



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 85 S

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering av vegprosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Meløy kommune i Nordland fylke

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 10. april 2026,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om finansiering av vegprosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Meløy kommune i Nordland. Prosjektet gjelder bygging av 5,5 km tofelts fylkesveg fordelt på tre delstrekninger, der 3,9 km går langs eksisterende trasé og 1,6 km i tunnel, se oversiktskart i figur 1.1.

Fv. 17 mellom Ørnes og Glomfjord har status som Nasjonal turistveg, og er en del av kystriksvegen som strekker seg fra Steinkjer i Trøndelag til Bodø i Nordland. Planområdet ligger nord for Glomfjorden og dagens veg er svingete, smal og ulykkesutsatt. I tillegg ligger deler av strekningen i sidebratt terreng og er utsatt for ras.

Fremkommeligheten for tunge kjøretøy på dagens veg er redusert. Store deler av strekningen mangler tilbud til myke trafikanter.

Finansieringen av prosjektet er basert på midler fra Nordland fylkeskommune og bompenger. Det er lagt opp til anleggsstart i løpet av 2027 med ferdigstilling i 2030.

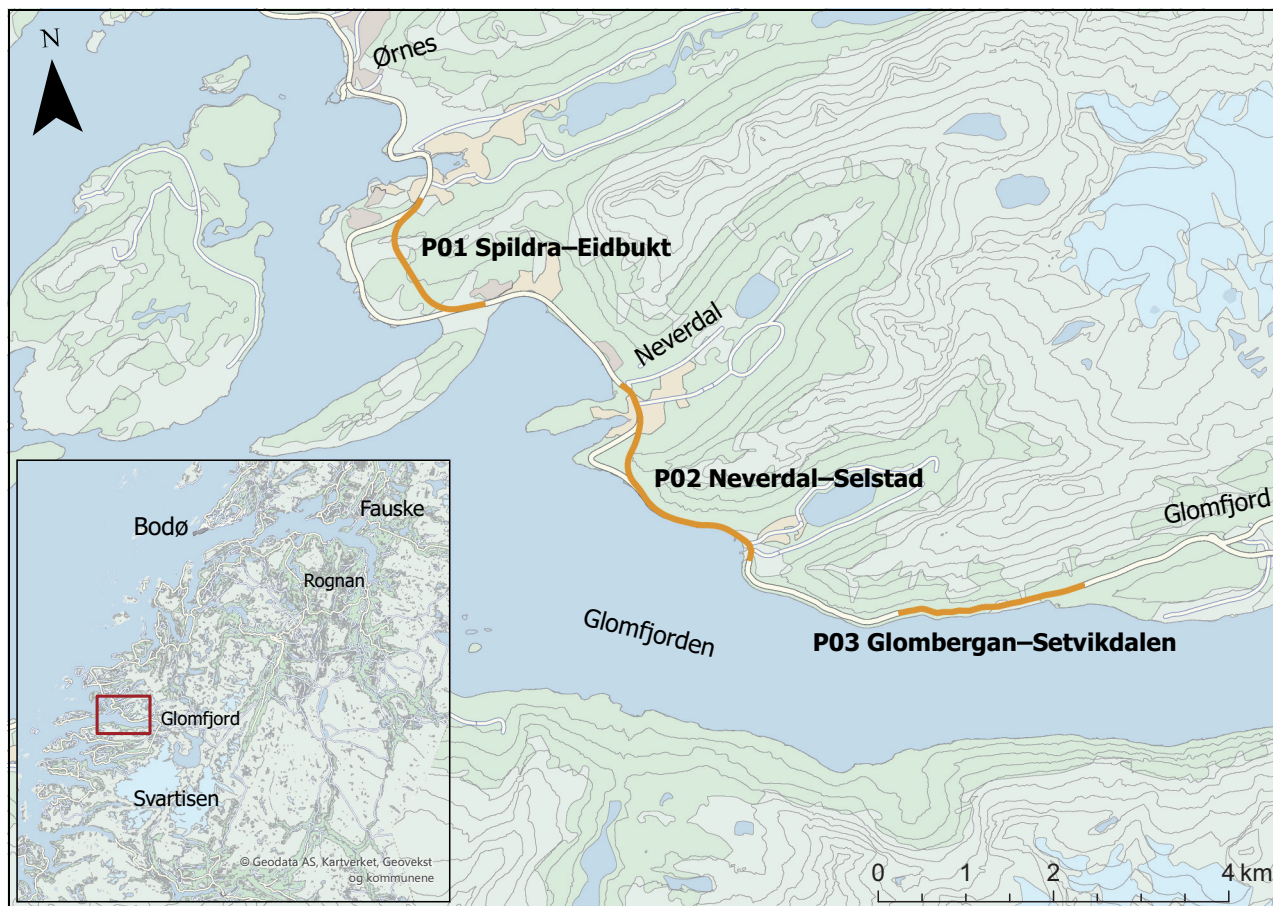
### 2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

Fv. 17 er en viktig transportåre for både lokalbefolkning og næringstransport langs kysten, og vegprosjektet er i tråd med overordnede mål i Fylkesplan for Nordland 2013–2025, Regional transportplan 2022–2033, «*Et nordland for fremtida*» – Regional planstrategi for Nordland 2024–2028, samt Trafikksikkerhetsplan for Meløy kommune 2022–2026, Kommunedelplan for Ørnes og Kommunedelplan for Neverdal.

