

UTREDNING:

BRU TIL HAMNØYA ELLER UTBEDRING AV VÅGSODDEN FERJEKAI



Figur 1

Dato: 08.10.2025

Websak nr: 24/3441

Innhold

Forord	3
1 Sammendrag	4
2 Innledning	5
2.1 Bakgrunn	5
2.2 Mål	5
3 Situasjonsbeskrivelse	6
3.1 Rammebetingelser	6
3.2 Overordnede føringer og aktuelle arealplaner	6
3.3 Om Vevelstad kommune og Hamnøya	6
3.4 Dagens vegnett, vegstandard og vegtrafikk	8
4 Behov og alternativer	9
4.1 Alternativ 1 - Bru	9
4.2 Alternativ 2 – Utbedring Vågsodden ferjekai	13
5 Alternativvurdering og kostnadsestimat	14
5.1 Alternativ 1 - Bru	14
5.2 Mengdebeskrivelse alternativ 1	15
5.3 Kostnadsestimat alternativ 1	15
5.4 Alternativ 2 – Utbedring av Vågsodden ferjekai	15
5.5 Mengdebeskrivelse alternativ 2	16
5.6 Kostnadsestimat alternativ 2	16
6 Finansiering	17
6.1 Forenklet finansieringsanalyse	17
6.2 Bompengefinansiering	18
7 Medvirkning og informasjon	19
8 Kilder	20

Forord

Hamnøya i Vevelstad kommune har i dag ferjeforbindelse fra fv. 17 gjennom sambandet Tjøtta – Forvik med mellomsteder.

Denne utredningen skal belyse grunnlaget for å etablere fast forbindelse mellom fv. 17 på Vevelstad og fv. 7254 på Hamnøya.

Utredningen er på et overordnet nivå og tar ikke detaljert stilling til selve utførelsen, eller hvilke alternativer som skal velges i et eventuelt påfølgende planarbeid. Alternative veglinjer er ment å skissere aktuelle muligheter for å kunne beregne kostnader. Endelig utforming av løsninger må avklares gjennom reguleringsarbeid. Dette vil også påvirke kostnadsbildet i positiv eller negativ grad.

Kostnadsanslag er gjennomført for å finne kostnadsrammen (P85) og styringsrammen (P50). Det gjennomførte kostnadsanslaget inkluderer utgifter fra og med regulerings- og prosjekteringsnivå til ferdigstilt anlegg inkl. mva.

Det er forutsatt at tiltak som eventuelt prioriteres politisk gjennom økonomiplan og budsjett, skal gjennomgå detaljregulering og detaljprosjektering før iverksetting.

Utredningen er gjennomført 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.

Prosjektgruppa har bestått av:

Prosjektleder John Alvin Mardal

Utbygging v/ Terje Krommen

Drift og vedlikehold v/ Arnt Fagerli og Eivind Bakken

Mobilitet v/ Svenn Herman Berg

Vegplanlegger Isak Helvik Forsdahl NFK (senere Norconsult)

Bru og konstruksjon v/ Ali Rahim Kesen

Kostnadsanslag v/ Andreas Henriksen

1 Sammen drag

Nordland fylkeskommune ved avdeling for transport og infrastruktur har i 2024/2025 gjennomført en utredning for å se på mulighetene for å etablere bru til Hamnøya i Vevelstad kommune opp mot behovet for å utbedre Vågsodden ferjekai.

Det er vurdert alternative adkomstmuligheter for bruløsning på et overordnet nivå.

Etter gjennomført anslag er kostnadsramme P85 for etablering av bru med adkomstveger satt til 435 mill. kr inkl. mva. (2024). Kostnadsreduserende tiltak på ca. 46 mill. kr kan anbefales med bakgrunn i lav trafikk.

Kostnadsramme P85 for utbedring av ferjekai på Vågsodden er 132 mill. kr inkl. mva. (2024).

Det gjøres oppmerksom på at bru har en levetid på 100 år mens ferjekai har en levetid på 50 år.

Dersom tilleggskai på Vågsodden utbedres slik det er skissert i utredningen, må det likevel påregnes ytterligere kostnader på Vågsodden de kommende år med hensyn til utskifting av ferjebru (ca. 8-10 mill. kr inkl. mva.).

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Bru til Hamnøya er omtalt i Regional transportplan 2022-33 og gjennom behandling av økonomiplan 2024-2027. I økonomiplan 2025-2028 er prosjektet omtalt med henvisning til foreliggende utredning og det er foreslått avsatt 1,0 mill. kr i 2027.

Tidligere utført utredningsarbeid fra Aas-Jakobsen i 2014 og Sweco i 2023 for en bruløsning til Hamnøy skal kvalitetssikres, herunder også kostnadsanslaget.

Som en mulig delfinansiering, skal også potensiale for ferjeavløsningsmidler beregnes.

Det vises videre til kommentarer i regional transportplan, samt vedtak i forbindelse med økonomiplan.

2.2 Mål

I dette utredningsprosjektet er det satt søkelys på et overordnet samfunns mål og et konkret resultatmål som utredningen skal gi svar på.

Samfunns mål:

Få en avklart og framtidsrettet løsning for å knytte sammen fv. 17 og fv. 7254 utfra gitte rammevilkår.

Resultatmål:

Utredningen skal:

Innen utgangen av 2025 ha utarbeidet grunnlag for valg av framtidig løsning, enten gjennom bruløsning eller gjennom oppgradering av ferjeleie på Vågsodden med tilpasset ferjemateriell avklart i anbud for nytt ferjeanbud fra og med 01.01.2028.

