.17 Storvik – Reppen (2015). Kanskje ligger sannheten et sted mellom disse ytterpunktene, men i våre vurderinger har vi valgt å legge oss på 20% for å være på konservativ side i forutsetningene.

7.4. Kapitalkostnader knyttet til lånefinansiering

På investeringstidspunktet er det forutsatt et låneopptak (annuitetslån nedbetalt over henholdsvis 15 og 40 år) som vil dekkes av framtidige bompenginntekter og ferjeavløsningsmidler. Som nevnt over, er det her forutsatt 5,5 % første ti år, og deretter 6,5 % beregningsteknisk lånerente. Beregningsteknisk rente for bompenger skal reflektere forventet framtidig rente og ta høyde for usikkerhet i framtidig trafikkgrunnlag, fritaksordninger og rabattstrukturer. Et eksempel er usikkerhet knyttet til hvordan el-biler vil bli avgiftsbelagt i framtiden. Gitt en årlig prisstigning på 2,5 % gir det en realrente på mellom 3 og 4 %.

Det forutsettes at overføring fra det offentlige (skattefinansiering) skjer i utbyggingsåret, eventuelt at dette forskutteres lokalt og ikke lånefinansieres.

Det er ikke forutsatt forhåndsinnkreving (dvs. påslag på ferjebillett), noe som kunne bidratt til en lavere kapitalkostnad totalt sett.

7.5. Finansieringsplan

Nedenfor er det vist et utkast til finansieringsplan gitt forutsetningene som beskrevet tidligere i kapitlet. Finansieringsplanen bygger på følgende mulige **finansieringskilder**:

- Framtidige ferjeavløsningsmidler (innspart ferjetilskudd), lånefinansiert ved utbygging
- Framtidige bompenginntekter, lånefinansiert ved utbygging
- Offentlige overføringer (stat og/eller fylke) i utbyggingsåret

Kostnader knyttet til vegprosjektet er summen av følgende kostnadselement:

- Investeringskostnad i utbyggingsåret
- Drifts- og vedlikeholdskostnader over levetid på 40 år
- Innkrevingskostnader (drift av bompengestasjon) per år i 15 år
- Rentekostnad knyttet til lånefinansiering dekket av framtidige bompenger og ferjeavløsningsmidler

Avhengig av hvilke forutsetninger som legges til grunn for beregningene, vil fordeling av finansiering på bompenginntekter, ferjeavløsningsmidler og offentlige overføringer variere.

Tabell 5 Eksempel på finansieringsplan gitt forutsetningene som beskrevet i kapittelet. Alle tall oppgitt i 1000 2018-kroner.

Finansieringsplan	
Kostnader:	
Nåverdi, inv.kostnad for realisering av vegforbindelsen, grovt beregnet	-2 000 000
Nåverdi, kostnader til drift og vedlikehold (veg, bru og tunnel)	-118 757
Nåverdi, innkrevingskostnader (én bomstasjon)	-22 237
Nåverdi, kapitalkostnad lånefinansiering	-169 366
Inntekter:	
Nåverdi, bompenginntekter	76 165
Nåverdi, ferjeavløsningsmidler	296 892
Sum nåverdi kostnader	-2 310 360
Sum nåverdi inntekter	373 056
Nåverdi, behov for offentlig finansiering	-1 937 304
Andel bompenger og ferjeavløsningsmidler	16,1 %
Andel statlige midler	83,9 %

Dersom bompengesatsen settes tilnærmet lik dagens ferjebillett, med 80 kr for lette kjøretøy og 240 kr for tunge kjøretøy vil behovet for offentlig finansiering (enten statlig eller fylkeskommunale midler) være rundt 85 prosent av totale kostnader knyttet til tiltaket over en levetid på 40 år. Det tilsvarer 2 mrd. kr.