I tiårsperioden 2014–2023 har det vært 15 ulykker på strekningen, som har skiltet hastighet mellom 50 og 80 km/t. I hovedsak dreier ulykene seg om utforkjøring for enslige kjøretøy eller kollisjoner med motgående trafikk.

Det er utarbeidet tre reguleringsplaner for prosjektet, fv. 17 Spildra–Eidbukta, fv. 17 Neverdal–Selstad og fv. 17 Glombergan–Setvikdalen. De ble alle vedtatt i Meløy kommune 15. mai 2025.

Reguleringsplanen for fv. 17 Spildra–Eidbukta (P01) omfatter bygging av ny veg mellom Spildra og Eidbukta. Dagens veg er 3,1 km og har lav standard med varierende bredde mellom 6,5–7,4 m, krevende kurvatur og dårlig sikt, samt mange direkte avkjørsler. Det nye veganlegget gir bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet, spesielt for



Figur 1.1 Oversikt over planlagt utbygging av delstrekningene.

myke trafikanter og tungtransport. Strekningen innkortes med om lag 1 km, og utbyggingen inkluderer tunnel, forbedrede kryssområder, samt forlengelse av gang- og sykkelveg til friluftsområdene ved Eidbukta. Tunnelen vil bidra til å redusere støybelastningen ved at trafikken ledes bort fra boligområder.

For fv. 17 Neverdal–Selstad (P02) innebærer utbyggingen en omlegging av vegen mellom Neverdal og Selstad, inkludert tunnel og forbedret linjeføring. Eksisterende veg er 3,5 km og har dårlig kurvatur. Delstrekningen har varierende bredde mellom 6,5–7,4 m og inkluderer skoleområde med risikofyllt krysningspunkt for skolebarn. Strekningen er også skredutsatt. Mellom 2013 og 2023 er det registrert 37 skredhendelser, hvor mesteparten var isskred. I mange av tilfellene førte disse til blokkering av vegbanen. Ny vegløsning er om lag 650 m kortere enn dagens veg, gir bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet og samfunnsikkerhet. Spesielt gjelder dette i de tettbygde områdene hvor myke trafikanter ferdes.

Fv. 17 Glombergan–Setvikdalen (P03) omfatter utbedring av en skredutsatt strekning med 71

registrerte skredhendelser mellom 2013 og 2023. Dagens veg er 1,9 km og har varierende bredde mellom 6–7 m, dårlig sikt og mangler skredsikring. Strekningen har høy ulykkesrisiko, særlig for utforkjøringer og møteulykker. Ny veg vil gi økt samfunnsikkerhet og trafiksikkerhet ved å oppgradere kurvatur og bredde til 7,5 m, bedre drenering og redusert skredrisiko.

Vegprosjektet vil samlet sett forbedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten på strekningen, samt gi kortere reiseveg som bidrar til å knytte tettsteder i kommunen tettere sammen. Ny vegløsning vil styrke samfunnsikkerheten og gi et mer robust vegnett tilpasset fremtidige klimendringer, i tråd med mål i regionale og lokale planer. Ny infrastruktur vil også styrke utviklingen av næringslivet.

Fremkommeligheten for alle trafikanter, spesielt for tunge kjøretøy, forbedres ved bygging av tunneler, utbedring av veg og fjerning av konfliktpunkter, etablering av gang-/sykkelveg og skredsikringstiltak. Vegstrekningen fra Glomfjord til Ørnes sentrum innkortes med om lag 1,7 km, til om lag 17 km totalt, og vil samtidig medføre

reduisert støy for beboerne langs eksisterende veg.

Styringsrammen til prosjektet, inkludert kostnader til etablering av bomstasjoner, er beregnet til 973 mill. 2025-kr. Prosjektets kostnadsramme er 978 mill. 2025-kr (P85 minus kuttliste). Dette utgjør 1 009 mill. 2026-kr for styringsrammen, og 1 014 mill. 2026-kr for kostnadsrammen.

Finansdepartementets planleggingsindeks for 2026 er benyttet ved omregningen. Kostnadsanslaget lå under terskelverdien for kravet til ekstern kvalitetssikring (KS2) ved siste anslag i 2025, men passerte terskelverdi kun som følge av omregning til 2026-kr. Det er derfor Samferdsdepartementets vurdering at ekstern kvalitetssikring KS2 ikke er nødvendig.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet er beregnet til om lag -455 mill. 2026-kr. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -1,59. Uten bompengefinansiering er samfunnsøkonomisk netto nytte beregnet til om lag -610 mill. 2026-kr, og netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,78.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til bompengeopplegg for prosjektet ble oversendt Meløy kommune og Nordland fylkeskommune for behandling i oktober 2025.