3 Situasjonsbeskrivelse

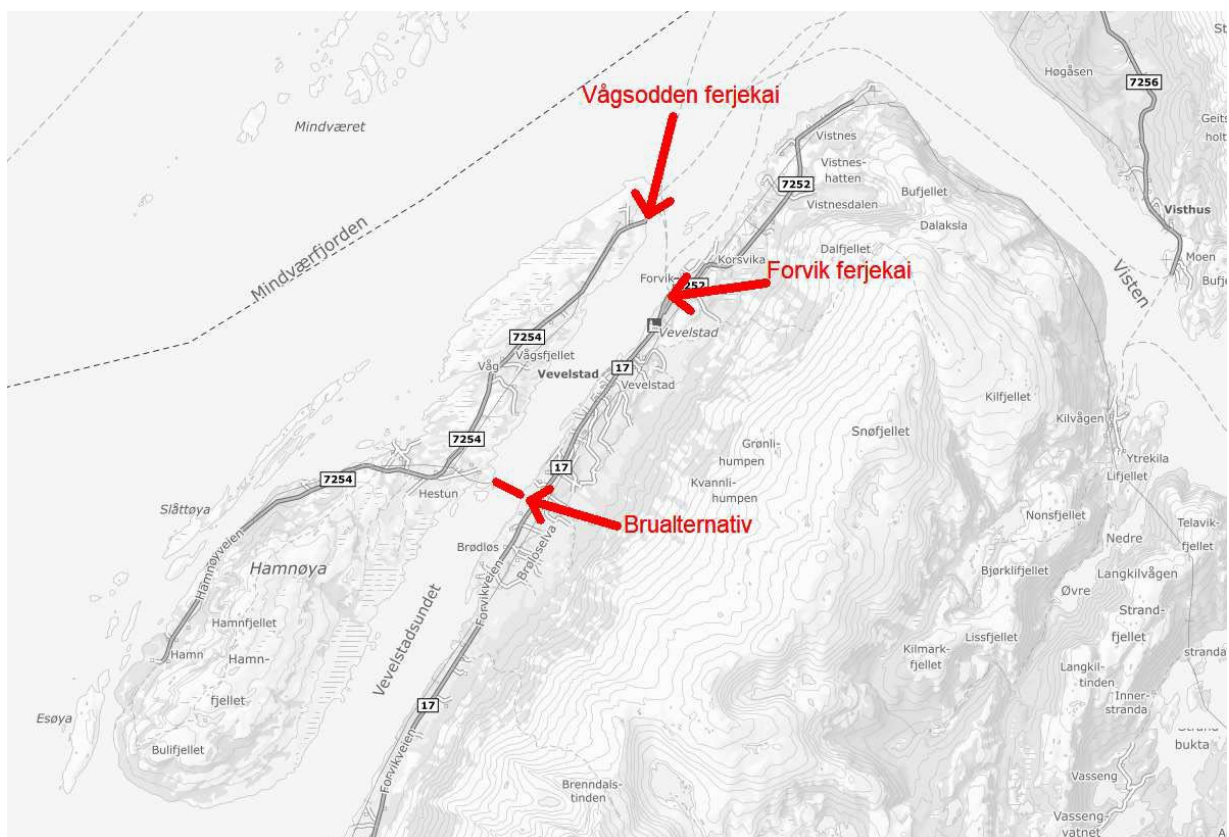
3.1 Rammebetingelser

Utredningen finansieres med egne utredningsmidler som skal dekke behov for ekstern bistand og avdelingens egne timer på prosjektet.

3.2 Overordnede føringer og aktuelle arealplaner

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Nasjonal transportplan 2025 – 2036
- Regional planstrategi 2024-2028
- Fylkesplan for Nordland 2013 - 2025
- Regional transportplan 2022 - 2033
- Kommuneplanens areadel 2001
- Kommunedelplan – kystsoneplan, ikraftsatt 26.06.2019
- Reguleringsplan for Skreddevika – Svalvika, vedtatt 20.11.2019
- Statens vegvesen vegnormal N100 Veg- og gateutforming og N400 Bruprosjektering skal legges til grunn for løsningsforslag

3.3 Om Vevelstad kommune og Hamnøya



Figur 1: Ferjeleier og plassering av bru

Vevelstad kommune har ca. 480 innbyggere. Hovedferdselsåren gjennom kommunen er fv. 17 med ferjeforbindelse mot Brønnøy via sambandet Horn-Andalsvåg og mot Alstahaug med ferjeforbindelsen Tjøtta-Forvik.

Hamnøya betjenes av fergesambandet Tjøtta-Forvik med en overfartstid Forvik – Hamnøya på ca. 10 minutter.

På Hamnøya er det ca. 30 fastboende, 50 fritidseiendommer og fem aktive gårdsbruk, derav tre som driver med melk- og kjøttproduksjon mens to har sau/annen drift. Dette medfører jevnlig transport av tankbiler, kraftbiler og dyrebiler.

I Hamnsundet vest av Hamnøya er det fiskeoppdrett med landbase som får jevnlig leveranser av oksygen som transporteres med ferja.

Vevelstad kommune vil i pågående revisjon av kommuneplanens arealdel tilrettelegge for framtidig næringsutvikling og økt bosetting med grunnlag i en forventet fastlandsforbindelse (info fra Vevelstad kommune).