Ved utforming av bompengesøknad må man benytte gjennomsnitt av underskudd for de to siste regnskapsår for den aktuelle ferjestrekningen, og økte drifts- og vedlikeholdskostnader skal trekkes fra ferjeavløsningsmidler (Vegdirektoratet, 2014). Denne informasjonen er ikke innhentet fra fylket her, og i tabellen ovenfor er det vist nåverdi av brutto ferjeavløsningsmidler under inntekter og vedlikeholds- og driftskostnader under kostnader.

8. HVORFOR GJØRE FV. 17 MELLOM STORVIKA OG REPPEN FERJEFRI?

8.1. Transportsystemet

Det er en nasjonal målsetting om at all trafikk skal kunne avvikles på en mest mulig effektiv og miljøvennlig måte. Dette gjelder både biltrafikk, kollektivtrafikk og myke trafikanter, både for lokaltrafikken og gjennomgangstrafikken.

Fv. 17 gjennom utgjør hovedvegen langs ytre deler av Trøndelag og Nordland, og strekningen gjennom Meløy og Rødøy er en del av Nasjonal turistveg Helgelandskysten. Nasjonalparkene Láhko og Svartisen-Saltfjellet er basis for satsing på turisme i Meløy kommune.

Det er få alternative kjøreruter mellom kommunene langs Helgelandskysten. For å oppnå en ferjefri forbindelse til Mo i Rana, må blant annet parsellen Storvika-Reppen med fastlandsforbindelse over Holandsfjorden realiseres. Med fastlandsforbindelser vil fv. 17 styrke sin funksjon som hovedveg langs kysten. Transporttilbudet for trafikantene vil bli betydelig forbedret og ikke være begrenset av om og når ferjene går. Med ferjefri forbindelse kan det forventes nyskapt trafikk på grunn av realisering av reisebehov som tidligere ikke ble gjennomført på grunn av fergetilbudets begrensninger.

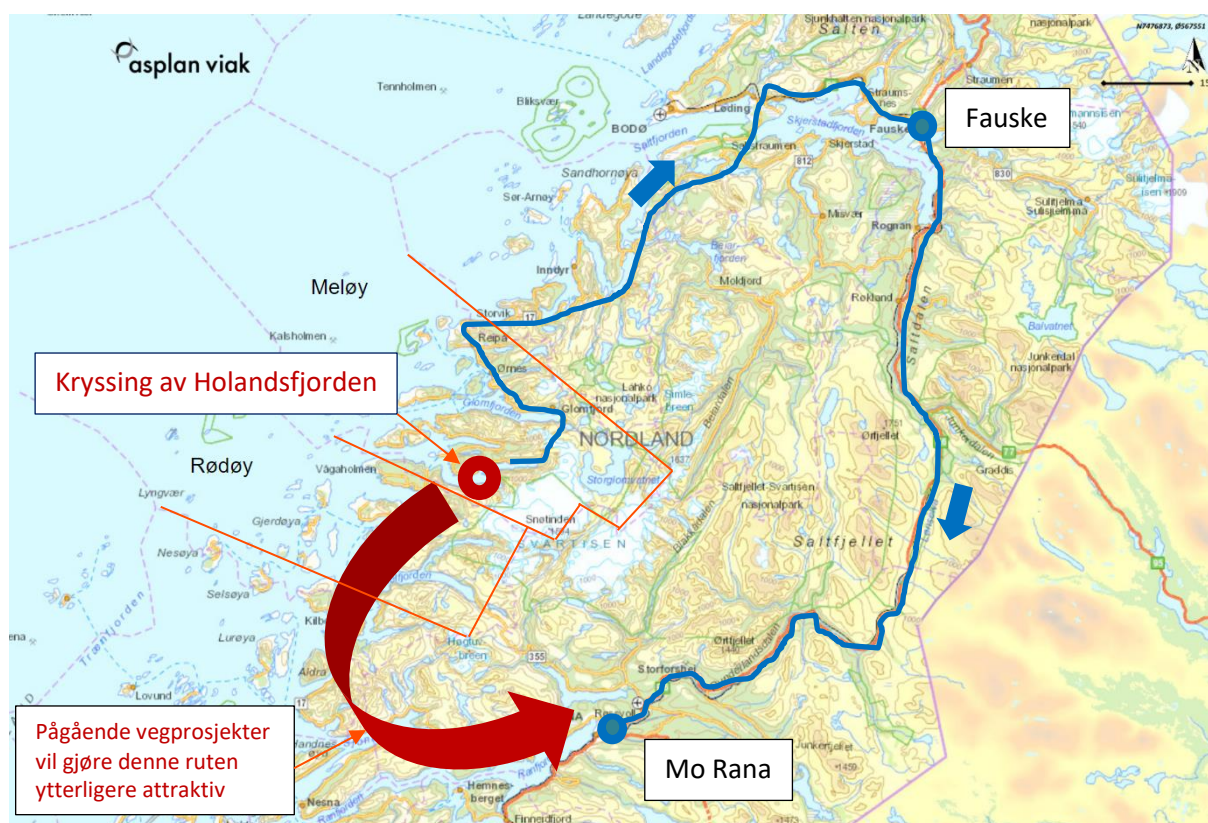
Meløys og Rødøys topografi og bosettingsmønster medfører et krevende veg- og transportsystem. Mange kommunale grusveger har dårlig fundament, hvor det særlig i teletøningen om våren er problemer med sporete og uframkommelige veier. Det er et stort etterslep i forhold til opprusting og vedlikehold av kommunale veier, fordi bevilgningene til dette arbeidet over mange år ikke har vært tilstrekkelig.