Meløy kommunestyre fattet følgende vedtak 30. oktober 2025 i sak 078/25:

- A1. *Meløy kommune slutter seg til at utbyggingen av strekningen fv. 17 Ørnes–Glomfjord del-finansieres med bompenger. Utbyggingen gjelder delstrekningene Spildra–Eidbukta (P01), Neverdal–Selstad (P02) og Glombergan–Setvikdalen (P03), som presentert i Nordland fylkeskommune sitt faglige grunnlag, versjon datert [7.10.2025].*
- A2. *Det er lagt til grunn en styringsramme (P50) for prosjektet på 973 millioner 2025-kroner og en kostnadsramme (P85 minus tiltaksliste) på 978 millioner 2025-kroner. Tiltakslisten er beregnet til 115 millioner 2025-kroner.*
- A3. *Den fylkeskommunale andelen er 50 prosent og tilsvarer 487 millioner 2025-kroner. Det følger at bompengebidraget utgjør 50 prosent av styringsrammen. Dette tilsvarer 487 millioner 2025-kroner.*
- A4. *Kostnadsøkning mellom styringsrammen og kostnadsrammen fordeles likt, 50-50, mellom Nordland fylkeskommune og Bompengevesen AS («bompengeselskapet»). Kostnader utover kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.*
- A5. *Tiltakslisten kommer til anvendelse hvis kostnadene ligger an til å overstige kostnadsrammen for det samlede prosjektet innenfor prosjektets innkrevningstid på 15 år. Nordland fylkeskommune gis fullmakt til å gjennomføre nødvendige optimaliseringer basert på tiltakslisten for at kostnadene for prosjektet skal komme innenfor kostnadsrammen.*
- A6. *Kostnadsreduksjon i forhold til styringsrammen fordeles likt, 50-50, mellom Nordland fylkeskommune og bompengevesen AS.*
- A7. *Nordland fylkeskommune har vedtatt å forskuttere 30 millioner kr til planlegging av bompengeprosjektet (dvs. halvparten av de samlede planleggingskostnadene). De forskutterte midlene forutsettes å være en del av kostnadsrammen. Fylkeskommunen er kjent med at midlene går tapt dersom utbyggingen ikke blir realisert.*
- A8. *Det legges til grunn etterskuddsinnkreving i to bomstasjoner med toveis innkreving på fv. 17 ved Eidbukta og ved Glombergan.*
- A9. *Det legges til grunn innkreving av bompenger i 15 år i hver bomstasjon.*
- A10. *Planlagt byggetid er 3,5 år. Innkreving av bompenger forventes å starte opp i 2031. Innkrevingen kan starte når en delstrekning tilknyttet en bomstasjon er ferdigstilt og åpnet for trafikk.*
- A11. *Meløy kommune gir bompengevesen AS fullmakt til å prisjustere gjennomsnittstaksten med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg frem til bompengeinnkrevingen starter opp.*
- A12. *Bompengevesen AS plikter å vurdere takster med utgangspunkt i prosjektets økonomi hvert år. Selskapet gis fullmakt til årlig justering av takster i henhold til konsumprisindeksen (KPI) etter at bompengeinnkrevingen starter. Dersom takstene over tid (3 år) ligger etter den alminnelige prisutviklingen, så krever dette tilslutning fra garantistene.*
- A13. *Meløy kommune gir bompengevesen AS fullmakt til å justere grunntakst for å sikre at gjennomsnittstaksten opprettholdes.*
- A14. *Takst- og rabattordninger er forutsatt å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer. Kjøretøy uten gyldig avtale og elektronisk brikke betaler full pris. Etter gjeldende takstretningslinjer vil følgende gjelde for kjøretøy med gyldig brukeravtale og brikke:*  
 a. *Brikkerabatt (AutoPASS): 20 %*