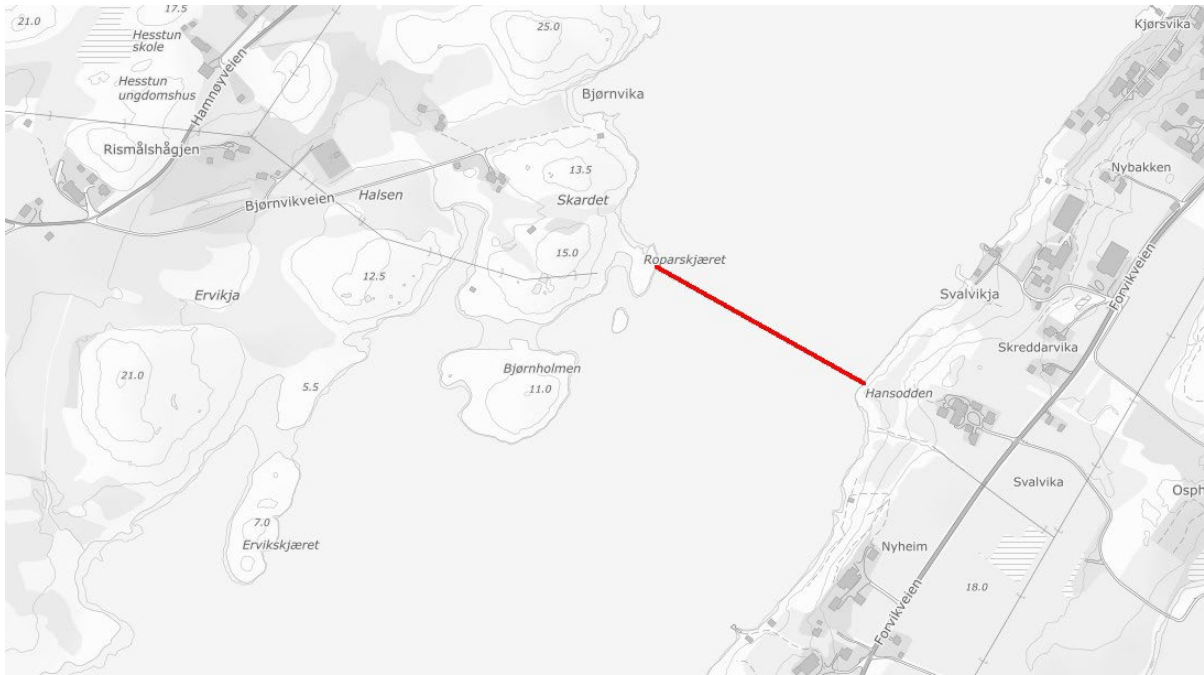
Arbeidspendling skjer i all hovedsak med ferje, men private båter benyttes også ifølge Vevelstad kommune.

Nødetater og helsetransport

Nødetater og helsetransport benytter ferje der dette er hensiktsmessig. Akuttberedskapen ivaretas av Helgelandssykehusets ambulansebåt som i dag er stasjonert på Vega. Ved brann eller andre relevante hendelser må brannmannskap rykke ut fra fastlandet. Ved eventuell rekvirering av ferje, øker innsatstiden.

Grunnforhold

Deler av Roparneset og Bjørnveien på Hamnøya, og Hansodden på fastlandet, ligger under marin grense og har områder med stor sannsynlighet for marin leire. Det er ikke foretatt grunnundersøkelser i området eller registrert kvikkleire.



Figur 2: Mulig bru og lokale stedsnavn

Opplysningene er hentet fra NGU og er ikke nærmere vurdert i dette utredningsprosjektet, men må hensyntas ved et eventuelt påfølgende planarbeid.

Natur, friluftsliv, kulturminner

På Hansodden er det registrert Naturbeitemark med middels verdi og rød honningvokssopp som er i kategorien sårbar i et nasjonalt perspektiv. Sundet er registrert som lokalt viktig gytefelt. Det er registrert kulturminner ved Hansodden.

På Roparneset er det registret naturtype «Rikt strandberg» Bjørnvika ved Roparneset er registret som friluftsområde. Det er en sefrak-registrert bygning ved Bjørnvikveien.

Opplysningene er hentet fra Naturbase og er ikke nærmere vurdert i dette utredningsprosjektet, men må hensyntas ved et eventuelt påfølgende planarbeid.

Andre utredninger:

Det pågår et lokalpolitisk initiativ for å utrede ferjefri løsning for fv. 17 mellom Sandnessjøen og Brønnøysund. Framtidig løsning for Hamnøya vil også være relevant for denne utredningen.

3.4 Dagens vegnett, vegstandard og vegtrafikk

Nedenfor følger en kort beskrivelse av vegstrekningen.

- Hamnøya har i dag ferjeforbindelse fra fv. 17 gjennom sambandet Tjøtta – Forvik med mellomsteder. Overfartstid Forvik til Vågsodden er ca. 10 minutter.
- Vågsodden ferjekai på Hamnøya inngår i fv. 7254. Årsdøgntrafikk (ÅDT) på fylkesveg 7254 er for 2023 oppgitt i NVDB til 100 med en tungbilandel på 11% (basert på

skjønn). Data for ferjetransport for Forvik-Vågsodden tur/retur tilsier et daglig snitt på 14 personbilenheter de tre siste år.

- Del av fv. 17 hvor adkomst til ny fastlandsforbindelse vurderes, har ifølge NVDB en ÅDT på 315 med en tungbilandel på 20 %.
- Nytt ferjeanbud vil gjelde fra 01.01.2028 og forberedelse til dette bør starte fjerde kvartal 2025.
- Tilleggskaia på Vågsodden ferjekai er ifølge notat fra Aas-Jakobsen (2024) i svært dårlig stand og for kort, med en effektiv lengde på ca. 20 m. Ferjekaia inngår som en del av lokalruta på sambandet Tjøtta – Forvik og betjenes i dag av ferja Tjøtta med en personbilenhet (PBE) på 28 og effektiv lengde på ca. 47 m.

Ferjekaier skal prosjekteres og bygges iht. Statens vegvesens vegnormal N400 Bruprosjektering. Effektiv kailengde på tilleggskaia skal være $\geq 3/4$ av dimensjonerende ferjes effektive lengde. Bilferja Tjøtta som går i lokalruta krever en tilleggskaia på 35,25 m.

Hovedsambandet betjenes pr. i dag av bilferja Stokkafjord. Dersom denne skal kunne anløpe Vågsodden kreves en tilleggskaia med effektiv lengde på minimum 60 m.

4 Behov og alternativer

Det er behov for å avklare en langsiktig løsning for forbindelsen mellom fv. 17 og fv. 7254 på Hamnøya ettersom dagens ferjeleie på Vågsodden har et betydelig utbedringsbehov, samtidig som Vevelstad kommune ønsker å realisere en ferjefri forbindelse til Hamnøya.