Eksisterende ferjeforbindelse Forøy – Ågskardet medfører at del av Meløy (Ågskardet) må fungere adskilt fra sitt kommunesentrum i deler av døgnet. Dette setter noen begrensninger både på handel og administrative tjenester, men kan også virke noe sosialt begrensende når det gjelder kultur- og foreningsliv.

En utbedring av fv. 17 vil påvirke trafikkmønsteret og trafikkutviklingen for de som reiser i dag. En ferjefri kystveg mellom Bodø og Mo i Rana vil avlaste Saltfjellet som transportveg og bidra til en etablering av flere arbeidsplasser på kysten. Det er et regionalt ønske om å knytte Meløy tettere mot resten av Helgeland. Salten Regionråd har prioritert fv. 17 Storvika – Reppen som nr. 1 i sitt innspill til kommende Regionale transportplan.

For næringslivet i Meløy og Rødøy er det av stor betydning at det skjer en opprusting av de dårligste strekningene på fv. 17, slik at transport av varer og tjenester inn og ut av kommunene skjer på en effektiv, trafiksikker og miljøvennlig måte. Som en del av dette arbeidet jobbes det nå med å få en snarlig avklaring og prioritering av framtidig kryssing av Holandsfjorden.

Uten at det er studert nærmere, er det grunn til å tro at mange næringstransporter ut av Meløy og Rødøy er rettet mot/fra E6 i fortrinnsvis sørlig retning. Figuren på neste side viser den ferjefrie forbindelsen (blå farge) via Fauske for alle transportere som starter eller ender nord for Holandsfjorden. Det er lett å se hvilken omveg det er tale om, samtidig som reduksjon i antall ferger sørover og inn til Mo i Rana er sterkt ønskelig da disse også gir en forsinkelse av transportene. Av de to sambandene er kryssingen av Holandsfjorden det som er klart enklest å få realisert og forholdene på denne strekningen (rød farge) vil bli ytterligere forbedret gjennom pågående vegprosjekt mellom Aldersundet og Kilboghamn.