- b. Nullutslippskjøretøy takstgruppe 1: 30 % redusert takst
- c. Nullutslippskjøretøy takstgruppe 2: 100 % redusert takst
- d. Passeringstak for takstgruppe 1: Maksimale 60 betalbare passeringer per bomstasjon per kalendermåned
- e. Fritak for betaling av bompenger gis i samsvar med enhver tids gjeldende takstretningslinjer
- A15. Meløy kommune gir bompengeselskapet fullmakt til å justere takst for nullutslippskjøretøy etter nye føringer fra Stortinget.
- A16. Meløy kommune aksepterer at det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal være 40,53 2025-kroner. Foreløpige beregninger gir følgende grunntakster i begge bomstasjonene:
- a. Takstgruppe 1: 48 kroner
- b. Takstgruppe 2: 144 kroner
- B1. Bompengeselskap Nord AS skal gjennomføre finansiering av bompengeprojektet. Prosjektselskapet «BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS», et heleid datterselskap av Bompengeselskap Nord AS, skal stå for eksternt finansiering av prosjektet.
- B2. Nordland fylkeskommune og Meløy kommune garanterer ved selvskyldnerkaosjon for et maksimalt låneopptak begrenset oppad til 745 millioner kroner for lån til delfinansiering av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS.
- B3. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 820 millioner kroner. Garantibeløpet er fordelt 50/50 mellom fylkeskommunen og kommunen, og gir begge et garantiansvar på 410 millioner kroner.
- B4. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering.
- B5. Garantistene (Nordland fylkeskommune og Meløy kommune) har rett til å sikre garantien med 1. prioritets pant i BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS sin rett til å innkreve bompenger.
- B6. Om garantien kommer til anvendelse er garantistenes anledning for regresskrav oppad begrenset til sin pro-rata andel av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS sin innkrevingsrett.
- B7. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Nordland fylkeskommune i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilt tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid, inkludert byggeperioden, blir på inntil 25,5 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Nordland fylkeskommune.
- B8. For å redusere garantistenes økonomiske risiko, kan BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS ved sviktende økonomi søke en økning i gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.
- B9. Nordland fylkeskommune og Meløy kommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS sin gjeld.
- B10. Garantiene gis under forutsetning av godkjenning av fylkeskommunal garanti hos Kommunal- og distriktsdepartementet og kommunal garanti hos Statsforvalteren i Nordland etter kommunelovens § 14-19 første ledd.
- Nordland fylkeskommune behandlet saken i fylkestinget 3. desember 2025. Innholdet tilsvarende vedtakspunkter behandlet i Meløy kommune, men har ulik nummerering. Under punkt 1a. er det derimot vist til en tidligere versjon av faglig grunnlag enn det som er vist i kommunestyrets vedtakspunkt A1. Dette vurderes ikke å ha betydning for vedtaket og bompengeprogget.
- Fylkestinget fattet følgende vedtak i sak 145/2025:
1. Nordland fylkesting fattet følgende vedtak knyttet til takst og forutsetninger for bompengennekrevning:
    - a. Nordland fylkesting slutter seg til at utbyggingen av strekningen fv. 17 Ørnes–Glomfjord delfinansieres med bompenger. Utbyggingen gjelder delstrekningene Spildra–Eidbukta (P01), Neverdal–Selstad (P02) og Glombergan–Setvikdalen (P03), som presentert i Nordland fylkeskommune sitt faglige grunnlag, versjon datert 22.09.2025.
    - b. Det er lagt til grunn en styringsramme (P50) for prosjektet på 973 millioner 2025-kroner og en kostnadsramme (P85 minus tiltaksliste) på 978 millioner 2025-kroner. Tiltakslisten er beregnet til 115 millioner 2025-kroner.

- c. Den fylkeskommunale andelen er 50 prosent og tilsvarer 487 millioner 2025-kroner. Det følger at bompengedraget utgjør 50 prosent av styringsrammen. Dette tilsvarer 487 millioner 2025-kroner.
- d. Kostnadsøkning mellom styringsrammen og kostnadsrammen fordeles likt, 50-50, mellom Nordland fylkeskommune og Bompengeselskap Nord AS («bompengeselskapet»). Kostnader utover kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
- e. Tiltakslisten kommer til anvendelse hvis kostnadene ligger an til å overstige kostnadsrammen for det samlede prosjektet innenfor prosjektets innkrevningstid på 15 år. Nordland fylkeskommune gis fullmakt til å gjennomføre nødvendige optimaliseringer basert på tiltakslisten for at kostnadene for prosjektet skal komme innenfor kostnadsrammen.
- f. Kostnadsreduksjon i forhold til styringsrammen fordeles likt, 50-50, mellom Nordland fylkeskommune og bompengeselskapet.
- g. Nordland fylkeskommune har vedtatt å forskuttere 30 millioner kr til planlegging av bompengeprojektet (dvs. halvparten av de samlede planleggingskostnadene). De forskutterte midlene forutsettes å være en del av kostnadsrammen. Fylkeskommunen er kjent med at midlene går tapt dersom utbyggingen ikke blir realisert.
- h. Det legges til grunn etterskuddsinnkreving i to bomstasjoner med toveis innkreving på fv. 17 ved Eidbukta og ved Glombergan.
- i. Det legges til grunn innkreving av bompenger i 15 år i hver bomstasjon.
- j. Planlagt byggetid er 3,5 år. Innkreving av bompenger forventes å starte opp i 2031. Innkrevingen kan starte når en delstrekning tilknyttet en bomstasjon er ferdigstilt og åpnet for trafikk.
- k. Nordland fylkesting gir bompengeselskapet fullmakt til å prisjustere gjennomsnittstaksten med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg frem til bompenginnkrevingen starter opp.
- l. Bompengeselskapet plikter å vurdere takster med utgangspunkt i prosjektets økonomi hvert år. Selskapet gis fullmakt til årlig justering av takster i henhold til konsumprisindeksen (KPI) etter at bompenginnkrevingen starter. Dersom takstene over tid (3 år) ligger etter den alminnelige prisutviklingen, så krever dette tilslutning fra garantistene.
- m. Nordland fylkesting gir bompengeselskapet fullmakt til å justere grunn-takst for å sikre at gjennomsnittstaksten opprettholdes.
- n. Takst- og rabattordninger er forutsatt å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer. Kjøretøy uten gyldig avtale og elektronisk brikke betaler full pris. Etter gjeldende takstretningslinjer vil følgende gjelde for kjøretøy med gyldig brukeravtale og brikke:
- i. Brikkerabatt (AutoPASS): 20 %
  - ii. Nullutslippskjøretøy takstgruppe 1: 30 % redusert takst
  - iii. Nullutslippskjøretøy takstgruppe 2: 100 % redusert takst
  - iv. Passeringstak for takstgruppe 1: Maksimalt 60 betalbare passeringer per bomstasjon per kalendermåned
  - v. Fritak for betaling av bompenger gis i samsvar med enhver tids gjeldende takstretningslinjer
- o. Nordland fylkesting gir bompengeselskapet fullmakt til å justere takst for nullutslippskjøretøy etter nye føringer fra Stortinget.
- p. Nordland fylkesting aksepterer at det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal være 40,53 2025-kroner. Foreløpige beregninger gir følgende grunntakster i begge bomstasjonene:
- i. Takstgruppe 1: 48 kroner
  - ii. Takstgruppe 2: 144 kroner
2. Nordland fylkesting fatter følgende vedtak knyttet til garanti ved låneopptak:
- a. Bompengeselskap Nord AS skal gjennomføre finansiering av bompengeprojektet. Prosjektselskapet «BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS», et heleid datterselskap av Bompengeselskap Nord AS, skal stå for ekstern finansiering av prosjektet.
  - b. Nordland fylkeskommune og Meløy kommune garanterer ved selvskyldnerkaosjon for et maksimalt låneopptak begrenset oppad til 745 millioner kroner for lån til delfinansiering av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS.
  - c. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede

- garantibeløpet blir følgelig 820 millioner kroner. Garantibeløpet er fordelt 50/50 mellom fylkeskommunen og kommunen, og gir begge et garantiansvar på 410 millioner kroner.*
- d. *Garantien omfatter også inngåtte sikrings-avtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering.*
  - e. *Garantistene (Nordland fylkeskommune og Meløy kommune) har rett til å sikre garantien med 1. prioritets pant i BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS sin rett til å innkreve bompenger.*
  - f. *Om garantien kommer til anvendelse er garantistenes anledning for regresskrav oppad begrenset til sin pro-rata andel av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS sin innkrevingsrett.*
  - g. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Nordland fylkeskommune i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilt tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid, inkludert byggeperioden, blir på inntil 25,5 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Nordland fylkeskommune.*
  - h. *For å redusere garantistenes økonomiske risiko, kan BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS ved sviktende økonomi søke en økning i gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år.*
  - i. *Nordland fylkeskommune og Meløy kommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS sin gjeld.*
  - j. *Garantiene gis under forutsetning av godkjenning av fylkeskommunal garanti hos Kommunal- og distriktsdepartementet og kommunal garanti hos Statsforvalteren i Nordland etter kommune-lovens § 14-19 første ledd.*

## 4 Trafikkgrunnlag

Dagens årsdøgntrafikk (ÅDT) på den aktuelle strekningen av fv. 17 Ørnes–Glomfjord er estimert til om lag 1 660 kjøretøy ved Glombergan og 2 350 kjøretøy ved Eidbukta, der andelen tunge kjøretøy

er 12 prosent. Estimatenes bygger på trafikktegninger gjennomført i 2023 ved Våtvikmyra, i Neverdal og i Setvikdalen. Data fra det kontinuerlige tellepunktet i Torsvika er benyttet for sesongvariasjoner. I tillegg er det sett på ferjestatistikk for sambandet Ørnes–Vassdalsvik–Meløysund–Bolga.

Det er gjennomført beregninger med transportmodell RTM versjon 4.5 for region Nord. For turer over 70 km er nasjonal transportmodell NTM6 benyttet.

Beregningene er gjort for en grunntakst i takstgruppe 1 på 48 2025-kr per bomstasjon. Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy (takstgruppe 2) betaler trippel takst av lette kjøretøy (takstgruppe 1).

Modellen er kalibrert med data fra tellepunkter, trafikktegninger, vegkantintervju og en spørreundersøkelse om næringslivets transportbehov i 2023.

I referansesituasjonen, som beskriver utviklingen dersom ny veg ikke bygges, vil forventet trafikk være i overkant av 1 700 i ÅDT ved Glombergan og 2 600 ÅDT ved Eidbukta i 2030.

