

Eigarrapport 2024-2



Innholdsliste

Eigarrapport 2024-2.....	1
1. Oppsummering.....	4
2. Trafikk og inntekter.....	6
2.1. Passeringar i Ferde sine prosjekt første halvår 2024 og 2023	6
2.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei to største bypakkane, første halvår	9
2.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt første halvår 2024 og 2023	11
2.4. Elbilpasseringar og elbilinntekter i 2024 og 2023	11
2.5. Trafikklysmoell, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst.....	12
3. Fokusområde første halvår 2024.....	14
4. Mandat og føringar	16
4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma	16
4.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde	17
5. Nyare og ev. komande føringar	19
5.1. Lokalpolitisk behandling i takstsaker.....	19
5.2. Nye heimlar og bruk av forskift.....	20
5.3. Beredskapstakstar	21
5.4. Statlege garantiar	22
5.5. Vidareføring av tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda.....	22
5.6. Vegprising – ingen endring i denne stortingsperioden.....	23

5.7. Innkrevjing frå utanlandske bilistar	24
6. Finans	26
6.1. Finansforvaltning i 2024	26
6.2. Finansiell risiko.....	30
6.3. Måleindikatorar/nøkkeltal (Kpi-ar).....	32
7. Utvikling og drift	33
7.1. Utviklingsoppgåver	33
7.2. Driftsoppgåver	39
7.3. Prosjekt med planlagt oppstart i 2024/2025	41
7.4. Framtidige prosjekt	43
VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter	50

1. Oppsummering

Per i dag er det ingen av prosjekta som ikkje ser ut til å kunna bli nedbetalte innan utløpet av innkrevjingstida gitt i proposisjon eller i seinare takstvedtak. Prosjekta E18 Tvedestrand- Arendal og Rv 7/Rv13 Hardangerbrua har lågare trafikk og snittakst enn lagt til grunn, men per i dag ser det også ut til at desse prosjekta blir nedbetalte i tide.

Dei fleste prosjekta har om lag uendra trafikk eller litt auke. Talet på passeringar totalt sett er redusert (-6,2 prosent) og inntektene har auka (+1,9 prosent) frå i første halvår 2024 samanlikna med første halvår 2023. Nedgangen i trafikk skuldast i all hovudsak halvering av trafikken i Haugalandspakken grunna bortfallet av innkrevjing i fire stasjonar. Trafikknedgangen på 4,8 prosent i prosjektet E39 Lyngdal vest- Kristiansand vest skuldast truleg den store takstauken som vart innført 8. februar. Inntektsveksten i dette prosjektet er på 21,8 prosent. Førdepakken har også ein stor inntektsvekst med + 20,6 prosent, noko som skuldast trafikkauke, takstauke og redusert elbilrabatt frå 1.9.2023.

Ved utgangen av første halvår 2024 utgjorde Ferde si samla gjeld 24 265 millionar kroner, opp frå 23 891 millionar kroner ved utgangen av 2023. Per første halvår var det ingen interne lån trekt via konsernkonto, samanlikna med 7,5 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2023. Finanskostnadane for første halvår 2024 enda på 562 (annualisert tilsvarar dette 1124 millionar) millionar kroner. Til samanlikning var finanskostnadar for første halvår 2023 på 395 millionar og for heile 2023 på 891 millionar. Auken i finanskostnad skuldast i hovudsak aukande marknadsdsrenter på den flytande delen av gjelda, samt høgare lånebalanse og noko høgare kredittmarginar.

Ferde er opptatt av at bompengeinntektene skal vera i samsvar med det som er lagt til grunn i proposisjonar og faglege grunnlag. I prosjekt kor realisert snittakst er for låg, har vi varsla om dette til dei lokalpolitiske aktørane og søkt om nye takstvedtak der det er lokalpolitisk støtte til det eller der Ferde har fullmakt/heimel til å gjera det. Våren 2024 er det mange prosjekt som har fått redusert elbilrabatt. Per i dag er berre prosjekta Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, Askøypakken, Nordhordlandspakken, Kvinnheradpakken, Kvammapakken og

Bypakke Bergen, av Ferde sine 16 prosjekt med innkrevjing, som ikkje har takstvedtak om redusert elbilrabatt. Sterkt veksande elbilandel og låg elbiltakst dempar inntektsveksten og reduserer snittaksten i mange prosjekt, men særleg i Bypakke Bergen, då det grunna miljødifferensieringa er langt gunstigare å køyra elbil versus fossilbil i Bergen enn i dei andre prosjekta.

Ferde har i først halvår 2024 hatt eit stort fokus på arbeidet med informasjonstryggleik og optimalisering av IT drifta. Prosjektet Nimbus har hatt som mål å definera ein ny IT-strategi, migrera IKT applikasjonar til skya, optimalisera driftsmodellen, oppnå ISO 27001-sertifisering, sikra GDPR-etterleving og betra dei tilsette sin arbeidskvardag gjennom effektiv bruk av IKT-applikasjonar. Prosjekt Nimbus, som vart fullført i juni 2024, har vore ein viktig milepel for Ferde med målretta fokus på å styrka selskapet sitt samfunnsoppdrag gjennom teknologisk fornying og betra informasjonstryggleik. Gjennom prosjektet har Ferde oppnådd betydelege gevinstar, spesielt knytt til ISO 27001-sertifisering og overgangen til skybaserte løysingar.

Ferde er med i ei arbeidsgruppe i Vegdirektoratet som skal sjå på om det som i dag vert regulert i avtalar kan regulerast i forskrifter. Arbeidet er i startfasen. «Regelverk 2030 – Brukarfinansiering», er ein del av større arbeid i Vegdirektoratet- «Regelverk 2030». Vegdirektoratet ser no også på heimlane på bompenggeområdet i høve til Veglova, etter bestilling frå Samferdselsdepartementet. På dette området kan det koma endringar framover som påverkar både bompengeselskapa og fylkeskommunane.

2. Trafikk og inntekter

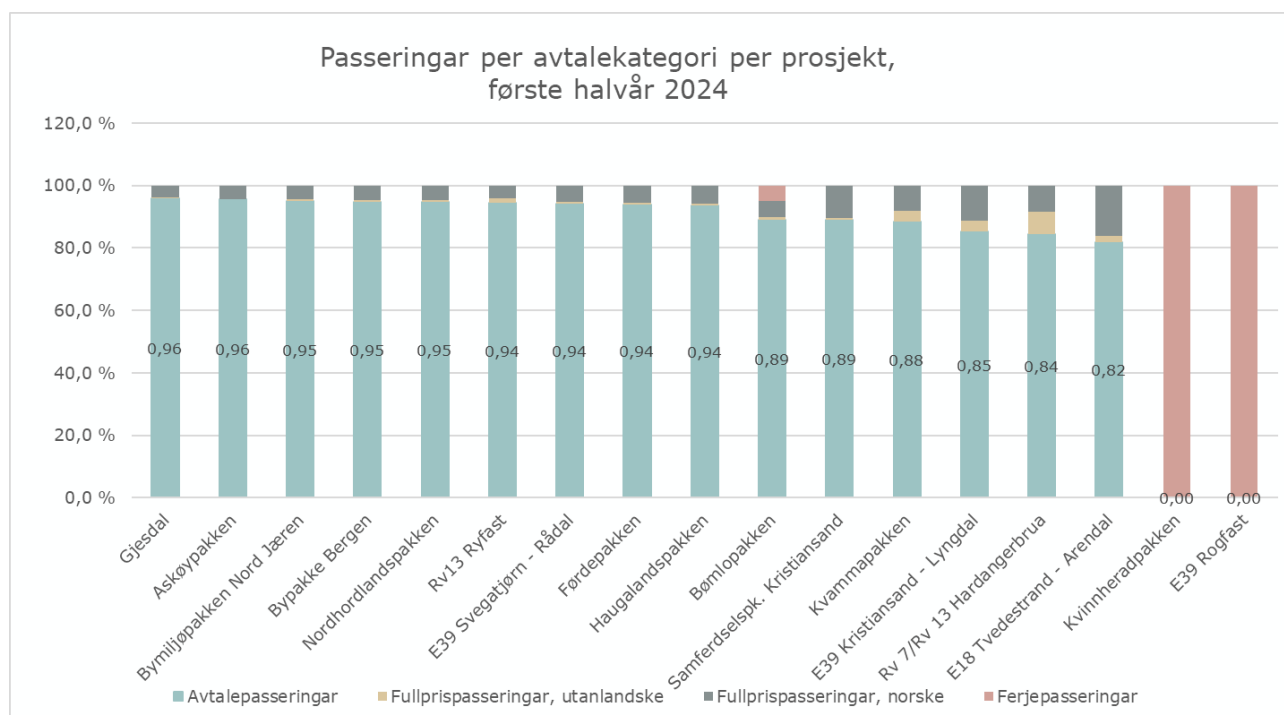
2.1. Passeringar i Ferde sine prosjekt første halvår 2024 og 2023

I første halvår 2024 har det vore om lag 138 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein nedgang på 6,2 prosent frå første halvår 2023.

Prosjekt	Jan. -juni 2024	Jan. - juni 2023	Endring frå i fjor	Merknader
Askøypakken	4 695 719	4 243 772	10,6 %	Ein ny bomstasjon frå 1.12.2023
Bømløpakken	818227	772960	5,9 %	
E39 Rogfast	845 336	826 166	2,3 %	
E39 Sveгатjørn - Rådal	2919659	2859838	2,1 %	
Førdepakken	3 513 484	3 443 015	2,0 %	
Nordhordlandspakken	7604636	7526708	1,0 %	
Kvinnheradpakken	231 846	230 413	0,6 %	
Kvammapakken	527 768	524 198	0,7 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	36 806 553	36 607 241	0,5 %	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	360 716	358 886	0,5 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	3 838 696	3 838 705	0,0 %	
Bypakke Bergen	46 878 995	46 965 748	-0,2 %	
Rv13 Ryfast	3 396 148	3 413 461	-0,5 %	
Samferdselspakke for Krs. regionen	10 295 627	10 369 237	-0,7 %	
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	5 304 450	5 573 482	-4,8 %	Stor takstauke frå 8.2.2024
Haugalandspakken	10 726 998	20 192 491	-46,9 %	
Fv 450 Gjesdal	26 715	215 703	-87,6 %	Innkrevjinga vart avslutta 15.2.2024
Sum:	138 791 573	147 962 024	-6,2 %	

Denne nedgangen skuldast hovudsakleg bortfall av innkrevjing i fire bomstasjonar i Haugalandspakken frå 1.7.2023. Dei aller fleste prosjekta har om lag uendra trafikk eller litt auke. I prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest skuldast trafikkreduksjonen (-4,8 prosent) truleg den sterke takstauken frå 8. februar 2024. Askøypakken har 10,6 prosent fleire passeringar våren 2024 enn våren 2023 grunna ein ny bomstasjon frå 1.12.2023. Trafikken frå den nye stasjonen utgjør 10 prosent av passeringane i pakken.

