Stavanger kommune

Finansieringsanalyse for Øyfast

Oppdatering av analyse fra 2018

Oppdragsnr.: 52600665 Dokumentnr.: 1 Revisjon: 2 Dato: 2026-03-10



Norconsult

Finansieringsanalyse for Øyfast
Oppdatering av analyse fra 2018
Oppdragsnr.: 52600665 Dokumentnr.: 1 Revisjon: 2

Norconsult

Oppdragsgiver:	Stavanger kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Sven Martin Kørner
Rådgiver:	Norconsult Norge AS
Oppdragsleder:	Tarjei Østmoe
Fagansvarlig:	Heine Digranes
Andre nøkkelpersoner:	Kristine Korneliussen

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1	20260303	Utarbeidet	KriKor	HeiDig	TarOes
2	20260310	Tabellformatering og kommentar til Ombo-Hidle	TarOes	KriKor	TarOes

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Norconsult har oppdatert finansieringsanalysen fra 2018 for Øyfast-prosjektet basert på nye forutsetninger. Investeringskostnaden er oppdatert og finansieringsanalysen tar utgangspunkt i en investeringskostnad på 5 160 mill. 2026-kroner og en løsning med 8 % stigning. Vi har analysert tre ulike finansieringsalternativer, alle med ferjeavløsningsmidler på 70 mill. kr/år i inntil 40 år samt bompengeinnkreving over 40 år. Samtlige forutsetninger er omtalt i kap. 3.

I **alternativ 1** ser vi på om prosjektet lar seg nedbetale i løpet av en 40-årsperiode gitt at prosjektet delfinansieres med 25,4 mill. 2026-kroner årlig i ordinære midler fra og med 2027 (tilsvarer nivået i 2018-rapporten) og at bomsatsene er de samme som i analysen fra 2018.

Våre beregninger viser at prosjektet ikke kan nedbetales i løpet av en 40-årsperiode uten ytterligere tilskudd, gitt de forutsetningene som er lagt til grunn i alternativ 1. Denne konklusjonen står seg også ved mer optimistiske forutsetninger om 20 prosent lavere investeringskostnader i kombinasjon med høyere trafikkvekst (100 prosent engangsøkning i åpningsåret og 7 prosentprosent årlig i 10-årsperioden etter åpning).

I **alternativ 2** ser vi på hvilket tilskuddsnivå som vil være nødvendig for å nedbetale prosjektet i løpet av 40 år gitt at bomsatsene er de samme som i analysen fra 2018.

Beregningene viser at det vil være behov for svært høye tilskudd for at prosjektet skal kunne nedbetales på 40 år. I hovedanalysen finner vi at det vil være nødvendig med et årlig tilskudd på om lag 110 mill. kr. i tillegg til ferjavløsningsmidlene. Selv med mer optimistiske forutsetninger om økt trafikkvekst og 20 prosent reduserte kostnader vil nødvendig tilskuddsnivå være på 34 mill. kr.

I **alternativ 3** ser vi på hvilket nivå på bomsatsene som vil være nødvendig for å sikre nedbetaling i løpet av 40 år gitt at det ikke gis noe ordinært tilskudd utover ferjeavløsningsmidlene.

Beregningene viser at det vil kreves svært høye bomsatser for å nedbetale prosjektet i løpet av 40 år med denne finansieringsmodellen. I hovedanalysen finner vi at det vil kreve en bomsats på 555 kr for personbiler og over 2 345 kr for tyngre kjøretøy. Selv under mer optimistiske forutsetninger om økt trafikkvekst og 20 prosent reduserte kostnader vil nødvendig nivå på bomsatsene være på hhv. 271 og 1 145 kr. Beregningene tar ikke hensyn til avvisning av trafikk.

Konklusjon

Resultatene fra beregningene viser at med de forutsetningene som er lagt til grunn i analysen, så lar ikke prosjektet seg nedbetale i løpet av 40 år med bomsatser og tilskudd på nivå med forrige analyse (alternativ 1). Videre viser beregningene at for å nedbetale prosjektet i løpet av en 40-årsperiode vil det kreves enten et betydelig økt tilskudd (alternativ 2) eller svært høye bomsatser (alternativ 3). Denne konklusjonen er robust for store endringer i de sentrale forutsetningene om kostnader og prisvekst.