Transportmodellberegningene viser at bompengereinnkreving med de foreslåtte bomstasjonene og beregnede takster på fv. 17 vil føre til en betydelig reduksjon i trafikken, slik at samlet ÅDT gjennom bomstasjonene blir redusert med om lag 20 prosent.

Trafikkavvisningen ved innføring av bompenger har ulike årsaker, noen velger en annen kjørerute, velger annet reisemiddel, velger ikke å reise eller velger et annet reisemål (bortfall av trafikk).

Strekningen Ørnes–Glomfjord skiller seg ut ved at det er få eller ingen omkjøringsmuligheter, noe som naturlig nok begrenser trafikklekkasjen til andre veger. Spørreundersøkelser som er gjennomført indikerer også at trafikantenes reiseadferd i liten grad forventes å bli påvirket ved innføring av bompenger. Det betyr at trafikkavvisningen kan være lavere enn transportmodellberegningene viser.

Transportmodellen stemmer i stor grad med faktiske tellinger. Forventet ÅDT i åpningsåret uten bompenger er om lag 1 900 ved Glombergan og 2 900 ved Eidbukta, og med bompenger om lag 1 300 ved Glombergan og 2 100 ved Eidbukta.

For den generelle trafikkutviklingen er det tatt utgangspunkt i trafikkveksten fra prognosene som ble utarbeidet for Nordland i forbindelse med arbeidet med Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Det er lagt til grunn en årlig trafikkvekst for persontrafikk på 0,9 prosent frem til og med 2029, og 0,02 prosent fra 2030. For godstransport er det lagt til grunn 2,04 prosent frem til 2029 og 1,09 fra 2030.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for fv. 17 Ørnes–Glomfjord (avrundet mill. 2026-kr)

Finansieringsplan	Før 2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Sum
Fylkeskommunalt bidrag	23	19	21	93	207	71	71	505
Bompenger				108	144	144	108	505
Sum Finansiering	23	19	21	201	351	215	179	1 009

## 5 Finansieringsopplegg

Prosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord er forutsatt finansiert med fylkeskommunale midler og bompenger.

Styringsrammen for prosjektet er 973 mill. 2025-kr (P50). Dette tilsvarer 1 009 mill. 2026-kr. Prosjektet er fullfinansiert ved en 50/50-fordeling mellom fylkesmidler og bompenger. Fylkeskommunalt bidrag til prosjektet er avrundet til 487 mill. kr og bompengbidraget er tilsvarende avrundet til 487 mill. kr. Bidragene tilsvarer omtrent 505 mill. 2026-kr. Kostnadsrammen for prosjektet er 978 mill. 2025-kr (P85 minus kuttliste), omregnet til 2026-kr tilsvarer dette 1 014 mill. kr.

Totalt har Nordland fylkeskommune satt av 60 mill. kr til planlegging og prosjektering frem til vedtak om bompenger i 2026, hvorav 30 mill. kr er forskuttering av bompenger. Disse midlene vil inngå i styringsrammen til prosjektet.

I vedtatt økonomiplan for Nordland fylkeskommune er det frem til 2028 avsatt totalt 350 mill. kr til fv. 17 Ørnes–Glomfjord. Det forutsettes at det settes av 137 mill. kr i fylkeskommunale midler til prosjektet i perioden 2029–2030. Omregnet til 2026-kr utgjør dette henholdsvis 363 mill. kr i perioden frem til 2028, og 142 mill. kr i perioden 2029–2030. Resterende anleggsbidrag må dekkes ved opptak av bompengelån. Finansieringsplanen for utbygging av fv. 17 Ørnes–Glomfjord er vist i tabell 5.1, der beløpene er avrundet til nærmeste mill. kr.

## 6 Bompengopplegg

Finansieringen med bompenger av fv. 17 Ørnes–Glomfjord er basert på etterskuddsinnkreving i to bomstasjoner med tovegs innkreving på fv. 17 ved Eidbukta og ved Glombergan, jf. figur 6.1. Det er lagt til grunn at bompenginnkrevingen starter i januar 2031.

Antall bomstasjoner og bomstasjonsplasseringen bygger på utredninger av flere lokasjoner

og ulike innkrevingsopplegg. Gjeldende plassering er vurdert som best egnet for lokale trafikkstrømmer og prosjektets inntektspotensial. Det er åpent for mindre justeringer i bomstasjonsplasseringen under prosjektets byggefase.

Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy over 3 500 kg med gyldig avtale og brikke) skal som hovedregel betale det dobbelte av grunntakst for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1 med gyldig avtale og brikke), men med mulighet for lokal tilpasning, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016).

Utbyggingen av fv. 17 Ørnes–Glomfjord vil spesielt gi tungtrafikken stor nytte i form av innspart reisetid og kostnader når fremkommeligheten blir forbedret. Hensynet til næringstrafikken er en av de primære årsakene til behovet for oppgradering av vegen, og er bakgrunnen for de lokalpolitiske vedtakene om at takstgruppe 2 skal betale tre ganger taksten til takstgruppe 1. Dette underbygges av en gjennomført spørreundersøkelse i næringslivet i 2023.