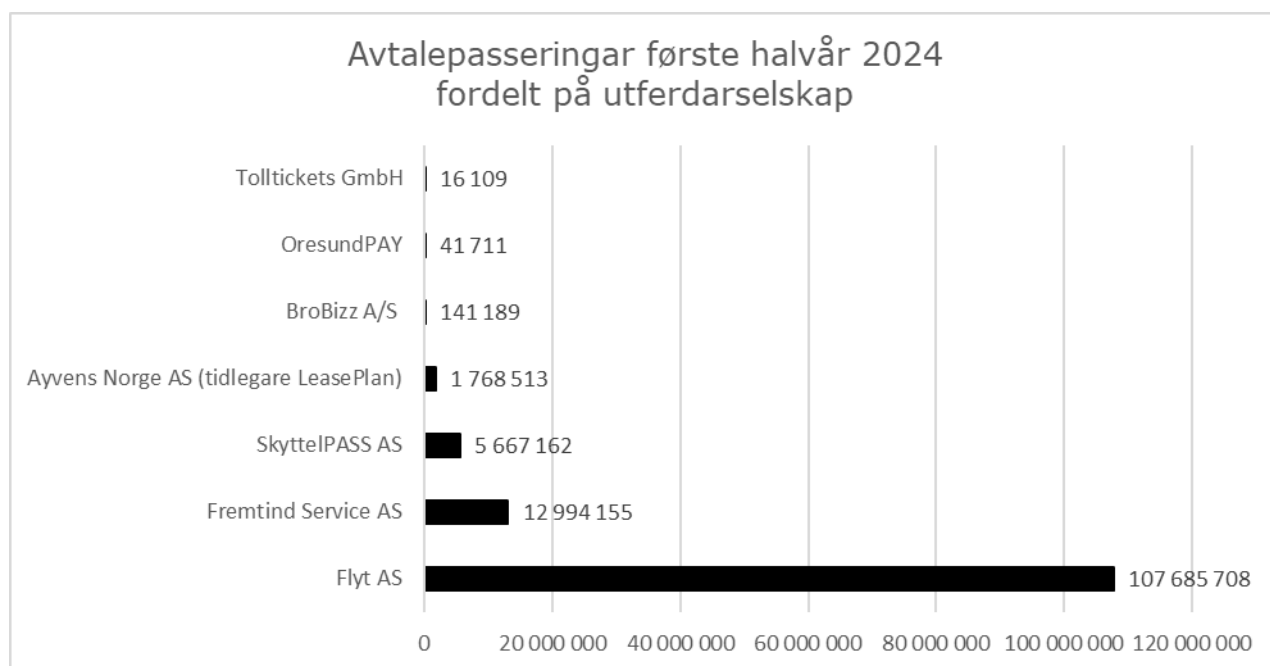
Passeringane i første halvår 2024 fordelte seg slik på kategori:



Heile 92,8 prosent av passeringane i første halvår 2024 var AutoPASS avtalepasseringar på veg dvs. rabatterte passeringar registrerte på brikker hjå eit utferdarselskap. 6,4 prosent av passeringane er fullprispasseringar (5,7 prosent norske og 0,7 prosent utanlandske). Ferjepasseringane utgjorde 0,8 prosent av alle passeringane. Mange av ferjepasseringane er også basert på brikkebruk, men her har vi ikkje den statistiske fordelinga. Den totale brikkebruken er derfor høgare enn 92,8 prosent.

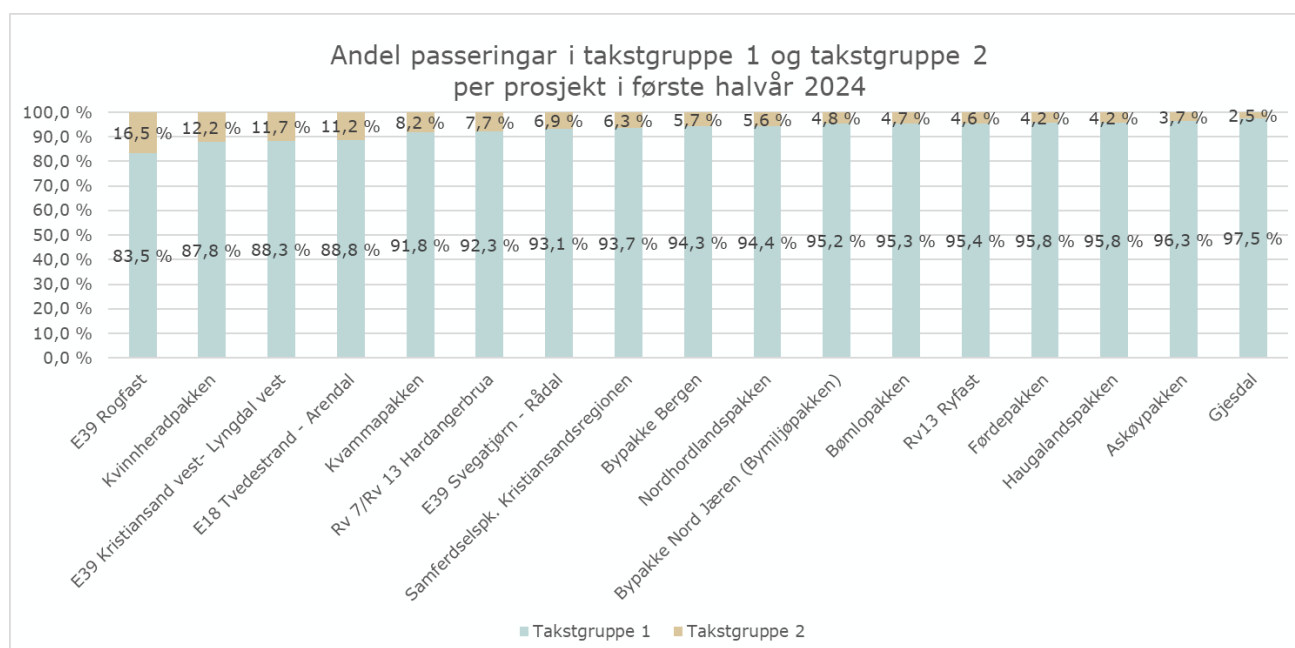
Prosjekt på Sørlandet har, som tidlegare, relativt låge andelar avtalepasseringar med 82,0 prosent på E18 Tvedestrand – Arendal og 85,3 prosent på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Rv7/Rv13 Hardangerbrua har også relativt låg andel avtalepasseringar med 84,9 prosent, noko som skuldast relativt høg utanlandsk trafikk. Mange ferjesamband kan også vera ei forklaring på den høge brikkebruken på Vestlandet.

Avtalepasseringane, fordelte seg slik på utferdarselskap i første halvår 2024:



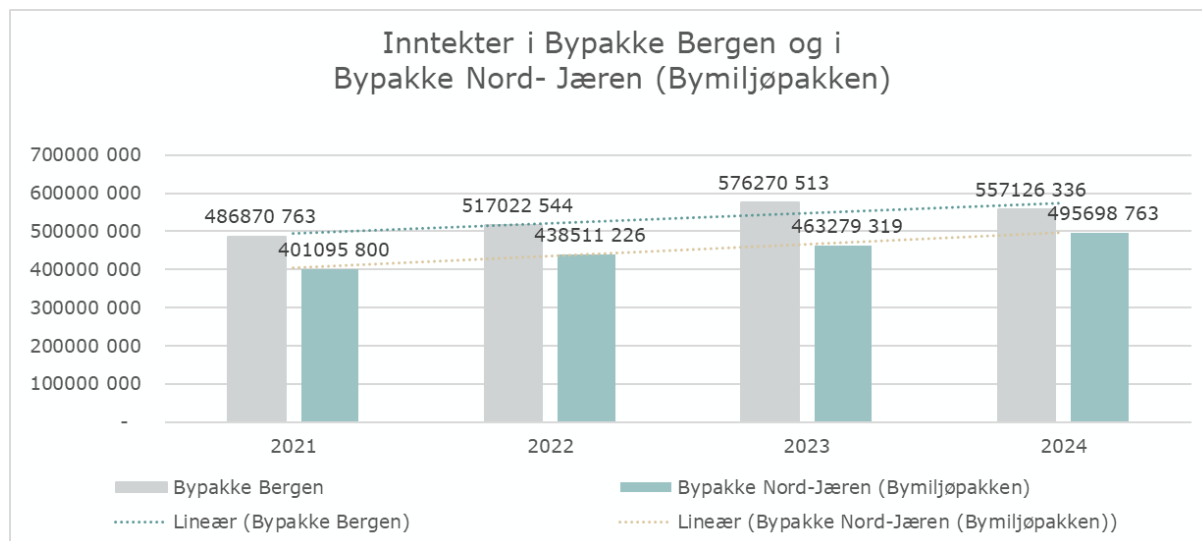
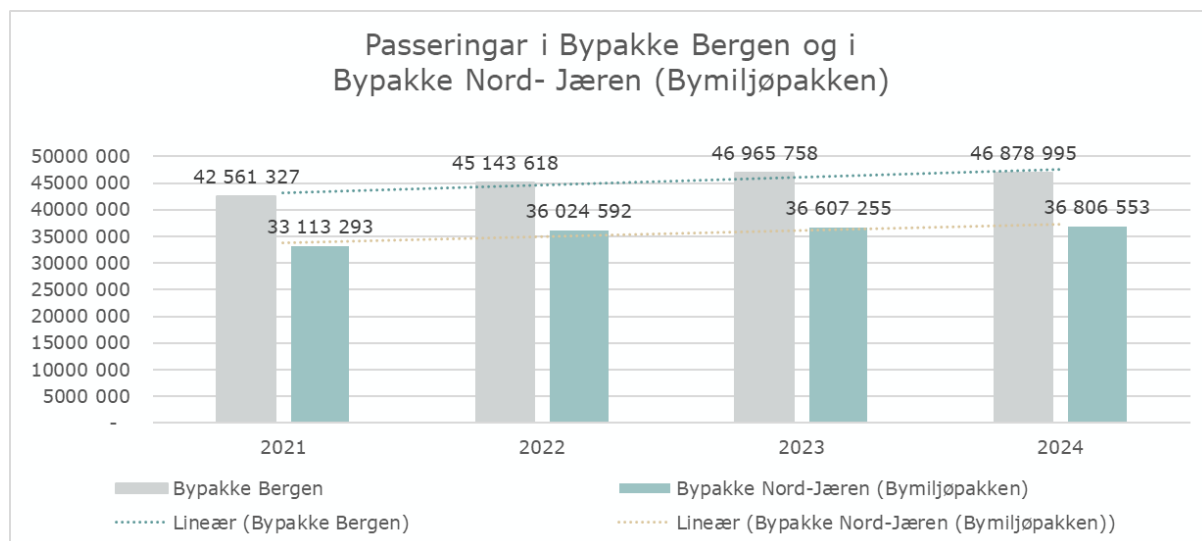
Flyt AS er framleis den største aktøren i Ferde sitt område med om lag 83,9 prosent av avtalepasseringane i Ferde sine bompengeprojekt. I første halvår 2023 var Flyt AS sin andel 86,3 prosent. Målt i beløp er Flyt AS sin andel 80,2 prosent i første halvår 2024 mot 82,5 prosent i første halvår 2023.