For å kunne vurdere kostnadsbildet må alternativene ferje og bruløsning vurderes opp mot hverandre. Det tas utgangspunkt i foreliggende vurderinger av bruløsninger, supplert med mulige adkomstveger for å avklare en fast forbindelse. Det presiseres at de skisserte adkomstvegene til bru ikke fastsetter eller gir føringer for endelig plassering eller utforming av vegene, men kun danner grunnlag for kostnadsvurderinger. Endelig plassering og utforming må avklares gjennom en eventuell reguleringsprosess.

Kostnader ved oppgradering av ferjeleiet må sees i sammenheng med hva som kan spares ved å ikke anløpe Vågsodden og muligheten for ferjeavløsningsmidler.

4.1 Alternativ 1 - Bru

Alternativet omhandler etablering av bru med tilhørende vegforbindelse mellom dagens fv. 17 og fv. 7254 på Hamnøya.

I dette prosjektet er vegløsninger skissert på bakgrunn av vegklasse Hø1 og Hø2 (øvrige hovedveger og andre veger) som blant annet tilsier:

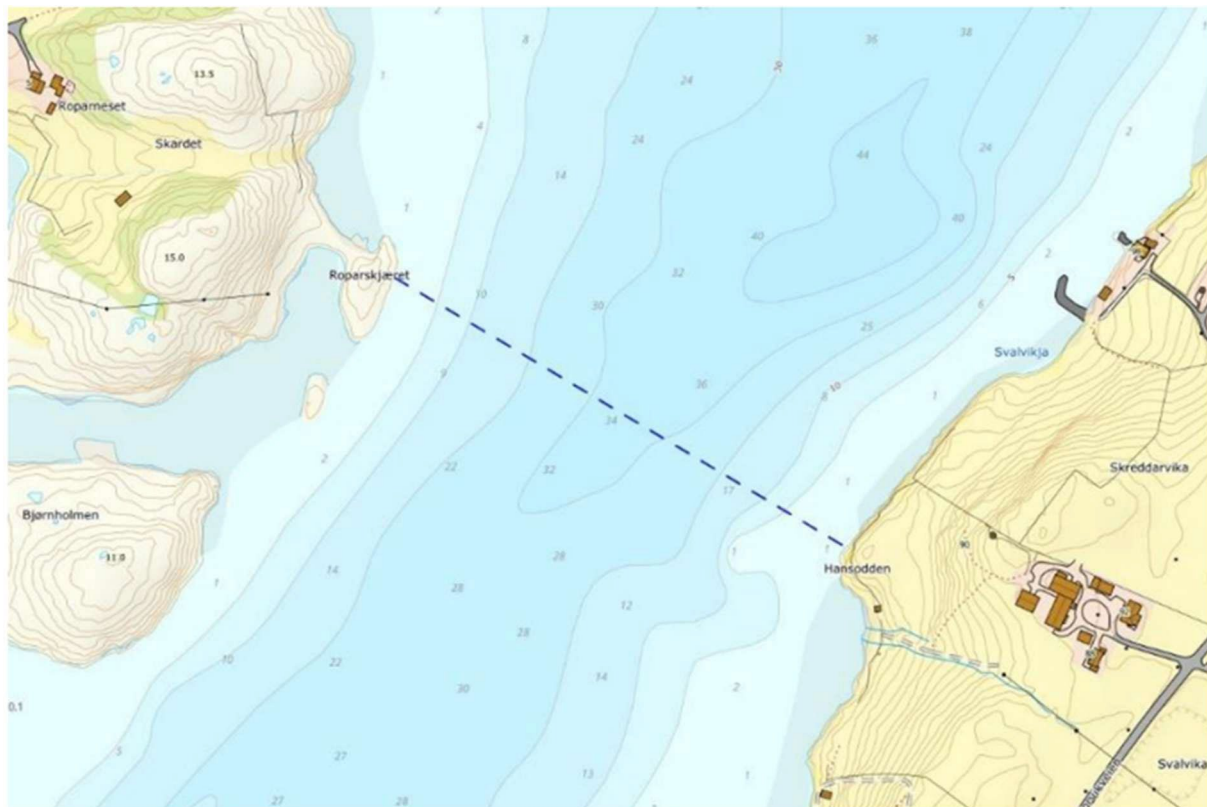
- Vegbredde 7,5 m. I dette prosjektet legges til grunn 6,5 m
- Fartsgrense 60 km/t (Hø1) og 80 km/t (Hø2)
- Kurvatur minimum $R=125$ for Hø2

- Maks stigning 6 % (kan økes til 8 % pga. lav ÅDT)

Løsningen samsvarer med dimensjonering av 2-felts brualternativ, men vegklasse L1 (lokale veger) er aktuell og medfører i så fall:

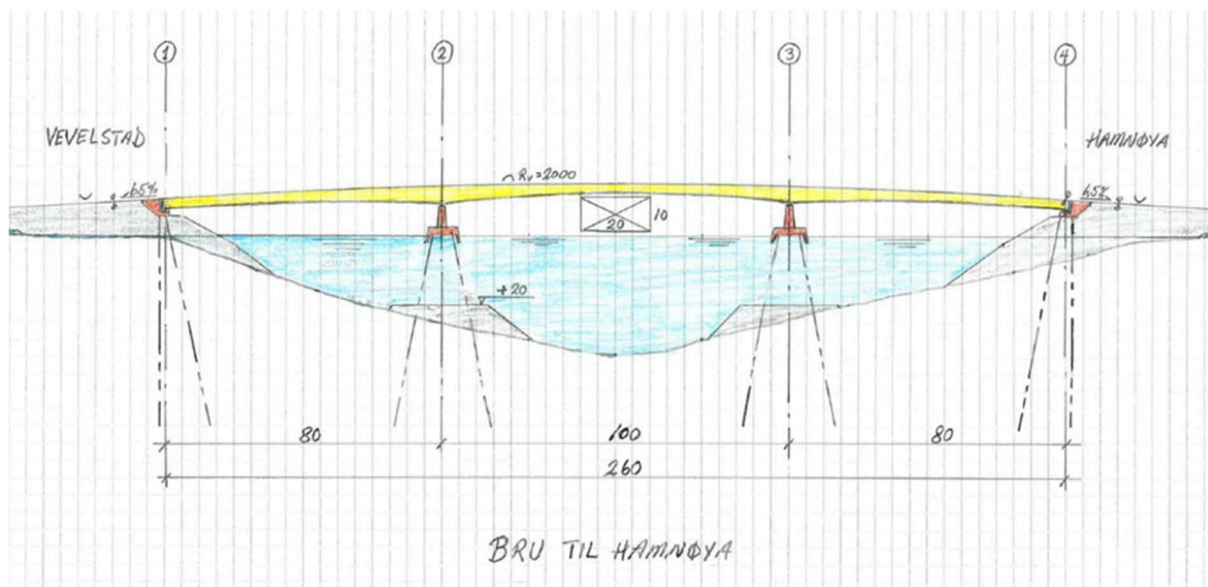
- Vegbredde 4,0 m (en-felts vei)
- Fartsgrense 60 eller 80 km/t
- Kurvatur ≤ 500 m skal breddeutvides
- Maks stigning 8 %

Bruforbindelse kan etableres mellom Hansodden på fastlandet og Roparskjæret på Hamnøya.



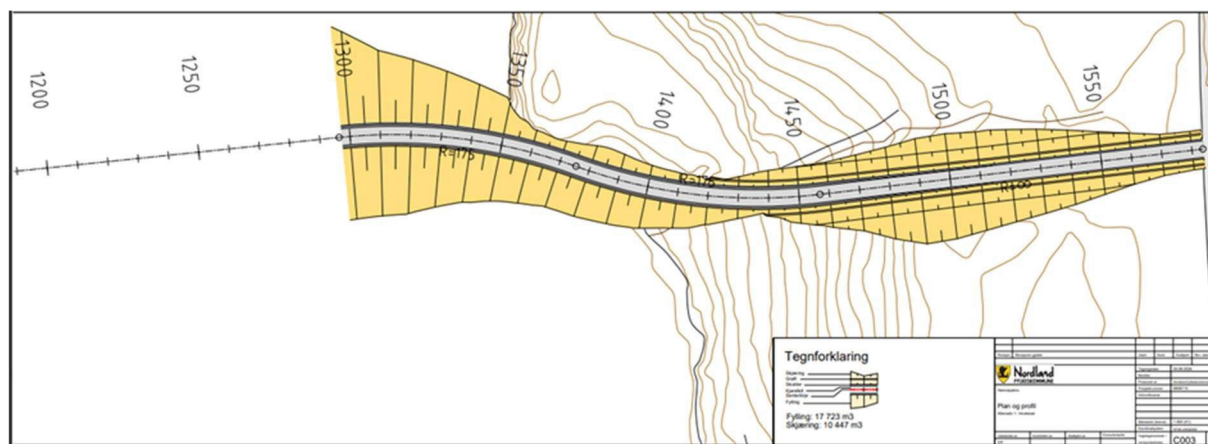
Figur 3: Trase for bruforbindelse (kartskisse fra Sweco 2023)

I prosjektet er det valgt å legge brualternativ fra Aas-Jakobsen til grunn for kostnadsvurderinger. Dette fordi alternativet til Aas-Jakobsen legger opp til to kjørefelt på brua samt rom for gående og syklende. Løsningen har også bare to fundamentpunkter i sjøen. Sweco sitt alternativ har bare ett kjørefelt med utvidet skulder for myke trafikanter, og liten fleksibilitet for å øke brubredde.

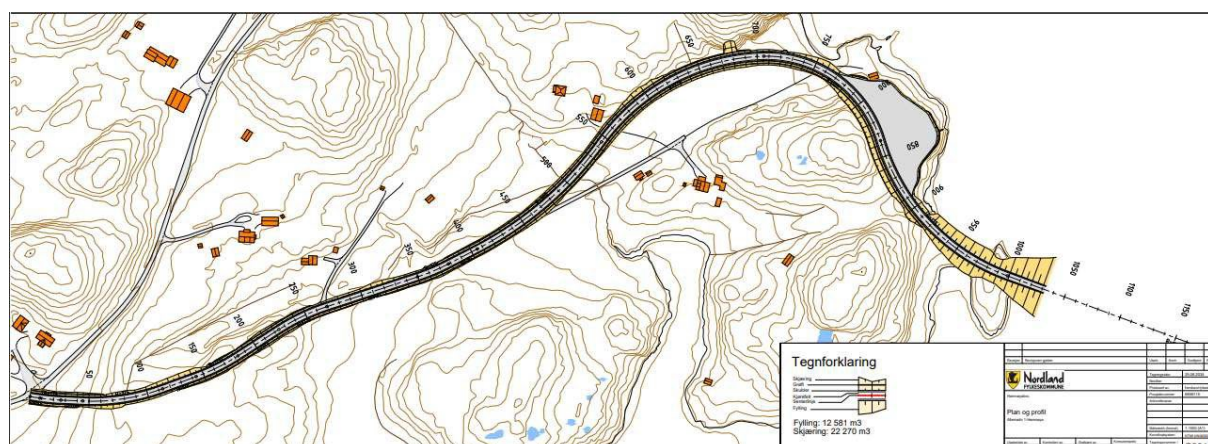


Figur 4: Skisse av samvirkebru med tre spenn, totalt ca. 260 m (Aas-Jakobsen 2014)