Figur 8 Alternative kjøreruter inn mot E6 i Mo i Rana

8.2. Bosetting, næringsliv og arbeidsmarked

Meløy kommune hadde pr. 2018 første kvartal 6346 innbyggere. Meløy har hatt en jevn nedgang i folketallet siden 2012, totalt en nedgang på ca. 300 innbyggere.

Tabell 6 Folketall Meløy kommune 2012-2018. Kilde: ssb.no

	Folketalet ved inngangen av kvartalet						
	2012K1	2013K1	2014K1	2015K1	2016K1	2017K1	2018K1
1837 Meløy	6 657	6 582	6 491	6 454	6 471	6 435	6 346

Hvis en legger til grunn Statistisk sentralbyrås framskrivinger for middels nasjonal vekst, er det beregnet at Meløys folketall vil være i underkant av 5900 innbyggere i år 2030 og i underkant av 5400 innbyggere i år 2040.

Tabell 7 Fremskrevet folkemengde for Meløy kommune, 2020-2040. Kilde: ssb.no

	Hovedalternativet (MMMM)			
	2018	2020	2030	2040
1837 Meløy	6 346	6 273	5 841	5 368

Rødøy kommune hadde pr. 2018 første kvartal 1249 innbyggere. Rødøy har hatt en jevn nedgang i folketallet siden 2012, totalt en nedgang på ca. 70 innbyggere.

Tabell 8 Folketall Meløy kommune 2012-2018. Kilde: ssb.no

	Folketalet ved inngangen av kvartalet						
	2012K1	2013K1	2014K1	2015K1	2016K1	2017K1	2018K1
1836 Rødøy	1 320	1 310	1 305	1 269	1 268	1 267	1 249

Hvis en legger til grunn Statistisk sentralbyrås framskrivinger for middels nasjonal vekst, er det beregnet at Meløys folketall vil være i underkant av 1197 innbyggere i år 2030 og i underkant av 1140 innbyggere i år 2040.

Tabell 9 Fremskrevet folkemengde for Meløy kommune, 2020-2040. Kilde: ssb.no

	Hovedalternativet (MMMM)			
	2018	2020	2030	2040
1836 Rødøy	1 249	1 246	1 197	1 140

Den største utfordringen Meløy og Rødøy kommuner står overfor, er å beholde arbeidskraften som er i kommunene, noe som er avgjørende for å skape nye og lønnsomme bedrifter for fremtiden. Det må skapes flere og mer varierte bedrifter og arbeidsplasser, da erfaringen viser at ensidige industristeder er mer utsatt for omstillinger og større endringer enn kommuner med et mer variert næringsliv.

Fra 2010 til 2017 har antall sysselsatte i alle sektorer i Meløy gått ned fra 3226 til 2858, altså en nedgang på ca. 370 sysselsatte.

Tabell 10 Antall sysselsatte personer med arbeidssted i Meløy kommune. Kilde: ssb.no

	Sysselsatte personer med arbeidssted i regionen							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1837 Meløy	3 226	3 134	2 908	2 892	2 937	2 854	2 857	2 858

Fra 2010 til 2017 har antall sysselsatte i alle sektorer i Rødøy gått ned fra 570 til 506, altså en nedgang på ca. 60 sysselsatte.

Tabell 11 Antall sysselsatte personer med arbeidssted i Rødøy kommune. kilde: ssb.no

	Sysselsatte personer med arbeidssted i regionen							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1836 Rødøy	570	570	572	560	533	522	503	506

Både Meløy og Rødøy kommune har altså opplevd at antall sysselsatte personer med arbeidssted i regionen har gått ned siden år 2010.

Meløy kommune har helt klart flest sysselsatte innenfor industri og helse- og sosialtjenester. Kommunen har også et stort innslag av sysselsatte innenfor primærnæring, bygge- og anleggsvirksomhet, varehandel og skole/undervisning.