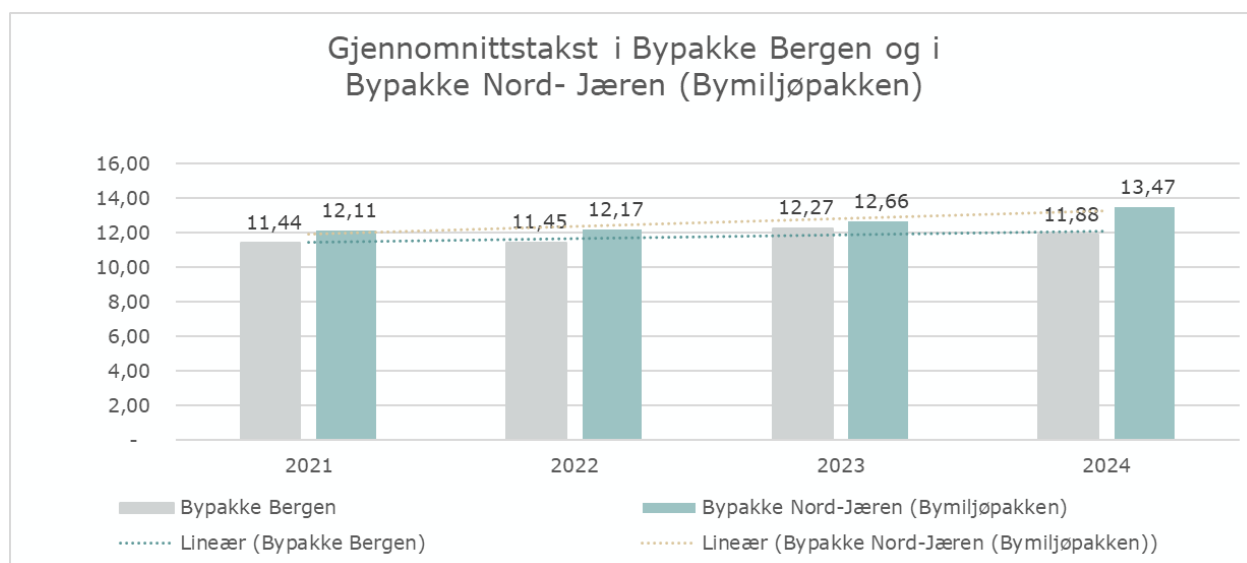
Fordelinga på takstgruppene varierer mellom prosjekta:



Tungbilandelen er høgast i Rogfast (ferja på sambandet Arsvågen – Mortavika) og lågast i Gjesdal.

2.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei to største bypakkeane, første halvår





Trafikken har auka om lag like mykje i begge prosjekta dei siste åra (første halvår), men inntektene og snittaksten har auka meir i Bypakke Nord- Jæren enn i Bypakke Bergen.

Elbilandelen er lågare i Bypakke Nord- Jæren enn i Bypakke Bergen. Elbiltaksten utanfor rush i takstgruppe 1 i Bypakke Nord Jæren er 14,56 kr. for avtalekundar mot 9,6 kr. i Bypakke Bergen. Sterkt veksande elbilandel og låg elbiltakst i Bypakke Bergen, relativt til Bypakke Nord- Jæren, dempar inntektsveksten og reduserer snittaksten i Bypakke Bergen. Miljødifferensieringa i Bypakke Bergen gjer det langt gunstigare å køyra elbil versus fossilbil i Bergen enn på Nord Jæren. Ei elbilpassering i takstgruppe 1 med autopassavtale utanom rush kostar 41,4 prosent av taksten for ein bensin/ladbar hybrid og 34,3 prosent av taksten for ein dieselbil i Bypakke Bergen. I Bypakke Nord -Jæren er denne andelen 70 prosent av taksten for ein fossilbil (lik takst for diesel/bensin/ladbar hybrid). Bypakke Bergen er det prosjektet som har høgast auke i elbilandel siste året og nest høgast andel elbilpasseringar av alle prosjekta til Ferde.

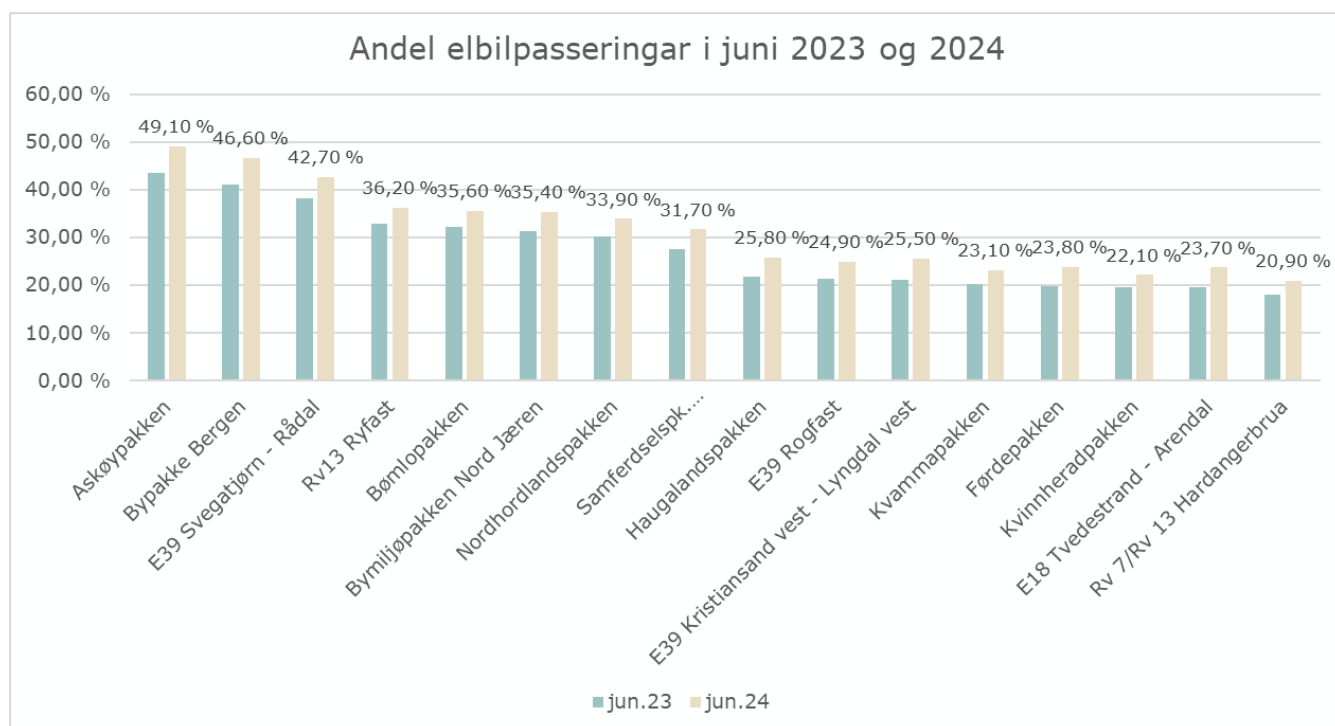
2.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt første halvår 2024 og 2023

Prosjekt	Jan. - juni 2024	Jan. - juni 2023	Endring frå i fjor	Merknader
E39 Kristiansand - Lyngdal	150 036 432	123 590 954	21,4 %	Takstauke ved oppstart ny prop., 8.2.2024
Førdepakken	71 777 988	59 500 440	20,6 %	Takstauke og redusert elbilrabatt 1.9.2023, trafikkauke
E39 Rogfast	64 967 282	60 681 424	7,1 %	Takstauke og redusert elbilrabatt 14.06.2024, trafikkauke
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	495 698 753	463 278 969	7,0 %	Redusert elbilrabatt frå 1.1.2024
Rv13 Ryfast	166 170 571	156 228 020	6,4 %	Takstane auka 3.5.2023 og vart endra 8.2.2024
Askøypakken	69 952 396	65 777 277	6,3 %	Ny stasjon frå 1.12.2023
Kvammepakken	9 703 351	9 144 789	6,1 %	
Børnloppakken	42 800 699	40 339 082	6,1 %	
Samferdselspakke Krs. Regionen	132 662 965	127 020 435	4,4 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	69 728 576	66 999 154	4,1 %	
E39 Svevatjørn - Rådal	113 861 060	112 561 141	1,2 %	
Kvinnheradpakken	9 705 678	9 775 920	-0,7 %	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	40 423 724	41 073 678	-1,6 %	
Bypakke Bergen	557 126 336	576 270 015	-3,3 %	
Nordhordlandspakken	63 738 532	67 253 782	-5,2 %	
Haugalandspakken	80 634 137	110 578 821	-27,1 %	Fire færre stasjonar frå 1.7.2023
Fv450 Gjesdal	1 274 080	10 084 723	-87,4 %	Innkrevjinga vart avslutta 15.2.2024
Sum:	2 140 262 560	2 100 158 623	1,9 %	

I første halvår 2024 har bompenginntektene auka med 1,9 prosent frå første halvår 2023. Dei fleste prosjekta har inntektsvekst. Prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest har størst inntektsauke med 21,4 prosent, trass i at trafikken her er redusert med 4,8 prosent. Nedgangen i inntekt i Haugalandspakken skuldast bortfall av innkrevjing i fire bomstasjonar i samband med forlenginga av innkrevjinga.