Innhold

Sammendrag **2**

1 Innledning **4**

2 Nye kostnadsberegninger **5**

3 Forutsetninger for finansieringsanalysene **6**

4 Resultater av finansieringsanalysene **10**

Referanser **12**

1 Innledning

På oppdrag fra daværende Finnøy kommune utarbeidet Norconsult i 2018 en finansieringsanalyse for Øyfast. Finansieringsanalysen var en del av en større utredning hvor formålet var utarbeidelse av plangrunnlag for revisjon av kommuneplan. Konkusjonen fra finansieringsanalysen fra 2018 var at bompengefinansiering av Øyfast kunne være mulig under visse forutsetninger.

På bakgrunn av at det nå er en del år siden finansieringsanalysen ble utført, og at en rekke forutsetninger har endret seg siden da, har Stavanger kommune bedt Norconsult om å oppdatere finansieringsanalysen fra 2018.

I den oppdaterte analysen har vi utført nye kostnadsberegninger for prosjektet og gjennomført en oppdatert finansieringsanalyse.

Kostnadsberegningene for prosjektet er gjort med bakgrunn i de nyeste tilgjengelige løpemeterpriser for undersjøiske tunneler. Øvrige tall fra analysen i 2018 er indeksjustert.

I 2018 ble det brukt 8 % stigning på tunnelene. Krav i Statens vegvesens håndbok N500 er maks 5 % stigning. Selve analysen er gjort på 8 % stigning. I tillegg er det gjort en enkel beregning av hva slakere stigning betyr for tunnellengder og tilhørende kostnader i løpemeter.

I finansieringsanalysen har vi vurdert 3 ulike finansieringsalternativer samt utført følsomhetsberegninger for enkelte av forutsetningene for analysen. Finansieringsanalysen tar utgangspunkt i løsningen med 8 % stigning.

2 Nye kostnadsberegninger

Kostnadsvurderingene for tunnelene, har tatt utgangspunkt i dokumenterte kostnader for en relativt nylig gjennomført kontrakt, knyttet til den 10,8 km lange lavtrafikkerte undersjøiske Sandøytunnelen på Færøyene. Denne ble ferdigstilt og åpnet for trafikk i desember 2023.

Kostnadsestimatet for tunnelene er basert på overnevnte grunnlag, som gir en ny løpemeterpris på tunnelene på NOK 162 650 pr m tunnel. Alle øvrige priser er oppjustert med 27 % fra forrige beregning, basert på SSB byggekostnadsindeks fra november 2018 til februar 2026. Mva. er ikke medtatt, da det forutsettes at dette vil bli refundert.

Kostnadene for de enkelte strekninger er som følger:

Strekning	**Sum eks. mva. (mill NOK)**
Finnøy - Talgje	1 248
Helgøy – Hidle - Ombo	1 599
Finnøy – Fogn	1 568
Fogn – Halsnøy - Byre	744
Totalt	5 159

For referanse vises også kostnader for et alternativ der strekningene som er prosjektert til 8 % stigning i stedet prosjekteres for 5 % stigning (dette er kravet i Statens vegvesens håndbok N500). Dagsoner ol. beholdes som før. Disse tallene er ikke brukt i analysen.

Strekning	**Sum eks. mva. (mill NOK)**
Finnøy - Talgje	1 739
Helgøy – Hidle - Ombo	2 014
Finnøy – Fogn	2 389
Fogn – Halsnøy - Byre	744
Totalt	6 886

3 Forutsetninger for finansieringsanalysene

Norconsult er i dette oppdraget bedt om å oppdatere finansieringsanalysen som ble gjort i 2018, men enkelte av forutsetningene som lå til grunn for den forrige analysen skal oppdateres. Det gjelder bl.a. at det ikke lenger er aktuelt at midler fra bompengeinnkrevingen i Finnfast skal inngå i finansieringen. Vi redegjør her for de sentrale forutsetningene som ligger til grunn for den oppdaterte analysen.

Finansieringsanalysen tar utgangpunkt i hovedalternativet med 8 prosent stigning som gir en investeringskostnad på 5 160 mill. kroner, jf. kapittel 2. Norconsult er bedt om å analysere tre ulike alternativer for finansiering, basert på gitte forutsetninger. Alternativene er oppsummert i Tabell 1. Følgende forutsetninger er felles for alle tre alternativene:

- Prosjektet delfinansieres med ferjeavløsningsmidler på 70 mill. 2026-kroner årlig i inntil 40 år.
- Det skal legges til grunn bompengefinansiering, men nivået varierer mellom alternativene.
- I tråd med tidligere analyse er det lagt til grunn inntil 40 år med bompengeinnkreving.