Tabell 12 Antall sysselsatte personer i Meløy kommune fordelt etter næring. kilde: ssb.no

	Sysselsatte personer etter bosted							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1837 Meløy								
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	211	228	232	228	232	237	227	234
05-09 Bergverksdrift og utvinning	118	127	141	158	142	130	122	120
10-33 Industri	757	675	438	423	451	452	452	463
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	119	106	71	74	74	74	88	81
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	214	227	283	264	269	249	231	241
45-47 Varehandel, reparasjon av motorvogner	296	297	278	294	278	281	280	264
49-53 Transport og lagring	149	151	169	166	174	148	147	140
55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet	72	70	68	65	54	57	61	59
58-63 Informasjon og kommunikasjon	26	28	29	32	25	31	30	28
64-66 Finansiering og forsikring	11	11	15	16	12	12	7	7
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	58	56	79	70	69	75	59	61
77-82 Forretningsmessig tjenesteyting	93	93	100	103	105	98	93	90
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	133	143	138	140	133	131	137	131
85 Undervisning	289	288	285	296	287	277	273	282
86-88 Helse- og sosialtjenester	673	661	682	686	712	722	730	740
90-99 Personlig tjenesteyting	61	59	56	59	53	56	55	48
00 Uoppgitt	20	16	20	22	18	22	23	27

Antall arbeidsledige har blitt redusert fra 56 registrerte arbeidsledige i november 2010 til 54 registrerte arbeidsledige i november 2017. Figur 13 viser imidlertid betydelig høyere arbeidsledighet i årene 2011-2014, som følge av nedleggelsen av fabrikker i Glomfjord Industripark.

Tabell 13 Antall registrerte arbeidsledige for Meløy kommune. Kilde: ssb.no

	Personer registrert helt arbeidsledige							
	2010M11	2011M11	2012M11	2013M11	2014M11	2015M11	2016M11	2017M11
1837 Meløy								
Begge kjønn	53	135	190	133	101	87	86	54



Figur 9: Glomfjord industripark

Glomfjord Industripark i Meløy er det største industriområdet i Salten-regionen, og bidrar til at Nordland er Norges nest største industrifylke. Glomfjord er det næringsmessige sentrum i Meløy, med tilhold for de største industri- og produksjonsbedriftene i Meløy kommune.

Yara er største bedrift i industriparken med omtrent 180 ansatte.

Andre bedrifter i industriparken er Meløy BedriftsService, Bilfinger, Marine Harvest, Norwegian Crystals, ToCircle, Standard Hydro Power, INVIS og SINTEF Molab.

I 2010 arbeidet omlag 900 personer i de omlag 15 bedriftene på industriområdet. Mange pendler fra andre deler av kommunen samt nabokommunene Rødøy og Giljeskål.

Som følge av REC nedleggelse av sine fabrikker i Norge mistet Glomfjord Industripark flere hundre arbeidsplasser i 2011/2012. Dette medførte at også SiC Processing, Si Pro og Scan Crucible la ned sine fabrikker, med påfølgende oppsigelse av sine ansatte.

Meløy kommune har de siste årene vært i en omstillingsfase, og kommunen har sammen med Meløy Næringsutvikling jobbet aktivt for å få nye bedrifter til Glomfjord, for å erstatte de tapte arbeidsplasser med nye industriarbeidsplasser. Målet er å etablere 400 nye arbeidsplasser innen år 2018. Status for dette arbeidet er ikke kjent, men forutsettes å være i gjenge på kommunalt hold.

Det arbeider nå ca. 420 ansatte i industriparken og omsetningen er på ca. 2,2 mrd. kr. Det er en betydelig vare- og persontransport til og fra industriparken.

Til sammenligning har Rødøy kommune et stort innslag av sysselsatte innenfor primærnæringer inklusive havbruk, helse- og sosialtjenester, litt handel/service/reiseliv og noen få produksjonsbedrifter (Elverk, slip/verksted). Offentlige arbeidsplasser er viktig i mange av bygdene. Det kan også legges til at landets største smoltanlegg ligger i Reppen, et anlegg som ble etablert i 2015.