2.4. Elbilpasseringar og elbilinntekter i 2024 og 2023

Elbilandelen er i juli 2024 høgast i Askøypakken med 48,3 prosent og lågast for Hardangerbrua med 20,9 prosent. Elbilandelen har det siste året auka i alle prosjekta. Størst auke har det vore i prosjekta med høgast elbilandel frå før; Bypakke Bergen (+5,6 prosent), Askøypakken (+5,5 prosent) og E39 Svevatjørn-Rådal (+4,5 prosent). I første halvår står elbilane for 37,7 prosent av passeringane i bomstasjonane til Ferde. I takstgruppe 1 er denne andelen 38,5 prosent. Inntektene frå elbilpasseringane utgjorde i første halvår 2023 16,3 prosent av alle inntektene. Denne andelen har auka til 21,6 prosent i første halvår 2024.



2.5. Trafikklysmode, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst

Prosjekta skal styrast etter gjennomsnittstakst. Ein del prosjekt har lågare snitttakst enn lagt til grunn i proposisjon og takstvedtak. Ferde overvakar prosjektøkonomien og fremjar framlegg om takstauke der det er naudsynt.

	Faktisk ÅDT 2024	ÅDT Prop 2024		Snitttakst 2024	Snitttakst Prop 2024		Gjennsnitt fin.kost 2024	[Kommune Prop slutt]	Estimert slutt	
Totals	762 591	779 469	-	15,42	30,30	-	-			-
Askøypakken	25 801	24 558	●	14,90	16,06	●	5,1%	2033	2033	●
Bomringen i Bergen	257 577	250 000	●	11,88	14,53	●	4,2%	2037	2037	●
Bymiljøpakken Nord Jæren	202 234	215 214	●	13,47	14,35	●	0,0%	2033	2033	●
Bømløpakken	4 496	3 958	●	52,31	62,58	●	5,1%	2037	2037	●
E18 Tvedestrand - Arendal	21 092	24 719	●	18,16	21,73	●	4,3%	2034	2031	●
E39 Kristiansand - Lyngdal	29 145	36 400	●	28,28	30,51	●	3,8%	2044	2044	●
E39 Svevatjørn - Rådal	16 042	15 185	●	38,99	51,01	●	4,4%	2040	2038	●
Førdepakken	19 305	16 721	●	20,43	22,58	●	0,0%	2028	2028	●
Gjesdal	147	1 313	●	47,69	0,00	●	0,0%	2024	2024	●
Haugalandspakken	58 940	57 500	●	7,52	5,17	●	0,0%	2026	2026	●
Kristiansand Fase 1	0	0	●	-	0,00	●	0,0%	-	-	●
Kristiansand Fase 2	56 569	54 500	●	12,88	14,10	●	0,0%	2036	2036	●
Kvammapakken	2 900	2 767	●	18,38	22,89	●	4,9%	2029	2027	●
Kvinnheradpakken	1 274	1 222	●	41,86	48,38	●	4,8%	2037	2037	●
Nordhordlandspakken	41 784	51 011	●	8,38	8,39	●	4,9%	2031	2031	●
Rogfast	4 645	0	●	76,85	0,00	●	4,4%	2045	2045	●
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 982	2 220	●	112,06	163,37	●	4,3%	2030	2029	●
Ryfast	18 660	22 180	●	48,93	49,82	●	4,4%	2041	2040	●

Grenseverdier trafikklys: Grønt er høgare enn prop. Raudt er lågare enn 10% av prop. Gult er mellom 0 og -10% av prop.

Auka takstar og reduserte elbilrabattar har i løpet av året vore nytta og vil bli nytta for å auka snittaksten der det er aktuelt. Desse taksendingane gjort i vår/sommar vil ha effekt i andre halvår. Følgjande prosjekt er på «raudt/raudt» i høve til snittakst og ÅDT etter første halvår 2024:

- E18 Tvedestrand – Arendal
- Rv7/Rv13 Hardangerbrua

Passeringsinntektene i prosjektet E18 Tvedestrand - Arendal har auka, men snittakst og trafikk er framleis lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Redusert elbiltakst vert innført 1. oktober 2024. Finansanalysen syner at prosjektet er i rute til å bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingstida.

Inntektene i prosjektet Rv7/Rv 13 Hardangerbrua er litt lågare i første halvår 2024 enn i første halvår 2023. Innkrevjingsperioden er utvida med to år, til 2030, for å koma i mål med nedbetalinga av lånet i prosjektet. Frå 1.7.2024 vart rabatten for nullutsleppskøyretøy redusert frå 50 prosent til 30 prosent, noko som vil auka snittaksten. Finansanalysen syner at også dette prosjektet er i rute til å bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingstida, trass i at det er «raudt/raudt» i høve til snittakst og ÅDT.

3. Fokusområde første halvår 2024

Ferde har i første halvår 2024 hatt eit særskilt fokus på informasjonstryggleik og å gjennomføra takstendringar som sikrar inntektene i prosjekta.

Prosjekt Nimbus

Frå mai 2023 til juni 2024 har prosjektet Nimbus pågått. Prosjektet blei etablert som ein del av Ferde sin strategi for å gå over til skydrift og betra informasjonstryggleiken i samsvar med ISO 27001. Prosjektet har hatt som mål å definera ein ny IT-strategi, migrera IKT applikasjonar til skya, optimalisera driftsmodellen, oppnå ISO 27001-sertifisering, sikra GDPR-etterleving og betra dei tilsette sin arbeidskvardag gjennom effektiv bruk av IKT- applikasjonar. Prosjekt Nimbus har vore ein viktig milepel for Ferde, med målretta fokus på å styrka selskapet sitt samfunnsoppdrag gjennom teknologisk fornying og betra informasjonstryggleik. Gjennom prosjektet har Ferde oppnådd betydelege gevinstar, spesielt knytt til ISO 27001-sertifisering og overgangen til skybaserte løysingar.

Takstar som sikrar inntektene

Ferde er opptatt av at bompenginntektene skal bli så høge som det er lagt til grunn i proposisjonar og i faglege grunnlag. Vi sjekkar om grunntakstane gjev dei gjennomsnittstakstane som er lagt til grunn i proposisjon og takstvedtak. Endringar i køyremønster og køyretøysamansetnad sidan dei faglege grunnlaga vart laga, gjer at realiserte snittakstar gjerne vert lågare enn føresett. Veksten i elbilandelen er ein drivar her. Betalingsviljen er gjerne heller ikkje så stor som lagt til grunn då prosjektet vart planlagt, noko som kan påverka køyremønster og frekvens og dermed talet på passeringar og inntektene. I prosjekt kor realisert snittakst er for låg, har vi varsla om dette til dei lokalpolitiske aktørane og søkt om nye takstvedtak der det er lokalpolitisk støtte til det eller der Ferde har fullmakt/heimel til å gjera det. Takstane i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest auka med 36,5 prosent i takstgruppe 1 8.februar 2024, for den som køyrer gjennom alle bomstasjonane. Denne takstauken har i første halvår 2024 resultert i ein inntektsauke på 21,4 prosent. I mai og juni 2024 har mange prosjekt

fått redusert elbilrabatt og blitt kpi- justerte, noko som vil auka inntektene i andre halvdel av 2024.

4. Mandat og føringar

4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma

Ferde AS er etablert av det som no er Vestland, Rogaland og Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Det overordna målet for Ferde ut frå bompengereforma er å sørgja for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest.

Ferde si rolle i bompengeinnkrevjinga i bomregion sørvest er regulert av overordna bompengeavtale mellom Ferde og Samferdselsdepartementet samt prosjektavtalen og finansieringsavtalen som blir inngått for kvart enkelt prosjekt. Prosjektavtalen vert inngått med Statens vegvesen. Avtalen gir løyve til etablering og drift av bompengeinnkrevjing på spesifiserte vegstrekningar samstundes som bompengeselskapet pliktar å stilla med midlar til utbyggingsprosjektet.

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjevar (dei tre fylkeskommunane i regionen, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjevaren sin rett til rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbygger og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr.

Ferde sine oppgåver er å:

- ✓ Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak frå AutoPASS utferdarar, frå ferjeoperatørar og frå bilistar som ikkje har AutoPASS brukaravtale (fullprispasseringar).
- ✓ Finansiera bompengeprosjekt. Tar opp lån og utbetaler til oppdragsgjevar basert på rekvisisjonar.
- ✓ Drifta og utvikla utstyr og programvareløysingar relatert til brukaridentifikasjon på veg, under dette løysingar som registrering av køyretøy ,transaksjonshandtering og innfordring.

- ✓ Ha ansvar for og skal dekke kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehold av portalar og vegkantutstyret i bomstasjonane.
- ✓ Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar

Selskapet har ikkje høve til å gje utbytte til eigarane og kan ikkje driva anna verksemd enn det som følgjer av å vera bompengeselskap.

Ferde er eit av fleire instrument for å nå bompengereforma sine hovudmål om:

- Meir effektiv innkrevjing
- Meir brukarvenleg bompengeordning
- Betre kontroll med bompengeinnkrevjinga

4.2. Føringer frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde

Styring og kontroll med bompengane, og det at fylkeskommunane er garantistar, er i St. meld. 25 (2014 – 2016) omtala som viktig motivasjon for den fylkeskommunale eigarskapen av bompengeselskapa. Det vert no stilt spørsmål om dette kravet til eigarskap er godt nok heimla.