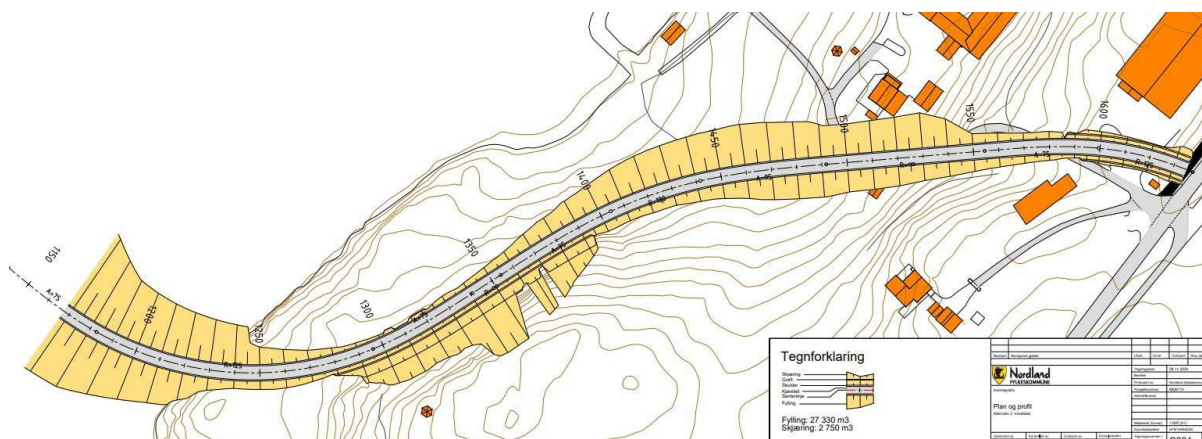
Det er sett på to alternative adkomster til bru på hver side:



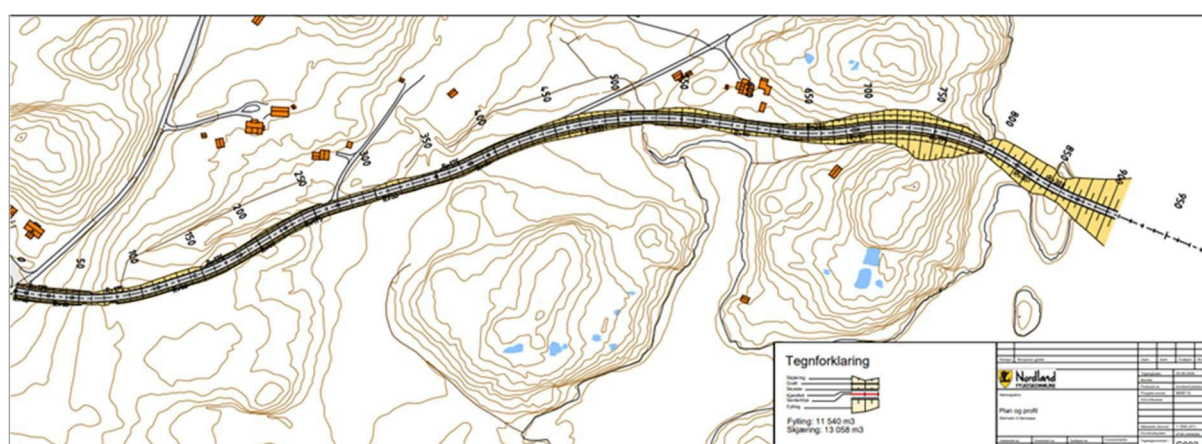
Figur 5: Alternativ 1-1a: Ny kjøreveg fra fv. 17 til bru



Figur 6: Alternativ 1-1b: Ny kjøreveg på Hamnøya



Figur 7: Alternativ 1-2a: Ny kjøreveg fra fv. 17 til bru



Figur 8: Alternativ 1-2b: Ny kjøreveg på Hamnøya

Prosjektgruppa har valgt å legge alternativ 1-2 til grunn for kostnadsanslag. Dette er begrunnet med mindre terrenginngrep, mindre konflikt med stranda i Bjørnvika og mer direkte vegføring på Hamnøya. På fastlandssiden er maks stigning for begge alternative 8%. Det blir betydelige skjæringer med alternativ 1-1 (opptil 6m) mens alternativ 1-2 er mer tilpasset terrenget selv om det også her blir behov for litt skjæring og fylling.

Alle vegalternativer vil berøre dyrka jord og innmarksbeite i større eller mindre grad. I en påfølgende reguleringsprosess må det tas stilling til hvor vegen skal etableres og veglinjer må optimaliseres for å gi minst mulig negativ påvirkning. Eksisterende berørt kommunal veg på Hamnøya må omklassifiseres til fylkesveg.

Et eventuelt påfølgende reguleringsarbeid kan konkludere med andre alternativer, uten at dette nødvendigvis medfører vesentlige endringer av kostnadene.

Det er et betydelig massebehov knyttet til anlegget. Med en vegbredde på 6,5 m, er det anslått fylling på 27.330 m³ (utlagt) og skjæring på 2.750 m³ på fastlandssiden. På Hamnøya er det i anbefalt alternativ masseoverskudd. Anslått fylling på 11.540 m³ (utlagt) og skjæring på 13.058 m³.

I evt. påfølgende faser, når det velges endelig vegløsninger, må det sees nærmere på

skjæringer og fyllinger for å kunne anslå massebehovet mer eksakt. Massebehovet kan med fordel løses på Hamnøya gjennom uttak av masser i ny veglinje. Massebehovet på fastlandssiden kan for eksempel løses ved uttak på fv. 17 ved ferjeleiet i Andalsvåg, gjennom utretting av kurver, senking av bakketopp før ferjeleie ol. Dette krever trolig regulering.

Det er under planlegging smoltanlegg ved fv. 17 på Vevelstad, her kan det også være potensiale for masser. Det samme gjelder mulige næringsområder på Hamnøya.

Det positive miljøperspektivet ved lokalt uttak må vektlegges.

Masseuttak over 500m³ er meldepliktig mens masseuttak over 10.000 m³ er konsesjonspliktig.