Tabell 14 Antall sysselsatte personer i Rødøy kommune fordelt etter næring. Kilde: ssb.no

	Sysselsatte personer etter bosted							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1836 Rødøy								
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	127	125	120	127	132	125	105	115
05-09 Bergverksdrift og utvinning	9	11	9	12	13	9	14	13
10-33 Industri	41	35	37	28	31	24	20	24
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	18	20	16	15	12	10	10	6
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	29	31	32	34	32	36	32	33
45-47 Varehandel, reparasjon av motorvogner	63	69	74	66	62	55	58	59
49-53 Transport og lagring	77	78	86	77	89	82	84	82
55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet	12	14	11	8	13	12	14	12
58-63 Informasjon og kommunikasjon	0	0	0	0	0	0	0	0
64-66 Finansiering og forsikring	3	3	0	3	3	0	0	0
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	10	7	6	3	8	7	8	9
77-82 Forretningsmessig tjenesteyting	5	8	9	6	3	7	3	3
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	38	37	40	38	37	34	40	45
85 Undervisning	64	70	63	71	69	60	61	63
86-88 Helse- og sosialtjenester	129	139	129	134	102	131	138	129
90-99 Personlig tjenesteyting	11	10	12	17	14	11	9	9
00 Uoppgitt	3	0	3	6	0	4	6	6

Antall arbeidsledige har blitt redusert fra 14 registrerte arbeidsledige i november 2010 til 7 registrerte arbeidsledige i november 2017.

Tabell 15 Antall registrerte arbeidsledige for Rødøy kommune. Kilde: ssb.no

	Personer registrert helt arbeidsledige							
	2010M11	2011M11	2012M11	2013M11	2014M11	2015M11	2016M11	2017M11
1836 Rødøy								
Begge kjønn	14	12	14	17	8	9	:	7

Utvikling av transportsystemet er en viktig faktor for å kunne utvikle næringslivet i riktig retning. Ny fv. 17 vil i større grad gi en forutsigbarhet i reisetid, gi bedre stabilitet på hovedvegnettet og tilrettelegge for et utvidet bo- og arbeidsmarked. Større forutsigbarhet for arbeidsreiser er viktig for næringslivet med hensyn til tilgang på stabil arbeidskraft og tilgang på arbeidskraft.

Ny fv. 17 på mellom Storvika og Reppen vil isolert sett trolig ikke bidra til å utvide eksisterende bo- og arbeidsmarked og ikke gi potensial for en betydelig endring i arbeidsreiser eller handels- og fritidsreiser. Derimot vil en utbedring av parsellen som del av en lengre strekning være et viktig bidrag.

Ferjefri forbindelse mellom Storvika og Reppen vil bidra til å bygge opp under et felles bo- og arbeidsmarked i regionen. Et bo- og arbeidsmarked kjennetegnes ved at det internt er korte reiseavstander og der en stor andel av befolkningen bor og arbeider innenfor regionen. Ofte regnes reiseavstander inntil 45 minutter som normal reiseavstand, og sammen med pendlingsstrømmer vil reisetid fra et sentralt punkt benyttes til å avgrense funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Det foregår i dag pendling både inn og ut av kommunene. Både Meløy kommune og Rødøy kommune opplever en større andel personer som pendler ut av kommunegrensene enn inn.

Tabell 16 Antall personer som pendler over kommunegrensen i Meløy kommune. Kilde: ssb.no

	Personer som pendler inn i regionen								Personer som pendler ut av regionen							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1837 Meløy	334	285	282	273	307	251	265	279	408	389	458	477	458	449	423	435

Tabell 17 Antall personer som pendler over kommunegrensen i Rødøy kommune. Kilde: ssb.no

	Personer som pendler inn i regionen								Personer som pendler ut av regionen							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1836 Rødøy	81	72	72	66	56	50	48	52	150	162	146	151	143	137	153	156

Per 2017 pendlet 34 personer bosatt i Rødøy over til sitt arbeidssted i Meløy kommune. Tilsvarende pendlet 19 personer bosatt i Meløy kommune over til sitt arbeidssted i Rødøy kommune.