I eigarane sin strategi for Ferde er det krav om at drifta av selskapet er

«effektiv, at den skjer i samsvar med bedriftsøkonomiske prinsipp, og at alt utarbeidet tallmateriale kan dokumenteres og verifiseres via standardmetodikk».

Desse krava kan knytast til måla i bompengereforma om kostnadseffektivitet og profesjonalitet. Vidare framgår det at:

«Strenge krav til åpenhet og offentlighet er et effektivt virkemiddel mot korrupsjon. Selskapet skal aktivt arbeide for å forhindre lovbrudd og korrupsjon».

Desse krava kan knytast til det å vera eit profesjonelt offentleg selskap med eit samfunnsoppdrag. Vidare står det i eigarstrategien:

«Eierne er opptatt av at selskapet aktivt tar ansvar for klimakrisen som verden ser i dag, og følgelig tar del i Norges klimamål for 2030, som er å redusere utslippene med 50-55% mot 1990-nivå. Selskapet skal dokumentere og rapportere på hvilke tiltak som er satt i verk og effekten av disse.»

Desse forventninga frå eigarane er det teke omsyn til og er innarbeida i Ferde sine strategidokument og handlingsplanar.

5. Nyare og ev. komande føringar

5.1. Lokalpolitisk behandling i takstsaker

Fleirtalet avgjer

I brev frå 20.12.2023 frå Samferdselsdepartementet til Rogaland fylkeskommune gjeldande Rogaland fylkeskommune sin klage på takstvedtaket for Ryfast frå 20.03.2023, vert det presisert at det er fleirtalet av prosjektkommunar og garantistane sitt syn som skal vektleggjast i høyringar, særleg om garantistane utgjer fleirtalet:

«Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det naturleg å forstå uttrykket «lokalpolitiske vedtak/vedtatt av lokale myndigheter» slik at det også omfatter berørte kommuner som har bomstasjoner i kommunen i tillegg til garantistene og evt. andre berørte fylkeskommuner. Strand kommune skal derfor uttale seg til forslag om endring av takstene for nullutslippskjøretøy. Ut fra ordlyden «lokalpolitiske vedtak/vedtatt av lokale myndigheter» er det uklart om kreves at alle berørte lokale myndigheter er enige, eller om det er tilstrekkelig at et flertall av de berørte lokale myndighetene stiller seg bak et vedtak om fastsettelse av takst for nullutslippskjøretøy.

Etter departementets syn er det ikke naturleg å tolke kravet til «lokalpolitiske vedtak»/ «vedtatt av lokale myndigheter» dithen at vedtaket til en kommune som er i mindretall og som i tillegg ikke er garantist kan overstyre vedtakene til flertallet. Departementet vurderer at denne ordlyden må forstås slik at det er tilstrekkelig med en flertallsbeslutning snarere enn at en berørt part som er i mindretall som ikke er garantist kan overstyre flertallet. Det må særleg vektlegges i denne saken at flertallet utgjøres av garantistene.»

Garantisten er einaste høyringspart i strekningsvise prosjekt

Frå statsbudsjettet for 2024:

«I strekningsvise bompengeprosjekter er det finansiering som er hovedformålet med bompengeinnkrevingen, ikke regulering av trafikk. Prosjektet er ferdig finansiert ved oppstart av bompengeinnkrevingen, og bompengeselskapene har pådratt seg vesentlige låneforpliktelser. Lånene er tatt opp med selvskyldnergaranti som i all hovedsak er stilt fra fylkeskommunene. Bompengetakstene er fastsatt for å sikre bompengeselskapenes mulighet til å nedbetale sin gjeld. En stor andel fritak eller passeringer med redusert takst fører til økte grunntakster, noe som kan føre til en avvisning av totaltrafikk og usikkerhet for bompengeselskapenes inntekter. For å ikke påføre eksisterende prosjekter økt risiko, legges det opp til en ordning der det skal være forbeholdt bompengeselskap, garantister og takstmyndighet å beslutte endring i takstene.»

Denne endringa er no tatt inn i takstretningslinene A,2:

«I strekningsvise bompengeprojekt som er vedtatt av Stortinget er det forbeholdt bompengeselskap, garantister og takstmyndighet å beslutte endring i takstene.»

5.2. Nye heimlar og bruk av forskift

Vegdirektoratet har invitert Ferde inn i ei arbeidsgruppe som skal sjå på om det som i dag vert regulert i avtalar kan regulerast i forskrifter. Arbeidet er i startfasen. «Regelverk 2030 – Brukarfinansiering», er ein del av større arbeid i Vegdirektoratet- «Regelverk 2030». I Regelverk 2030 – Brukarfinansiering vert det mellom anna sett på om:

- Det som i dag vert regulert i avtalar (bompengeavtale, prosjektavtale, finansieringsavtale, utferdaravtale) kan regulerast i forskrifter.
- Om takstar skal fastsetjast gjennom forskrifter heller enn gjennom takstvedtak
- Statleg delgaranti - forskrift om denne ordninga

Samferdselsdepartementet har i brev til Statens vegvesen 1.7.2024 bedt om at det vert sett på følgjande tema:

- *Rett til å stille krav om at fylkeskommunen må etablere bompengeselskap.*

- *Rett til å stille krav til RBPS og ferjeoperatører under AutoPASS Samvirke sin virksomhet, med utgangspunkt i krav som allerede finnes i dagens bompenggeavtaler.*
- *Rett til å stille krav til utstederselskapenes virksomhet, med utgangspunkt i de krav som allerede stilles i dagens utstederforskrift.*
- *Rett til å stille krav om at RBPSene og utstederselskapene plikter å inngå «utstederavtale» og «områdeerklæring», alternativt rett til å stille krav til RBPSene og utstederne, med utgangspunkt i krav som finnes i nevnte avtale og erklæring.*
- *Rett til å stille krav om tilsyn med RBPS, ferjeoperatører under AutoPASS Samvirke og utstederselskapene, eventuelt med krav til godkjenning for å drive virksomhet i Norge.*
- *Rett til å stille krav til teknisk utstyr i AutoPASS Samvirke og krav til at RBPS bidrar til å finansiere AutoPass kjerneløsning.*
- *Rett til å gjennomføre EØS-regelverk på bompengeområdet - ikke minst med tanke på gjennomføring av revidert Eurovignette-direktiv, inkludert om det er hensiktsmessig med en egen bestemmelse på bompengeområdet (kontra en generell bestemmelse som dekker EØS-regelverk for veglova som sådan).*

Bruk av forskrifter heller enn avtaler i bompengesektoren vil medføre endringer for Ferde, men også for eigarane av Ferde.

5.3. Beredskapstakstar

Departementet kan etter Veglova §27 tredje ledd i forskrift fastsetja mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengeordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i §9 i Forurensningsloven.

Det vart i 2016 fastsett «Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune, Hordaland». Bergen kommune og Vestland fylkeskommune kan fastsetja mellombelse auka takstar (fem gongar ordinær takst) når det er fare for at grenseverdiane for luftkvalitet vil bli overskride.

Men prosjektavtalen som regulerer innkrevjinga i Bypakke Bergen heimlar ikkje innkrevjing av beredskapstakstar, og Vestland fylkeskommune og Bergen kommune kan ikkje påleggja Ferde å krevja inn beredskapstakstar. Fjellinjen har dei sama synspunkta som Ferde gjeldande rammeverket for beredskapstakstar.

Vegdirektoratet har i brev frå 10. januar 2024 sendt saka over til Samferdselsdepartementet og bedt om at det vert vurdert om «*det kan være hensiktsmessig å foreta tilpasninger vedrørende beredskapstakster i dagens bompengavtale.*»

Per august 2024 ligg det ikkje føre svar frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.

5.4. Statlege garantiar

I statsbudsjettet for 2023, Prop 1 S (2022-2023) er ordninga med statlege delgarantiar, som var lansert i statsbudsjettet for 2022, ytterlegare konkretisert. Fylkeskommunar som ønskjer avlastning på garantiansvaret sitt kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Dette vil gjelda for nye riksvegprosjekt som Stortinget vedtar frå og med 2023, og som ein reknar med har ein investeringskostnad på over 1 mrd. kr. Store kollektivprosjekt (såkalla 50/50-prosjekt), fylkesvegar og bypakkar vil ikkje vera omfatta av ordninga. Vidare vil statleg delgaranti berre vera aktuelt der fylkeskommunen stiller same type garanti (sjølvskuldnargaranti) som staten for den resterande delen av lånebeløpet. Stortinget hadde ikkje innvendingar til departementet sitt forslag, jf. Innst. 13 S (2022-2023). Samferdselsdepartementet skriv i proposisjonen for E134 Røldal – Seljestad, Prop. 44 S (2024-2025), at det no går føre eit arbeid med å fastsetja reglar og prosessar for den statlege garantiordninga. Vegdirektoratet har nyleg informert Ferde om at det kjem brev og møte om denne ordninga hausten 2024.

5.5. Vidareføring av tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda

Samferdselsdepartementet bad Statens vegvesen om å greia ut om det er mogeleg å avvikla tilskottsordninga for reduserte bompengeretakstar på riksvegar utanfor storbyområda utan at dette medfører auka takstar og/eller auka innkrevjingstid. Statens vegvesen skreiv i NTP- innspelet sitt at:

«Vi anbefaler utfasing av denne ordningen, og har ikke forutsatt midler til den i perioden. Det er imidlertid ikke mulig å fase ut tilskuddsordningen for reduserte bompengeretakster utenfor de største byområdene uten at dette medfører økte takster og/eller økt innkrevjingstid i prosjektene som omfattes av ordningen.»