Det er lagt til grunn bompenginnkreving i 15 år. I finansieringsberegningene er det videre forutsatt etterskuddsvis bompenginnkreving i perioden 2031–2045.

Med de forutsetningene som er lagt til grunn, og for at bompengeselskapets forpliktelser skal være nedbetalt på 15 år, legges det til grunn en gjennomsnittstakst per passering på 40,53 2025-kr. Det er foreløpig beregnet følgende grunntakster per bomstasjon i 2025-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 48 kr.
- Takstgruppe 2: 144 kr.

Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt med gyldig avtale og brikke. Det blir ikke gitt brikkerabatt for kjøretøy i takstgruppe 2.

Nullutslippskjøretøy er definert som kjøretøy som kun drives av elektrisitet og/eller hydrogen. I tråd med lokalpolitiske vedtak legges det til grunn 30 prosent redusert takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1, etter brikkerabatt, mens nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent redusert takst og blir ikke belastet bompenger.



Figur 6.1 Kart som viser delstrekninger og bomstasjonsplasseringene Eidbukta og Glombergan på fv. 17.

Det er videre lagt til grunn et passeringstak på 60 passeringer per bomstasjon per kalendermåned for kjøretøy i takstgruppe 1, for å skjerme lokaltrafikken. All rabatt og redusert takst forutsetter gyldig brukeravtale og brikke. Ellers gjelder de til enhver tid gjeldende takstreningslinjer for bompengeprojekt.

Det er lokalpolitisk enighet om at Bompengeselskap Nord AS delfinansierer utbyggingen og håndterer bompengerekkningen gjennom prosjektselskapet BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS. Bompengeselskapet har fått fullmakt til å justere grunntaksten for å sikre at gjennomsnittstaksten opprettholdes, samt fullmakt til å prisjustere gjennomsnittstaksten. Det kreves tilslutning fra garantistene dersom taksten ikke er justert i en tre-års periode. Frem til bompengerekkningen starter opp, har bompengeselskapet fullmakt til å prisjustere gjennomsnittstaksten med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg.

Bompengeselskapet har fått fullmakt til å justere taksten for nullutslippskjøretøy dersom det kommer nye føringer fra Stortinget.

I tråd med rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner, jf. Prop. 1 S (2016–2017), vil fastsatt gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkrevingen starter vil gjennomsnittstaksten bli vurdert på nytt ut ifra kjente faktorer som låneopptak, faktisk lånerente og trafikkmengde.

Videre vil det bli gjort nye vurderinger av gjennomsnittstaksten etter ett til to år, når trafikken og sammensetningen av denne er nærmere kjent. I begge tilfeller kan grunntakstene bli endret sammenlignet med det som er anslått i denne bompengeproposisjonen. Det er lokalpolitisk enighet om at bompengeselskapet gis fullmakt til å søke takstmyndigheten om takstvedtak uten at dette er lokalpolitisk behandlet i forkant. Ellers skal gjennomsnittstaksten justeres i samsvar med den alminnelige prisutviklingen.

Nordland fylkeskommune har som ambisjon å realisere det samlede prosjektet på fv. 17 innenfor styringsrammen.

Det er lokalpolitisk enighet om at Nordland fylkeskommune har fullmakt til å gjennomføre nødvendige optimaliseringer basert på kuttlisten,

for å sikre at prosjektet kommer innenfor kostnadsrammen. Kuttlisten består av 9 mulige innsparingstiltak på til sammen 115 mill. 2025-kr. Dette tilsvarer 119 mill. 2026-kr.

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene skal kostnadsøkninger utover kostnadsrammen, som er på 978 mill. 2025-kr, dekkes av Nordland fylkeskommune. Omregnet utgjør dette 1 014 mill. 2026-kr.

Kostnadsreduksjoner i forhold til styringsrammen på 973 mill. 2025-kr, skal fordeles likt mellom fylkeskommune og bompengeselskapet. Styringsrammen tilsvarer 1 009 mill. 2026-kr.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn planlagt, kan bompengeselskapet søke Vegdirektoratet om å øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent utover alminnelig prisstigning og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene fremgår av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5 prosent de første ti årene fra første låneopptak, deretter 6,5 prosent.
- Årlig prisstigning: 2 prosent.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: 6 prosent av bominntektene.
- Gjennomsnittsinntekt per passering per bom: kr 40,53 2025-kr.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år.

Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 785 mill. 2025-kr der 487 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 251 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 47 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Kostnader til etablering av bomstasjoner ligger inne i styringsrammen.

Omregnet til 2026-kr utgjør brutto bompenginntekter om lag 813 mill. kr, hvor 504 mill. 2026-kr gjelder nevnte investeringskostnader. Finansieringskostnadene blir om lag 260 mill. 2026-kr, og kostnader til drift og innkreving utgjør om lag 49 mill. 2026-kr.