Infrastrukturinvesteringene vil kunne påvirke det regionale bo- og arbeidsmarkedet. Raskere reiseveg mellom bo og arbeidssted vil kunne være grunnlag for en effektiv fordeling av arbeidskraften i regionen. Regionforstørring vil igjen bidra til økt økonomisk vekst.

Investeringer i infrastruktur for transport bidrar til å knytte mennesker og bedrifter nærmere hverandre. En rekke studier viser at økt nærhet mellom bedrifter gir positive produktivitetsvirkninger blant annet gjennom større arbeidsmarkeder, tilgang til flere leverandører og utveksling av kompetanse. Disse produktivitetsvirkningene er en hovedårsak til at bedrifter lokaliserer seg i sentrale områder til tross for høyere kostnader; herunder blant annet til lønn, transport og leie av lokaler.

Utbedringer i vegforbindelsene har potensial til å gi en kraftig økning i pendlingen. Denne pendlingen vil kunne ha svært positive virkninger for verdiskapningen i regionen.

En fastlandsforbindelse mellom kommunene vil ut over den regionale betydningen kunne få betydning for et tettere kommunesamarbeid mellom kommunene og gi en rekke positive synergier, spesielt i forhold til helsetilbud, skole, kulturtilbud og eventuelt administrasjon.

8.3. Salten regionråd

Både Meløy og Rødøy er medlemmer i Salten Regionråd, som er et samarbeidsorgan mellom kommunene Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionrådet utarbeider et strategidokument for hver valgperiode, kalt «Saltenstrategier», som er en strategiplan for Salten som har som intensjon å fremme bærekraftig vekst og utvikling til det beste for alle som bor og virker i Salten.

Under «Salten mot 2030 – et ønsket fremtidsbilde» pekes det på at ny infrastruktur forsterker naturlige bo- og arbeidsregioner i Salten, blant annet ved betydelige oppgraderinger langs veg, sjø og jernbane. Et av fokusområdene vil være å bidra til å øke verdiskaping og sysselsetting, som vil gi et mer konkurransedyktig næringsliv. Infrastruktur skal bidra til å styrke naturlige bo- og arbeidsområder og Salten som en helhetlig serviceregion.

For å oppnå dette, nevnes ulike delstrategier, der den ene vil være å redusere avstandsulemper i regionen og inn/ut av regionen for å styrke bosetting og næringsutvikling. I denne sammenheng vil det være svært viktige at prioriterte vegprosjekter blir realisert. Dette vil igjen bidra til å forsterke naturlige bo- og arbeidsområder i Salten.

Mange av de samme argumentene som gjelder for utvikling av folketallet, gjelder også for drift av virksomheter. Kortere reisetid og bedre fremkommelighet for transport i regionen er den viktigste effekten for de lokale virksomhetene.

En forventer ikke at et bedre vegnett alene vil gi endringer i lokalisering av offentlige tjenester som politi, lege, sykehus eller ambulanse. Ny veg vil derimot gi bedre fremkommelighet for utrykningskjøretøy og kortere reisetid til helsetjenester. Ny veg vil redusere risiko for at vegen i seg selv er et hinder for fremkommelighet for utrykningskjøretøy.

9. OPPSUMMERING

Det er viktig både for Meløy og Rødøy kommuner samt næringslivet å få etablert en ferjefri fv. 17 mellom Storvika og Reppen. For å fortsette utviklingen av kommunene og bidra til å opprettholde utviklingen i næringslivet er samferdsel og kommunikasjon viktig.