Ordninga er vidareført i Nasjonal transportplan 2025 – 2036, Meld. St. 14 (2023-2024):

«Ordningene med årlig statlig tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene er forutsatt vidareført i planperioden. Rammen regjeringen har lagt til grunn vil gi 7,8 mrd. kr i bompengereduksjon. Av disse er 5,7 mrd. kr lagt til grunn for å vidareføre den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017 som ble innført som en del av bompengereformen, og først omtalt i Prop. 1 S (2016–2017) for Samferdselsdepartementet. Tilskuddet omfatter riksveiprosjekter som er utanfor byområdene der bompengeopplegget er lagt fremfor Stortinget innen utgangen av 2016. I tillegg ble det besluttet at tilskuddet skulle gjelde for E39 Rogfast. Denne tilskuddsordningen er forutsatt benyttet til en generell reduksjon av bompengeretakstene på minst 10 pst. for de rundt 30 prosjektene som i dag er omfattet av ordningen.»

I Ferde sitt område er Førdepakken, E18 Tvedestrand – Arendal, Rv13 Ryfast Rv7/Rv13 Hardangerbrua, Haugalandspakken og E39 Rogfast omfatta av tilskottsordninga.

5.6. Vegprising – ingen endring i denne stortingsperioden

Ei konseptvalutgreiing for vegbruksavgift og bompengar utarbeida av Skattedirektoratet og Vegdirektoratet låg føre 23. november 2022. Det var ein premiss for KVVU-en at det framleis skulle vera bompengar i framtida. I KVVU-en vart det tilrådd ei trinnvis innføring av prising for bruk av veg med ei distansebasert avgift for lette norske nullutsleppskøyretøy som eit trinn 1, følgt av distansebasert vegbruksavgift med to soner (by og griseendte strom) for tunge køyretøy. Dei to første trinna medfører ingen større endringar for bompengordninga, men det er lagt til grunn at rabattordninga for nullutsleppskøyretøy over tid vil fasast ut.

I KVVU-en vart det tilrådd å innføra eit tredje trinn i konsept 4, der ein tek sikte på å realisere konsept 3 med posisjonsbasert vegbruksavgift og bompengar. I denne fasen vil det bli innført ei tredje sone med storby og alle køyretøy nyttar vegprising. Bompengordningane skal framleis ha lokal forankring, slik at det kan vera opp til dei enkelte bypakkane om det er ønskeleg å gå over frå ein prismodell med passering av bomsnitt til distansebasert måling.

KVVUen har vore på høyring og på ekstern kvalitetssikring (KS2). Konsept og ambisjonsnivå skulle etter planen bli bestemt i 2023. Nødvendige avklaringar skulle også i følgje planen utarbeidast i 2023 i samband med mandatet for eit forprosjekt.

Saka ligg framleis i Finansdepartementet og finansministeren har sagt at det ikkje kjem endringar i denne stortingsperioden.

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/utredning-om-veibruksavgift-og-bompenger/aktuelt/status-kvu-veibruksavgift-og-bompenger/>

5.7. Innkrevjing frå utanlandske bilistar

Det er framleis problem med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske køyretøy utan autopassavtale. Dette problemet vert ikkje endeleg løyst før EETS direktivet vert implementert i norsk rett og ein får tilgang til køyretøyopplysningane i Eucaris.

I påvente av implementeringa av EETS direktivet kan bilaterale avtalar mellom Norge og EU land fungera som eit avbøtande tiltak. Blir det inngått bilaterale

avtalar, kan Statens Vegvesen starta arbeidet med å få på plass det formelle grunnlaget for å innhenta eigarinformasjon frå landa slik at bilistane kan fakturerast. Selskapet Park Trade fakturerer og driv inn bompengar frå utanlandske bilistar utan AutoPASS avtale på oppdrag for dei regionale bompengeselskapa. Statens vegvesen har i lengre tid arbeidet med å få på plass bilaterale avtalar med Tyskland og Nederland. Nederland og Norge har inngått avtale. Tyskland vil ikkje inngå avtale. ParkTrade har i vår starta opp med å fakturera nederlandske køyretøy for bompengepasseringar i Norge i 2024.

Ref. kapittel 5.2. Samferdselsdepartementet har no bedt Vegdirektoratet om å sjå på heimelsgrunnlaget i Veglova for innføring av EØS regelverk på bompengeområdet.

Ferde har frå mai 2021 til og med juni 2024 berekna passeringssinntektene på utanlandskregistrerte køyretøy i bomstasjonar på land til en verdi av om lag 212 millionar norske kroner. Av desse er rundt 109 millionar norske kroner fakturert bileieigarar via Park Trade og av desse er om lag 95 millionar kroner kome inn per juni 2024.

6. Finans

6.1. Finansforvaltning i 2024

Ferde skal ha ei ansvarleg finansforvaltning. Ferde prøver å optimalisera finansieringskostnadene på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskotslikviditet for prosjekta, innanfor dei risikorammene som er i finansreglementet. Forbodet mot kryssubsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Både finansiering, likviditetsforvaltning og risikostyring tilpassast dei enkelte prosjekta sin eigenart, men risiko vert også vurdert på overordna selskapsnivå. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknadane og ønskjer å utnytta mogelegheitsrommet for berekraftig finansiering i prosjekta som kvalifiserer for grønne lån.

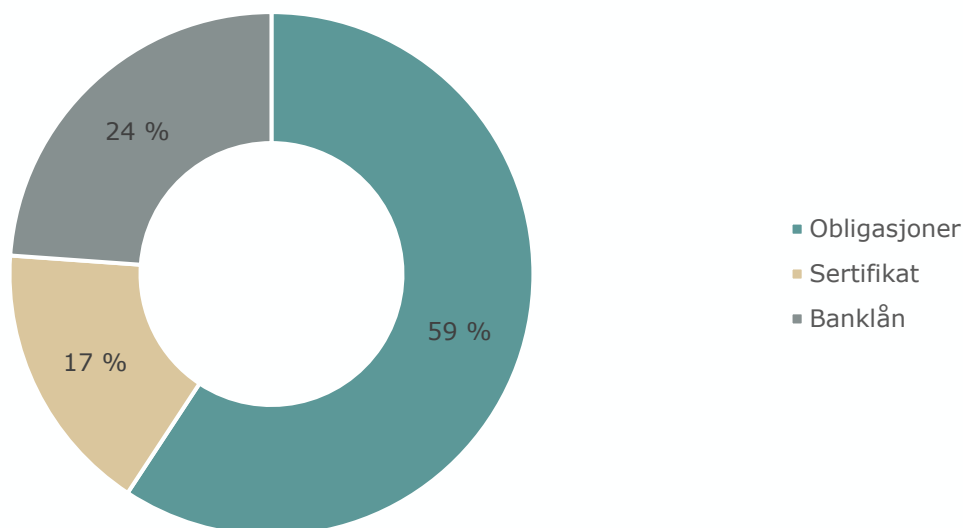
Gjeld

Ved utgangen av første halvår 2024 utgjorde Ferde si samla gjeld 24 265 millionar kroner, opp frå 23 891 millionar kroner ved utgangen av 2023. Per første halvår var det ingen interne lån trekt via konsernkonto, samanlikna med 7,5 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2023. Finanskostnadane for første halvår 2024 enda på 562 (annualisert tilsvarar dette 1124 millionar) millionar kroner. Til samanlikning var finanskostnadar for første halvår 2023 på 395 millionar og for heile 2023 på 891 millionar. Auken i finanskostnad skuldast i hovudsak aukande marknadsdsrenter på den flytande delen av gjelda, samt høgare lånebalanse og noko høgare kredittmarginar.

Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 14 378 millionar kroner i obligasjonslån, 4 095 millionar kroner i sertifikatlån, 5 792 millionar kroner i banklån. . Av totale sertifikatlån er 3 000 millionar kroner underlagt langsiktige rulleringsavtalar.

For å redusera risikoen for auka kostnader ved auka rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og i hovudsak rentebytteavtalar for styring av renterisiko. Ved utgangen av første halvår 2024 utgjorde totalt rentesikra volum 10 677 millionar kroner, tilsvarande 44 prosent av uteståande gjeld. Gjennomsnittleg rentebindingstid for totalt rentesikra volum var ved utgangen av første halvår på 4,6 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå det enkelte prosjekt sine

eigenskapar, som blant anna igjen verande innkrevingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Gjennomsnittleg finanskostnad for første halvår 2024 var 4,31 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 30.06.2024 var 4,24 prosent inkludert rentebytteavtalar.



Garantiar

Alle låneopptak i Ferde har sikkerheit i fylkeskommunale eller en kombinasjon av fylkeskommunale og kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane bidrar til at Ferde har god tilgang til attraktiv prisa finansiering.

Samla garantiar gitt overfor Ferde sine prosjekter per 30.06.2024 var på 66 665 millionar kroner. Garantibeløp er oppgitt i nominelle verdier og den enkelte stortingsproposisjonen med tilhøyrande garantivedtak kan innehalda rammer for indeksjustering. Garantien vil for dei fleste prosjekta i tillegg dekkja inntil 10 prosent av uteståande hovudstol til evt. påløpte renter og omkostningar.

Stortinget vedtok i Prop. 1 S (2021-2020) at det på visse vilkår kunne stilles statleg delgaranti for nye bompengelån på riksvegprosjekt. Det skulle arbeidast vidare med retningslinjer for ordninga, under dette kriteria for aktuelle prosjekt omfatta av ordninga. Prop. 1 S (2022-2023) konkretiserer at fylkeskommunar kan få avlasta garantiansvaret sitt ved ein statleg delgaranti på inntil 50 prosent. Dette

vil gjelde for nye riksvegprosjekt vedteke frå og med 2023 og med ei antatt investeringsramme på over 1 milliard kroner. Statens vegvesen skal forvalta ordninga på vegne av staten. Arbeidet med å etablere rammene for ei slik forvaltning pågår framleis.