Det er utført følsomhetsberegninger for flere faktorer. Følgende endrede forutsetninger vil bidra til å redusere innkrevingsperioden:

- Årsdøgntrafikken tilsvarer full utbygging uten bom, dvs. ingen trafikkavvisning.
- En reduksjon av investeringskostnadene med 10 prosent.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til henholdsvis 11 og 13 år.

Det er også regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Årsdøgntrafikken i åpningsåret er 10 prosent lavere enn planlagt.
- Beregningsteknisk lånerente økes med ett prosentpoeng de 10 første årene.
- Takstøkning på 20 prosent utover prisstigning etter fem år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 18 år, dvs. en økning på tre år i forhold til standardberegningen.

Maksimal lånegjeld er med disse forutsetningene beregnet til om lag 820 mill. kr ved utgangen av 2030.

## 7 Kommunal og fylkeskommunal garanti

---

Meløy kommune og Nordland fylkeskommune vedtok henholdsvis 30. oktober og 3. desember 2025 (se kap. 3) å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Bompengeselskap Nord AS, begrenset oppad til 745 mill. kr for lån til finansiering av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS.

Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 820 mill. kr. Garantibeløpet er fordelt 50/50 mellom fylkeskommunen og kommunen, og gir begge et garantiansvar på 410 mill. kr.

Nordland fylkeskommune og Meløy kommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av BPS Nord – FV 17 Ørnes–Glomfjord AS sin gjeld.

Ved sviktende økonomi i prosjektet kan det søkes om økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent ut over prisstigning og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

Den kommunale garantien må godkjennes av Statsforvalteren i Nordland og den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

## 8 Samferdselsdepartementets vurdering

---

Fv. 17 i Meløy kommune er en viktig transportåre for både lokalbefolkning og næringstransport langs kysten, og vegprosjektet er i tråd med overordnede mål i regionale og lokale planer. Vegen

har lav standard med smal bredde, krevende kurvatur og dårlig sikt, og er spesielt rasutsatt på strekningen mellom Glombergan og Setvikdalen. Fartsgrensen varierer mellom 50 og 80 km/t.

Det nye veganlegget gir bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter og tungtransport. Vegprosjektet omfatter oppgradering av eksisterende veg, inkludert utbedring av kurvatur, breddeutvidelse og forbedring av drenering. I tillegg er det planlagt å bygge to tunneler, gang- og sykkelveger og rassikrings tiltak for å forbedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten.

I henhold til gjeldende takstretningslinjer skal taksten for takstgruppe 2 som hovedregel være to ganger takstgruppe 1. Samferdselsdepartementet har merket seg at det er lokalpolitisk enighet om at takstgruppe 2 skal betale trippel takst i forhold til takstgruppe 1. Tunge kjøretøy vurderes å ha høy nytte av at vegen bygges ut fordi vegen stedvis er svingete, svært smal og skredutsatt.

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene legger Samferdselsdepartementet til grunn at Meløy kommune og Nordland fylkeskommune står som likestilte garantister for låneopptaket.

Kostnadsøkning mellom styringsrammen og kostnadsrammen fordeles likt, 50-50, mellom Nordland fylkeskommune og bompengeselskapet. Kostnader utover kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.

Samferdselsdepartementet har merket seg at prosjektet ikke får konsekvenser for statlige bevilgninger. Finansieringen bygger på fylkeskommunale midler og bompenger. Det er lokalpolitisk tilslutning til et bompengeprogger med 15 års bompengereinnkreving i to bomstasjoner med tovegsinnkreving. Bompengere og finansieringsopplegget bygger på robuste forutsetninger og lokale ved-

tak. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at Stortinget slutter seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Meløy kommune i Nordland fylke.

Samferdselsdepartementet har merket seg at Nordland fylkeskommune gis fullmakt til å gjennomføre nødvendige optimaliseringer og kutt basert på kuttlisten definert for prosjektet, slik at prosjektet holder seg innenfor kostnadsrammen.

Kostnadsreduksjoner i forhold til styringsrammen fordeles likt, 50-50, mellom Nordland fylkeskommune og bompengeselskapet.

Samferdselsdepartementet forutsetter at de kommunalt og fylkeskommunalt stilte garantiene godkjennes av Statsforvalteren i Nordland og Kommunal- og distriktsdepartementet.

## 9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av prosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Nordland, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen ved Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkreving av bompenger, i tråd med vilkårene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av vegprosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Meløy kommune i Nordland fylke.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering av vegprosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Meløy kommune i Nordland fylke i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om finansiering av vegprosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Meløy kommune i Nordland fylke**

1. Stortinget slutter seg til (delvis) bompengefinansiering av prosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Nordland fylke.
2. Stortinget samtykker til at Bompengeselskap Nord får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Nordland fylke. Vilåårene for finansieringen fremgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Bompengeselskap Nord om (del)finansiering av prosjektet fv. 17 Ørnes–Glomfjord i Nordland fylke. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilåårene denne proposisjonen fastsetter.

---

---