4.2 Alternativ 2 – Utbedring Vågsodden ferjekai

Det er utarbeidet en rapport av Aas-Jakobsen AS som peker på følgende forhold:
«Tilleggskaia på Vågsodden ferjekai er i svært dårlig stand (har i praksis gått til brudd) og er uforsvarlig kort med en effektiv lengde på ca. 20 m. Ferjekaia inngår som en del av lokalruta på Tjøtta – Forvik og betjenes i dag av ferja Tjøtta med en PBE på 28 og effektiv lengde på ca. 47 m».

Antatt personbilenheter (PBE) for ferje i kommende kontrakt for sambandet er 50. Basert på kjente ferjer i denne størrelsen vil det si en ferje i klasse mellomstor iht. håndbok N400.

AAS-Jakobsen anslår kostnader for utbedring til ca. 80 mill. kr eks. mva. forutsatt en framtidig ferje med PBE på 40. Større ferje betinger lengre tilleggs kai og kostnaden er da angitt til 86 mill. kr eks. mva.

Ferjekaier skal prosjekteres og bygges iht. Statens vegvesens håndbok N400. Effektiv kailengde på tilleggs kai skal være $\geq 3/4$ av dimensjonerende ferjes effektive lengde. Bilferja Tjøtta krever en tilleggs kai på 35,25 m.

Dersom det skal dimensjoneres for ferje tilsvarende Stokkafjord som i dag trafikkerer sambandet Tjøtta – Forvik kreves en tilleggs kai på 60 meter. For å ta høyde for eventuell framtidig utskifting av ferjebri (fra 7x18 til 6x22), bør fenderveggen ha minimum effektiv lengde på 64 m. Det kan ikke foretas en forlengelse av eksisterende tilleggs kai. Dette medfører utskifting av hele konstruksjonen fra og med landkar, en ferdig konstruksjon på totalt ca. 80 m. Utskifting av ferjebri er ikke kostnadsberegnet i dette prosjektet, men vil erfaringsmessig beløpe seg til 8 - 10 mill. kr inkl. mva. Det gjøres oppmerksom på at restlevetid på anlegget er minus 4 år (byggeår er oppgitt til 1970 og levetid er 50 år).

Det bør tilrettelegges for at hurtigbåten kan legge til i ferjebåsen. Dette vil da kreve at tilleggskaia har en bredde på 7 meter av hensyn til universell utforming. Deler av tilleggs kai kan eventuelt erstattes med dykdalber, men dette må i så fall avklares gjennom prosjektering og er ikke vurdert nærmere her.

Midlertidig trafikkavvikling ved utbedring av ferjekai er utfordrende og må løses gjennom prosjektering.



Figur 9: Skissert utvidelse av tilleggskai på Vågsodden

5 Alternativvurdering og kostnadsestimat

En kostnadsramme (P85) har 85 % sannsynlighet for at sluttkostnaden ender lik kostnadsrammen eller lavere. De fleste investeringsprosjekt med kostnadsoverslag er vedtatt med kostnadsrammen som økonomisk prosjektramme. En styringsramme (P50) har på samme vis 50 % sannsynlighet for at sluttkostnaden ender lik styringsrammen eller lavere.

5.1 Alternativ 1 - Bru

Etablering av bru med tilhørende vegforbindelse mellom fv. 17 og fv. 7254 på Hamnøya.

Fordeler (ikke uttømmende):

- Enklere, bedre og mer effektive samferdselsløsninger gir en betydelig forbedring av muligheter for positiv samfunnsutvikling (jfr. kommuneplanen) i Vevelstad kommune, herunder også positive effekter for eksisterende bosetting, næringsliv, landbruk og kommunal tjenesteproduksjon.
- Enklere og billigere drift og vedlikehold av eksisterende fylkesvegnett på Hamnøya, herunder også vinterberedskap
- Bedre beredskapsmessige forhold
- Bedre løsning for pasientreiser og hjemmetjenester
- Enklere og rimeligere samferdselsløsning i Tjøttabassenget
- Kortere strekninger for ferjer i Tjøtta bassenget bidrar til det grønne skiftet

Ulemper (ikke uttømmende):

- Store investeringskostnader

- Inngrep i ubebygde områder og strandsone
- Mulige ulemper for landbruksarealer og eksisterende bebyggelse
- Økt belastning på Hamnøyas arealer og infrastruktur
- Begrensning i farleden for større fartøy
- Vedlikehold av større mengder veg og bru

5.2 Mengdebeskrivelse alternativ 1

Elementer	Mengde
Bru to felt inkl. fortau	260 m
Veg 6,5 m	1375 m
Rekkverk utenom bru	920 m
Lyspunkt	30 stk
Fylling, fastland	27330 m ³ (anbrakt)
Skjæring, fastland	2750 m ³
Fylling Hamnøya	11540 m ³ (anbrakt)
Skjæring Hamnøya	13058 m ³

5.3 Kostnadsestimat alternativ 1

Etablering av bru med tilhørende anlegg er kostnadsberegnet gjennom anslagsmetoden til 435 mill. kr inkl. mva. (P85).

Ved å legge vegklasse L1 til grunn og redusere vegbredde på tilførsleane til brua fra 6,5 m til 4,0 m med møteplasser, fjerne fortau på bru, redusere belysning og total veglengde (gjennom optimalisering), kan kostnaden reduseres med ca. 46 mill. kr Lave trafikk tall tilsier at dette kan anbefales gjennomført.

5.4 Alternativ 2 – Utbedring av Vågsodden ferjekai

Utbedring av Vågsodden ferjekai. Det forutsettes ikke behov for endringer av ferjeleiets landområde.