Ferjeavløsningsmidler gis fra åpningsåret. Vi gjør oppmerksom på at ifølge Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde (Vegdirektoratet, 2025) bør bompengeperioden normalt ikke overstige 15 år, mens det for ferjeavløsningsprosjekter kan vurderes en bompengeperiode på lengre enn 15 år. Det fins mange eksempler på at slike prosjekter har 20 år innkrevingstid, men det har frem til nå ikke vært åpnet for at prosjekter kan ha 40 års innkrevingsperiode.

De ulike alternativene har videre følgende forutsetninger:

Alternativ 1

- Prosjektet delfinansieres med 25,4 mill. 2026-kroner årlig i ordinære midler fra og med 2027. Dette tilsvarer samme nivå som i 2018-rapporten.
- Bomsatsene skal være de samme som i analysen fra 2018, KPI-justert til 2026-kroner.

Alternativ 2

- Bomsatsene skal være de samme som i analysen fra 2018, KPI-justert til 2026-kroner.
- Det skal beregnes hvilket nivå på ordinære midler som eventuelt kreves for å nedbetale prosjektet i løpet av 40 år.

Alternativ 3

- Det legges til grunn at prosjektet ikke gis tilskudd av ordinære midler
- Det skal beregnes nødvendig nivå på bompengene for å sikre nedbetaling i løpet av 40 år.

Tabell 1 Finansieringsforutsetninger i de tre alternativene, alle beløp er oppgitt i 2026-kr

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Ferjeavløsningsmidler	70 mill. kr. årlig i inntil 40 år.	70 mill. kr. årlig i inntil 40 år.	70 mill. kr. årlig i inntil 40 år.
Ordinære midler	25,4 mill. kr. årlig	Nødvendig nivå for å nedbetale i løpet av 40 år	Ingen
Bompenger	197 kr for lette kjøretøy 832 kr for tunge kjøretøy	197 kr for lette kjøretøy 832 kr for tunge kjøretøy	Nødvendig nivå for å nedbetale i løpet av 40 år

Rente

Videre har vi for alle alternativene lagt til grunn en beregningsteknisk lånerente på 5,5 prosent de første 10 årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent, i tråd med kravene i Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde (Vegdirektoratet, 2025).

Investerings- og innkrevingskostnad

Finansieringsanalysen tar utgangspunkt i hovedalternativet med 8 prosent. stigning, og det er ikke gjort beregninger for en ev. løsning med 5 prosent stigning. Investeringskostnaden for hovedalternativet er anslått til 5 160 mill. 2026-kroner, Anleggsstart er satt til år 2027 og det er lagt til grunn en anleggsperiode på 4 år. Åpning av bomsnittene er dermed satt til år 2031. Det er antatt en årlig innkrevingskostnad på 0,63 mill. 2026-kr per bomsnitt, i tråd med forrige analyse.

Takster og prisvekst

I innkrevingsperioden prisjusteres bompengetakstene med årsvekst i konsumprisene som er satt som mål for pengepolitikken (per tiden 2 prosent), i tråd med Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde (Vegdirektoratet, 2025). Samme prisvekst er lagt til grunn for øvrige kostnader.

Det fins i dag en nasjonal regel som sier at lette nullutslippskjøretøy skal betale maksimalt 70 prosent bomtakst (AutoPASS, 2025). Etter hvert som elbiler utgjør en større og større andel av bilparken vil denne regelen høyst sannsynlig måtte avvikles. Vi har av den grunn lagt til grunn i beregningene at elbiler betaler full takst. Også for tunge kjøretøy har vi lagt til grunn at takstene ikke differensieres på bakgrunn av kjøretøyteknologi.

Trafikkgrunnlag

Vi bruker de samme bomsnittene som i analysen fra 2018, men trafikkgrunnlaget for bomsnittene er oppdatert til 2024/2025-tall. Trafikkgrunnlaget baserer seg på tellinger fra fergedatabanken for Finnøyfergen (Statens Vegvesen, 2026). Det er benyttet data fra august 2024 til juli 2025 ettersom det ikke fantes observasjoner for 2025 etter juli. Dette bidrar til at innføringen av gratis ferge i juni 2024 er ivaretatt i trafikkgrunnlaget.