I Meløy kommunes kommuneplan er ny trasé fv. 17 mellom Storvika og Reppen prioritert høyt innenfor samferdsel.

Utklipp fra Meløy kommuneplan 2013-2025:

Mål

Kommunen skal ha et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem på land og sjø, tilpasset brukernes behov for kommunikasjonsløsninger.

Alle kommunale vannverk skal levere vann av tilfredsstillende kvalitet og kvantitet, og ha godkjenning av Mattilsynet.

Strategier

1. Meløy kommune skal arbeide for å få realisert følgende veianlegg i prioritert rekkefølge:
 - a. Utbedring av fylkesvei 17 mellom Glomfjord og Ørnes.
 - b. Ny trasé for fylkesvei 17 Storvika-Reppen (kryssing av Holandsfjorden).
 - c. Fastlandsforbindelse til Meløya og Mesøya.
 - d. Tverrtunnel Storvika-Bjæringen.

Også i Rødøy kommunes «Kommunal planstrategi 2016-2020» er fv. 17 nevnt bl.a. under pkt 4.6 «Kommunikasjon – samferdsel og infrastruktur:

- Kryssing Holandsfjorden Meløy – Rødøy finansieres og ferdigstilles. Regulering pågår.

Regional transportplan Nordland 2018-2029 – Strategisk del har som hovedmål nr. 1:

Hovedmål nr.1 Fylkesveg og fylkesvegsamband	Fylkesvegnettet og fylkesvegferjesambandene skal være effektive, sikre og bærekraftige.
--	--

Delmålene går på redusere antallet ulykker, bedre framkommeligheten ved å fjerne flaskehalsar og redusere stengninger som følge av ras mm.

Videre har den regionale transportplanen som hovedmål nr. 3:

Hovedmål nr.3 Nærings-transporter	Næringslivets konkurranseposisjon skal styrkes gjennom sikring av transportinfrastruktur og transportløsninger med gode og bærekraftige regionale transportar og reduserte avstandulempar
--	--

Delmålene er bla. å øke forutsigbarheten og fleksibiliteten langs veg og vegsamband ved å fjerne flaskehalsar, samt å redusere ventetider i ferjesamband.

Konklusjon:

Ny fv. 17 med ferjefri forbindelse over Holandsfjorden vil i større grad gi en forutsigbarhet i reisetid i et felles bolig- og arbeidsmarked. Større forutsigbarhet for arbeidsreiser er viktig for næringslivet med hensyn til tilgang på stabil arbeidskraft. Raskere reiseveg mellom bo- og arbeidssted, omtalt som regionforstørring, vil kunne være grunnlag for en effektiv fordeling av arbeidskraften i regionen. Regionforstørring vil i neste omgang bidra til økt økonomisk vekst. Utbedringer i vegforbindelsene har potensial til å gi en økning i pendlingen. Denne pendlingen vil kunne ha svært positive virkningar for verdiskapningen i regionen.

Etablering av en ferjefri fv. 17 Reppen – Storvika kan bidra til oppfyllelse av målene i den regionale transportplanen for Nordland fylke.

KILDER

- Finansdepartementet (2014): Rundskriv R-109/14
 - Meløy kommunes web-sider
 - Rødøy kommunes web-sider
 - Statens vegvesen hb. N100 Veg- og gateutforming
 - Statens vegvesen hb. N500 Vegtunneler
 - Statistisk sentralbyrås web-sider, Statistikk
 - Regional transportplan Nordland 2018-2029 – Strategisk del, vedtatt av fylkestinget oktober 2016
 - Meløy kommunes kommuneplan 2013-2025
 - Rødøy kommunes «Kommunal planstrategi 2016-2020».
 - Samferdselsdepartementet: Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak) 1 S (2016-2017)
 - Samferdselsdepartementet: Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak) 1 S (2017-2018)
- Statens vegvesen Vegkart
Vegdirektoratet (2014): Håndbok V718: Bompengeprosjekter