Fordeler (ikke uttømmende):

- Lavere investeringskostnader enn bruløsningen
- Ny ferjekai gir større fleksibilitet på bruk av materiell
- Enklere og sikrere samferdselsløsning for Tjøttabassenget

Ulemper (ikke uttømmende):

- Lokalbefolkning, næringsliv og øvrige samfunnsfunksjoner vil fortsatt være avhengig av ferje
- Utfordrende løsning for midlertidig trafikkavvikling ved nybygg på eksisterende lokasjon

5.5 Mengdebeskrivelse alternativ 2

Elementer	Mengde
Ny tilleggskai	64x7 m (utskifting av eksisterende fra og med landkar)
Riving av eksisterende	

5.6 Kostnadsestimat alternativ 2

Etablering av ny tilleggskai og tilhørende oppgradering er kostnadsberegnet gjennom anslagsmetoden til 132 mill. kr inkl. mva. (P85). Det er ikke avdekket forhold som kan forenkles eller kuttes på anlegget og dermed redusere kostnadsberegningen.

Eventuell bruk av dykdalb som erstatning for tilleggskai er ikke vurdert nærmere i denne utredningen fordi det erfaringsmessig ikke er mye å spare. Løsning med dykdalb gir et mer krevende vedlikehold og kan medføre utfordrende fortøyningspunkt. Det er dessuten viktig å sikre at hurtigbåt og legeskyssbåt kan legge til. Løsning med bruk av dykdalb må eventuelt avklares gjennom prosjektering.

6 Finansiering

6.1 Forenklet finansieringsanalyse

Nordland fylkeskommune tar opp sine lån med 20 års nedbetalingstid. Nedskrivningstid for vegprosjekter er 40 år og ferjeavløsningsmidler går over maks 45 år. Dersom det skal gjennomføres lån over 40 år må dette vedtas politisk og det kan da tas opp nytt lån halvveis i nedbetalingstiden.

Alternativ 1

Kutt av anløp til Vågsodden vil medføre en reduksjon i seilingsdistanse på ca. 2496 km pr. år, noe som tilsvarer en årlig besparelse på ca. 1,2 mill. kr eks mva.

Årlig besparelse i drifts- og vedlikeholdskostnader på ferjeleiet beløper seg til ca. 0,5 mill. kr dersom ferjeleiet kan legges ned. Dette tallet er basert på gjennomsnittlige kostnader for fylkeskommunens ferjeleier.

Årlig besparelse i drift og vedlikehold av fylkesvegen på Hamnøya beløper seg til ca. 0,3 mill. kr dersom det etableres en fast vegforbindelse, men det nye vegnettet vil også medføre en kostnadsøkning tilsvarende 0,3 mill. kr pr. år (tall er basert på en gjennomsnittsberegning av kostnader for fylkesveg med bru og skjønn).

Ferjeavløsningsmidler

Kommunal- og distriktsdepartementet har beregnet anslag for ferjeavløsningsmidler 28.02.2025 og konkludert med at vegprosjektet ikke utløser ferjeavløsningsmidler med dagens inntektssystem. Økning i innbyggertilskuddet som følge av økt verdi på kriteriet i fylkesvegnykkelen på grunn av bru til Hamnøya er høyere enn reduksjon i innbyggertilskuddet som følge av at strekningen Forvik – Vågsodden legges ned. Fylkeskommunen vil altså ikke ha noe nettotap i inntektssystemet som følge av dette prosjektet, og det vil derfor heller ikke utløse ferjeavløsningsmidler.

Beregningen er et foreløpig anslag i forbindelse med forhåndsavklaring av om prosjektet kommer inn under ordningen. Eventuell endringer i vegprosjektet, inntektssystemet og/eller kriteriedata kan ha konsekvenser for beregningen av ferjeavløsningsmidler. En ny beregning kan på et senere tidspunkt, for eksempel i forbindelse med den endelige søknaden, gi et annet resultat.

Elementer	Beløp
+ Ferjeavløsningsmidler	0
+ Sparte driftskostnader ferge	1,2 mill. kr
+ Sparte driftskostnader ferjekai	0,5 mill. kr
+ Sparte driftskostnader eksisterende fv. på Hamnøya	0,3 mill. kr
- Økte driftskostnader ny fv.	0,3 mill. kr
= Samlet besparelse	1,7 mill. kr

Låneopptak på 435 mill. kr over 20 år er estimert til en årlig kostnad på 35,2 mill. kr pr. år

eller 25,8 mill. kr over 40 år (begge med 5% rente).

Alternativ 2

Ny tilleggskai kan finansieres med et låneopptak på 132 mill. kr over 20 år. Dette tilsvarer årlige utgifter på ca. 10,7 mill. kr over 20 år eller 7,8 mill. kr over 40 år.

6.2 Bompengefinansiering

Med bakgrunn i lav trafikk foreligger det ikke et bompengepotensiale for denne utbyggingen.

7 Medvirkning og informasjon

Det er tilbyd konsultasjon med samiske interesser 19.07.2024. Det ble ikke meldt interesse for slik konsultasjon og denne er derfor ikke gjennomført.

Det er gjennomført dialog med Kystverket for å avklare seilingsløp for ny bru.

Kommunal- og distriktsdepartementet har fremskaffet beregning av ferjeavløsningsmidler.

Helgelandssykehuset har besvart forespørsel om pasienttransport.

Vevelstad kommune har bidratt med relevant informasjon underveis i utredningsarbeidet.

8 Kilder

- Naturbase [Naturbase: Natur og miljø på kart - miljodirektoratet.no](https://miljodirektoratet.no/naturbase/)
- NGU [Forsiden for Norges geologiske undersøkelse | NGU](https://www.ngu.no/forsiden-for-norges-geologiske-undersokelse/)
- Nibio [Kilden - arealinformasjon](https://www.nibio.no/kilden-arealinformasjon/)
- Statens vegvesen [Vegkart](https://vegkart.vegvesen.no/)
- Notat fra Aas-Jakobsen (2024)
- «Bru til Hamnøya, Skisseprosjekt», Aas-Jakobsen 2014
- «Bru til Hamnøya, Mulighetsstudie», Sweco 2023
- Vevelstad kommune 2024, diverse korrespondanse