For bomsnitt 1 baserer trafikkgrunnlaget seg på data for fergeleiene Judaberg - Nord Hidle og Judaberg - Helgøy, for bomsnitt 2 er fergeleiet Judaberg - Fogn, mens for bomsnitt 3 er fergeleiet Eidssund - Nord Hidle, Eidssund - Helgøy og Nord Hidle - Helgøy. Dette gir en årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2025 på 192 for bomsnitt 1, 160 for bomsnitt 2 og 9 for bomsnitt 3. Se Figur 1 for kart over bomsnittene.

I analysen fra 2018 var det lagt inn en viss økning av trafikken fra Ombo til Hidle. Denne økningen er ikke videreført i denne revisjonen siden det er betydelig usikkerhet knyttet til hvordan trafikken faktisk vil fordele seg ved åpning. Trafikkgrunnlaget for bomsnitt 3 er derfor kun basert på observerte data for dagens samband.



Figur 1 Kart over bomsnittene med ÅDT i 2025.

Fordelingen mellom lette og tunge er satt ved 8 meters lengde, som tilsvarer takstgruppe AP1, AP2 og MC for lette og øvrige takstgrupper for tunge. Andelen tunge biler varierer mellom 7 og 12 % for de ulike bomsnittene, hvor andelen er lavest for bomsnitt 2 og høyest for bomsnitt 3.

Videre har vi i analysen lagt til grunn at det ikke innføres timesregel eller månedstak for antall passeringer. Når det gjelder forutsetningen om at det ikke innføres timesregel, så er den trolig noe urimelig da mange av de som passerer bomsnitt 3 også vil passere bomsnitt 1 og det er lite trolig at det vil være aktuelt å avkreve bompenger for passeringer innenfor en time av bomsnitt som ligger såpass nære hverandre. Det samme vil trolig gjelde en andel av de som passerer bomsnitt 2. Vår vurdering er likevel at denne forutsetningen er rimelig da ÅDT for bomsnitt 3 er svært lav, samt at usikkerheten i analysene uansett er svært stor.

Når det gjelder trafikkveksten etter åpning så har vi lagt til grunn samme forutsetninger som i 2018-analysen. Det er forutsatt en årlig vekst på 1% frem til åpningsåret 2031 før det er lagt til grunn en økning i trafikk på 75 % basert på observerte trafikkmengder for Finnfast. Videre er det forutsatt en årlig vekst i trafikk på 3,5 % frem til ti år etter åpning, før årlig vekst er satt til 1 % derfra og ut finansieringsperioden.

Følsomhetsanalyser

Vi har også utført følsomhetsberegninger av forutsetningene om trafikkvekst samt endringer i kostnader. I følsomhetsanalysene har vi beregnet hvordan nedbetalingstiden påvirkes av følgende:

- 20 prosent økte investeringskostnader i forhold til hovedanalysen.
- 20 prosent reduserte kostnader kombinert med høyere trafikkvekst enn antatt i hovedanalysen (dvs. en engangsøkning på 100 prosent ved åpning og 7 prosent trafikkvekst i 10 år etter åpning.

4 Resultater av finansieringsanalysene

Finansieringsanalysene er utført i Statens vegvesen/AutoPASS' modellverktøy, Bomkalk versjon 1.0 (Statens vegvesen/AutoPASS, 2025). Resultatene fra beregningene, inkludert følsomhetsanalysene, er oppsummert i Tabell 2, Tabell 3 og Tabell 4 for alternativ 1, 2 og 3 henholdsvis.

Alternativ 1

Våre beregninger viser at prosjektet ikke kan nedbetales i løpet av en 40-årsperiode uten ytterligere tilskudd, gitt de forutsetningene som er lagt til grunn i alternativ 1. Følsomhetsanalysene viser videre at prosjektet heller ikke kan nedbetales ved forutsetninger om 20 prosent lavere kostnader eller høyere trafikkvekst (100 prosent engangsøkning i åpningsåret og 7 prosentprosent årlig i 10-årsperioden etter åpning).

Tabell 2 Beregnet nedbetalingstid ved ulike forutsetninger om trafikkvekst og kostnader

Alternativ 1	Hovedanalyse	Økte kostnader	Reduserte kostnader + høy trafikkvekst
Beregnet nedbetalingstid	Ikke nedbetalt ila. 40 år	Ikke nedbetalt ila. 40 år	Ikke nedbetalt ila. 40 år

Alternativ 2

I alternativ 2 er vi bedt om å se på nødvendig nivå på tilskudd av ordinære midler for å nedbetale prosjektet i løpet av 40 år. Bomsatsene er her holdt på samme nivå som i alternativ 1. Beregningene viser at det vil være nødvendig med et årlig tilskudd på om lag 110 mill. kr. i tillegg til ferjavløsningsmidlene for at prosjektet skal kunne nedbetales på 40 år. Følsomhetsberegningene viser at nødvendig nivå på tilskuddet vil være på 155 mill. kr ved 20 prosent økte kostnader, mens under en mer optimistisk forutsetning om økt trafikkvekst og 20 prosent reduserte kostnader vil nødvendig tilskuddsnivå være på 34 mill. kr. Resultatene av beregningene er vist i Tabell 3.

Tabell 3 Beregnet nødvendig årlig tilskudd i mill. 2026-kr for å nedbetale i løpet av 40 år ved ulike forutsetninger om trafikkvekst og kostnader

Alternativ 2	Hovedanalyse	Økte kostnader	Reduserte kostnader + høy trafikkvekst
Nødvendig årlig tilskudd	110 mill. kr	155 mill. kr	34 mill. kr

Alternativ 3

I alternativ 3 er vi bedt om å se på nødvendig bompengetakst for at prosjektet skal kunne nedbetales i løpet av 40 år gitt at det ikke gis ordinære tilskudd. Beregningene viser at en slik finansieringsmodell vil kreve en bomsats på 555 kr for personbiler og 2 345 kr for tyngre kjøretøy. Følsomhetsberegningene viser at nødvendig nivå på bomsatsene vil være på hhv. 702 kr og 2 966 kr 155 mill. kr ved 20 prosent økte kostnader, mens under en mer optimistisk forutsetning om økt trafikkvekst og 20 prosent reduserte kostnader vil nødvendig nivå på bomsatsene være hhv. 271 og 1 145 kr. Resultatene av beregningene er vist i Tabell 4.

Vi gjør oppmerksom på at en eventuell avvisningseffekt, dvs. ev reduksjon i trafikk som følge av økte priser, ikke er hensyntatt i beregningene. Med de bompengenivåene som denne analysen viser, vil avvisningseffekten kunne bli betydelig.

Tabell 4 Beregnet nødvendig bompengetakst i 2026-kr for å nedbetale i løpet av 40 år ved ulike forutsetninger om trafikkvekst og kostnader

Alternativ 3	Hovedanalyse	Økte kostnader	Reduserte kostnader + høy trafikkvekst
Personbiler	555 kr	702 kr	271 kr
Tunge kjøretøy	2 345 kr	2 966 kr	1 145 kr

5 Konklusjon

Resultatene fra beregningene viser at med de forutsetningene som er lagt til grunn i analysen, så lar ikke prosjektet lar seg nedbetale i løpet av 40 år med bomsatser og tilskudd på nivå med forrige analyse (alternativ 1). Videre viser beregningene at for å nedbetale prosjektet i løpet av en 40-årsperiode vil det kreves enten et betydelig økt tilskudd (alternativ 2) eller svært høye bomsatser (alternativ 3).

Nivåene på henholdsvis tilskudd og bomsatser som kommer ut av beregningene må ses på som anslag. Konklusjonen er imidlertid robust da den står seg ved store endringer i de sentrale forutsetningene om kostnader og prisvekst.

Det er viktig å merke seg at dersom man endrer på de øvrige forutsetningene, vil det påvirke resultatene av analysen. Flere av forutsetningene har det til felles at de vil påvirke resultatene i negativ retning dersom de endres. Det gjelder f.eks. forutsetningene om at elbiler betaler full takst, at det ikke gis miljørabatt til tyngre kjøretøy og ingen timesregel eller månedstak. Dersom man ønsker å gi miljørabatt eller timesrabatt så vil det med andre ord innebære enten at nedbetalingstiden må forlenges, at nødvendig takstnivå må økes eller at nødvendig årlig tilskudd må øke. Med andre ord er det sannsynlig at de resultatene vi får fra denne finansieringsanalysen heller overvurderer enn undervurderer prosjektets lønnsomhet, noe som styrker konklusjonen ytterligere.

Referanser

AutoPASS (2025). *Takstretningslinjer for bompengeprosjekt på offentlig veg.*

Statens vegvesen/AutoPASS (2025). Bomkalk 1.0

Statens Vegvesen (2026). Ferjedatabanken.

Vegdirektoratet (2025). *Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde.*