Tabellen under viser garantiar, gjeld og likviditet per prosjekt fordelt på fylke og kommune:

Alle tall i MNOK

	Garanti	Gjeld pr. 30.06.24	Likviditet pr. 30.06.24	Kommentar
Vestland fylkeskommune				
Bypakke Bergen	6 100	4 600	364	
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 770	3 108	7	
Sotrasambandet	2 700	0	0	
Hardangerbrua	1 430	525	13	
Askøypakken	575	50	31	
Nordhordlandspakken	750	350	78	
Bømløpakken	620	259	33	
Førdepakken	600	0	349	
Kvinnheradpakken	170	140	13	
Kvammapakken	370	55	7	
Sum	17 085	9 087	895	
Rogaland fylkeskommune				
Rogfast	16 000	2 200	53	
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	1 573	
Ryfast * (garanti 70%)	4 943	6 200	22	Garanti 70%. Gjeld og likviditet på 100% basis.
Haugalandspakken	210	0	719	
Sum	28 153	8 400	2 367	
Agder fylkeskommune				
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	9 719	5 550	136	
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 61%)	3 166	0	0	
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	1 228	63	
Samferdselspakke for Kristiansandregionen fase 2	1 400	0	508	
Sum	17 285	6 778	707	
Stavanger kommune				
Ryfast (garanti 30%)	2 118	-	-	
Sum	2 118	0	0	
Telemark fylkeskommune				
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 39%)	2 024	-	-	
Sum	2 024	0	0	
Total sum	66 665	24 265	3 969	

Grøn finansiering

Ferde lanserte et nytt og oppdatert grønt rammeverk hausten 2022. Rammeverket gjer det mogeleg for Ferde å utferda grøne lån for å finansiera bybane, gang- og sykkelveg samt infrastruktur knytt til kollektiv transport og lågkarbon transport. Det grøne rammeverket bidrar til Ferde sin visjon om å sikra effektiv finansiering

av framtidens samferdsel samt målsettinga om ei ansvarleg finansforvaltning. Rammeverket er gjennomgått og vurdert av Cicero. Cicero gir rammeverket ei samla Dark Green gradering og vurderer selskapsstyringa (governance) i Ferde som god. Cicero har vidare utført ei full vurdering av rammeverket i forhold til retningslinjene for EU taksonomien. Cicero vurderer utbyggingskategoriane som kvalifiserande økonomiske aktivitetar, med unnatak av kategorien for lågkarbon transport som er vurdert som delvis kvalifiserande. Det er vurdert som sannsynleg at Ferde sine oppdragsgjevarar som står for sjølve utbygginga av infrastrukturen etterlever berekraftig utbygging gjennom DNSH kriteria (Do No Significant Harm). DNSH kriteria set krav til påverknad av ytre miljø gjennom klimatiltak, vassressursar, sirkulærøkonomi, ureining og biodiversitet. Vidare konkluderer Cicero med at Ferde i all hovudsak tilfredsstiller krava til å ivareta berekraftige sosiale forhold i form av helse miljø og tryggleik, menneskerettar og likestilling (social safeguards).

Rammeverket er utarbeida i høve til beste praksis, relevante standardar og retningslinjer for grøn finansiering. Kvar enkelt kategori for grøn finansiering er kartlagt mot ICMA (International Capital Market Association) sine 2021 prinsipp for grønne obligasjonar, LMA (Loan Market Association) grønne lån prinsipp, FN sine berekraftsmål og mot EU taksonomien sine kriterium for tilpassing og motverknad av klimaendringar.

Ferde etablerte sitt første grønne rammeverk hausten 2019 og har sidan då vore en betydeleg aktør i den norske marknaden for utferding av grønne obligasjonar. Grønne lån bidrar til at kapitalen vert fasa inn mot berekraftige økonomiske aktivitetar. Grønne lån gjev normalt sparte kostnader samanlikna med vanlege lån, men også ein auka og diversifisert tilgang til kapital.

Ferde ønskjer å nytta grønne lån i dei prosjekta som kvalifiserer for denne type finansiering. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper blir viktig for saman å identifisera og kvalifisera prosjekt eller delar av prosjekt som er innanfor det grønne rammeverket. Ferde har per i dag lånt 4,6 milliardar kroner gjennom grønne obligasjonar, som i hovudsak er nytta til finansiering av Bybanen i Bergen.

Overskottslikviditet

Selskapet sin samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av første halvår på 4124 millionar kroner, kor 2 923 millionar er bankinnskott og 1 201 millionar kroner er plassert i rentefond. Løpande likviditetsbeholdning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall. Ferde oppnår svært gode vilkår på bankinnskott, noko som sikrar ein god basis for avkastning på overskottslikviditeten.

6.2. Finansiell risiko

Ferde skal ha ein sunn risikokultur basert på å vera open, transparent og kompetent. Ferde utøver finansiell risikostyring innanfor rammene av finansreglementet som er godkjent av styret. Ferde har jamleg møte i risikokomiteen som har som oppgåve å overvaka selskapet si risikostyring, internkontroll og at ein held seg til finansreglement og regulatoriske rammeverk

Ferde styrer finansiell risiko både på selskapsnivå og på prosjektnivå. I samsvar med selskapet sin finansstrategi blir både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa dei enkelte prosjekta sin eigenart. Dei ulike prosjekts sin løpande risiko skal vera i samsvar med prosjektet sin risikokapasitet og selskapet sin overordna risikokapasitet.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikkje er i stand til å finansiera forpliktingane sine etter kvart som dei forfell, eller at det ikkje let seg gjera uten en vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnadar. Ferde søker å redusere likviditetsrisikoen gjennom spreiding av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, diversifiserte finansieringskjelder, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarar, samt mogelegheit for å låne internt. Ferde har en konsernkontostruktur som gjer det enklare å trekkja på likviditet internt mellom prosjekta.

Rente og kreditt risiko

Ferdes finansieringskostnad er påverka av to hovudelement; marknadsrenta og kredittpåslag.

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på selskapet si finansiering som følgje av endringar i marknadsrenta. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtaler for å begrensa renterisiko. Det er også viktig å merke seg den naturlege sikringa som ligg i flytande renter. I økonomiske nedgangstider eller kriser kor Ferde sine inntekter vert negativt påverka vil normalt sett rentene falla og dermed bidra til å redusera våre finansieringskostnader på den flytande delen av gjelda. I oppgangstider med hø inflasjon vil Ferde kunna prisjustera takstar og truleg også oppleve gode trafikketal som kompenserer for høgare renter på den flytande delen av gjelda.

Kredittrisiko eller marginrisiko er risikoen for at risikopåslaget for å låna ut pengar til Ferde spesifikt og marknaden generelt aukar. Kredittrisiko kan reduserast ved å nytta fast margin på uteståande lån og ved spreing av forfall på lån og marginbinding. Ferde sine lån har i all hovudsak fast margin i lånet si løpetid.

Motpartrisiko

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjera opp sine økonomiske forpliktingar eller andre forpliktingar som rammar inntektene eller verdiane til Ferde. Ferde har tidlegare hatt ein stor kundemasse med både avtalekundar (AutoPASS) og kundar utan avtale. Dette innebar at ingen enkeltfordringar mot kundar utgjorde ein signifikant risiko. I samsvar med føringane i bompengereforma skilde Ferde i 2021 ut utferdarverksemda Flyt AS (AutoPASS kundar) og selde den til Gjensidige Forsikring ASA. Dette betyr at omlag 90 prosent av inntektstraumen er flytta utanfor Ferdes si administrering, og motpartrisikoen er flytta frå mange små krav til få store viktige krav mot utferdarverksemdene. Uteståande fordringar mot utferdarverksemdene er sikra med påkravsgarantiar frå bank. Det avtalemessige rundt dette er regulert av utferdarforskrifta, områdeerklæringa og utferdaravtalen. Ferde har elles motpartrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr eller andre tenester som bidrar

til å sikre ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskott, plasseringar eller finansielle avtaler som rentebytteavtalar.

6.3. Måleindikatorar/nøkkeltal (Kpi-ar)

Det er utarbeida eit sett med måleindikatorar/nøkkeltal som vert nytta i Vegdirektoratet si oppfølging av dei regionale bompengeselskapa. Formålet med måleindikatorane er å kunna vurdere måloppnåinga av bompengereforma på strategisk nivå. Driftskostnadar er opp per passering, men ned i prosent av passeringsinntekter. Finanskostnadar er opp som følge av betydeleg auka renter i løpet av året. Nytt for året er at driftskostnadar er definert til å inkludere avskrivningar, i motsetning til tidlegare år då avskrivningar vart trekt ut av driftskostnadane.

Måletalsindikatorar	Per 30.06.2024	2023	2022
Driftskostnad per passering (i kr)	1,02 (0,95)	0,97 (0,90)	0,91 (0,85)
Driftskostnad i % av passeringsinntekt (i %)	6,6% (6,1%)	6,6% (6,2%)	7,0% (6,5%)
Driftskostnad i % av passeringsinntekt + offentlige tilskudd (i %)	6,4% (5,9%)	6,4% (6,0%)	6,8% (6,3%)
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso (i %) fra norske kunder uten AutoPASS-avtale	21,10 %	21,70 %	22,40 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler (i %)	4,31 %	3,85 %	2,29 %
<i>Tal i parantes eksklusive avskrivningar (gamal rapporteringsmetode til SVV)</i>			

7. Utvikling og drift

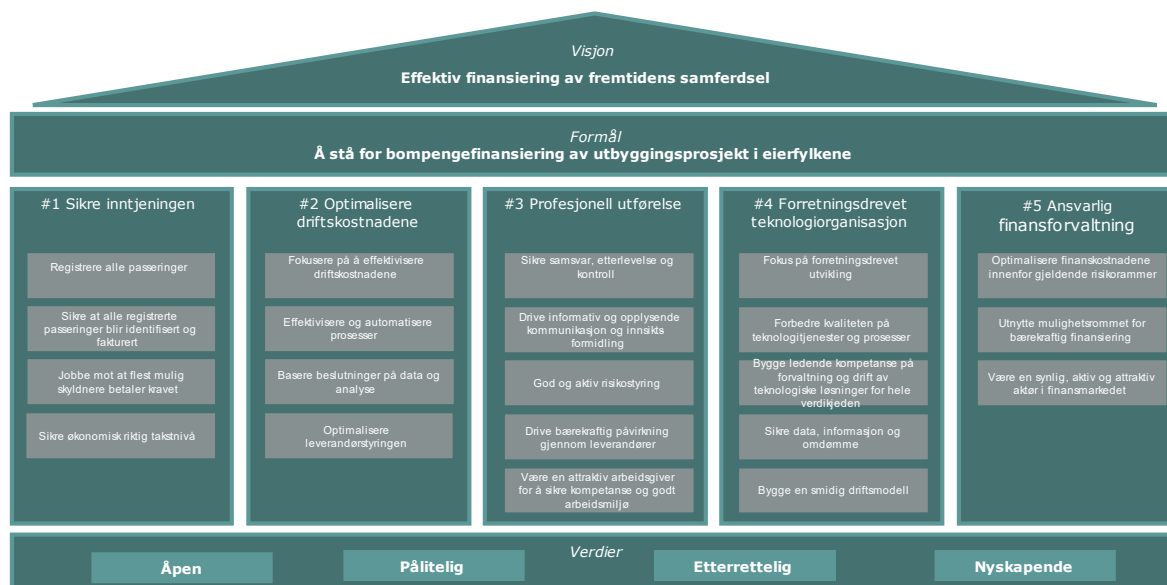
7.1. Utviklingsoppgåver

Strategi 2024 – 2026

Styret i Ferde vedtok i møte 13. desember 2023 ny strategi for Ferde, for åra 2024 – 2026. For å sikra godt eigarskap til strategien har tilsette, leiding, styret og eigarane kome med innspel i strategiprosessen. Hovudmåla for perioden er basert på Statens Vegvesens sine KPI-ar og Ferde sin langtidsprognose for drifta. For å lukkast med å nå måla og å realisera forventningane hjå styret og eigarane, er strategien sentrert rundt fem fokusområde:

- ✓ Sikra innteninga
- ✓ Optimalisera driftskostnadane
- ✓ Profesjonell utføring
- ✓ Forretningsdrive teknologiorganisasjon
- ✓ Ansvarleg finansforvaltning

Desse fem fokusområda skal bidra til at Ferde lukkast som regionalt bompengeselskap ved å bidra til vidare positiv utvikling på kpi-ane. Kvart hovudmål har delmål:



Ferde arbeider no med å operasjonalisera og implementera delmåla på avdelingsnivå.

Berekraft

Som ein del av strategiarbeidet for perioden 2024 – 2026 har tilnærminga til berekraft vore sentral. I alle anskaffingar krev Ferde at leverandørane følgjer Ferde sin Code of conduct. Me krev at leverandørane har eit særleg fokus på berekraft. Ferde har valt å tilnærma strukturen til berekraftsrapportering i samsvar med EU sitt direktiv om berekraft i framtidig rapportering. CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) er eit nytt direktiv som skal sikra at bedrifter rapporterer kva innverknad verksemda har på sosiale og miljømessige aktivitetar. Rapportering etter dette direktivet kjem til å bli gjeldande for Ferde for rapporteringsåret 2025. Ferde har eit eige kapittel om berekraft i årsrapporten for 2023.

Ny IKT strategi 2024 – 2026, skymigrering og ISO-sertifisering

Prosjekt Nimbus blei etablert som ein del av Ferde sin strategi for å gå over til skydrift og betra informasjonstryggleiken i samsvar med ISO 27001. Prosjektet, som har pågått fra mai 2023 til juni 2024, har hatt som mål å definera ein ny IT-strategi, migrera IKT applikasjonar til skya, optimalisera driftsmodellen, oppnå

ISO 27001-sertifisering, sikra GDPR-etterleving og betra dei tilsette sin arbeidskvardag gjennom effektiv bruk av IKT- applikasjonar. Prosjekt Nimbus har vore ein viktig milepel for Ferde, med målretta fokus på å styrka selskapet sitt samfunnsoppdrag gjennom teknologisk fornying og betra informasjonstryggleik. Gjennom prosjektet har Ferde oppnådd betydelege gevinstar, spesielt knytt til ISO 27001-sertifisering og overgangen til skybaserte løysingar.

Ferde vart 15.05.2024 sertifisert etter ISO 27001. Det blei ikkje oppdaga avvik under revisjonen og Ferde fekk svært gode tilbakemeldingar frå revisor:

«Ferde viste høy kompetanse og godt engasjement fra ledelsen, alle relevante prosesser og rutiner er etablert»

Eit ISO/IEC 27001 sertifikat viser at styringssystemet for informasjonstryggleik er målt mot ein standard for beste praksis i bransjen og funne å vera i samsvar med denne. Sertifiseringa viser at Ferde har gjort nødvendige tiltak for å verna informasjon mot uautorisert tilgang og endringar. Sertifiseringa er gyldig til 15.5.2027 og vert følgd opp årleg. Iso- sertifisering er ikkje eit direkte krav for bompengeselskapa, men Vegdirektoratet har likevel forventningar om slik sertifisering.

Kvalitetsutvikling og HMS

Ferde har aktivt arbeidd med å integrera informasjonstryggleiksstyring i verksemda sitt leiingssystem og blei sertifisert mot ISO/IEC 27001:2022 (Informasjonstryggleik) i andre kvartal 2024. Det totale leiingssystemet består då av standardane ISO 27001:2022, ISO 9001:2015 og ISO 14001:2015 som legg til rette for strukturert arbeid med kvalitet, helse, miljø og sikkerheit (HMS), ytre miljø, berekraft, personvern og informasjonstryggleik. Systemet sikrar tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og bidrar til ei effektiv og målretta drift, systematisk arbeid med forbetringar, korrekt og påliteleg rapportering og at lovar, reglar og styringskrav blir helde.

I første halvår i 2024 blei Ferde ISO/IEC 27001:2022 sertifisert, i tillegg til å ha gjennomført to internrevisjonar med vurderingar knytt til samsvarsvurdering mot

ISO 27001:2022, og selskapet sin anskaffingsprosess og arbeidet med åpenhetsloven. Resultata var overordna positive og dei fleste tiltaka er gjennomførte. Vidare er det planlagt ytterlegare fire internrevisjonar innan personvernregelverk, endringsleiing, krise- og beredskapshandtering, samt selskapet sin finansieringsprosess. Det skal også gjennomførast årleg oppfølgingsrevisjon av ISO 9001:2015 og ISO 14001:2015.

Selskapet har høgt fokus på risikostyring og internkontroll som er ein del av verksemda si heilskaplege styring. Risikokomiteen jobbar systematisk med vurderingar og tiltak og rapporterer til styret på jamleg basis. Dette for å sikre at verksemda sine aktivitetar blir planlagt, organisert, utført og vedlikehalde i samsvar med krav fastsett i retningslinjene for risikostyring og internkontroll. Som en del av internkontrollen overvakar selskapet jamleg fastsette indikatorar for å følgja utviklinga og måla resultat som igjen vil avgjera styringa av verksemda.

Ferde har eit stort samfunnsansvar i å krevja inn bompengar. Ferde skal gjera dette på ein mest mogeleg økonomisk og rasjonell måte gjennom at forretningsdrifta i Ferde skal vera basert på god forretningsetikk, sikra at ein følgjer gjeldande lovar og reglar og bidra til at Ferde når måla sine og oppfyller samfunnsoppdraget.

Ferde har eit overordna mål om å utvikla og foredla medarbeidarane i selskapet slik at kompetansen vert verande i selskapet. Dette skal vi oppnå gjennom å ha høgt fokus på trivsel, medverknad, kompetansebygging og kvalitetssikring av arbeidsprosessar. Det skal skapast eit triveleg og trygt arbeidsmiljø for alle tilsette og innleigde.

Ny tariffavtale

Historisk sett har ein del av dei tilsette i Ferdes vore organisert i HK (Handel og kontor, LO forbund) og Ferde AS har vore medlem i arbeidsgjevarorganisasjonen NHO (Næringslivets hovedorganisasjon). Basert på dette har Ferde vore omfatta av tariffavtale mellom NHO-LO (Standardoverenskomsten).

I fjor vedtok Ferde å avslutta medlemskapen i NHO og melde selskapet inn i Spekter, noko som også medførte at den gjeldande tariffavtalen blei sagt opp. Det

blei so starta eit løp for å etablere ny tariffavtale basert på systemet mellom Spekter og LO/HK. Denne prosessen vart slutført i samband med årets lønnsoppgjer, og no er Ferde omfatta av tariffavtale mellom Spekter og LO/HK som består av hovudavtale + sentral avtaledel A + lokal avtaledel B.

Utvikling av vegkantsystemet

Ferde har ansvaret for og skal dekke kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehald av portalar og med dette også avvikling av vegkantutstyret. Ferde har ansvaret for innkrevjingsutstyret, portal (-ar) og boltar til desse (men ikkje fundamentet), straum og kommunikasjon.

Flytting av stasjonar

- 2. til 3. september skal ny Paradis bru i Bergen flyttast frå båt til land, stasjonen ved Krambua må då midlertidig riggast ned for å slepa transporten forbi. Flyttinga skjer på kveld/natt.
- Stasjon CP 201 Diagonalen på Nord- Jæren. Her vert den portable stasjonen nedrigga i september og ordinær stasjon tar over innkrevjinga.
- Følgjande stasjonar på Nord – Jæren vil i framtida bli råka av byggeprosjekt (Bussveien m.m.):
 - CP301 Fv44 Strandgata
 - CP302 Roald Amunds.gt.
 - CP304 Oalsgata
 - CP110 Lagårdsveien

CP 209 på Forussletta – her kjem det truleg endringar i portal i første halvår 2025.

- Ferde arbeider med å skaffa portable og/eller mobile stasjonar som t.d. kan nyttast ved flytteprosjekt. 2 stk. er i bestilling.

Opning av ny stasjon

Ny stasjon (CP6) i Nordhordlandspakken, på strekninga Marås – Soltveit på Radøy opna 2. mai, då vegen opna. Drifta fungerer greitt.



Foto: Ferde



Foto: VLFK

Komande nye stasjonar

- Sotrasambandet (stasjonar på ny og gamal bru, planlagt opning i juni 2027)
- Samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 3 vart vedteke i Stortinget 23.mai 2023. Det vert etablert 10 nye stasjonar i tillegg til dagens stasjonar. Planen er at vegkantutstyret fra Eikon vert montert frå slutten av oktober og fram mot desember. Dagens fem stasjonar vert skifta ut med nye stasjonar på same plass.
- E16 Arna – Stanghelle (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- Bypakke Haugesund og fastlands- Karmøy. 11 bomstasjonar skal setjast opp i ein ring i Haugesund, truleg tidleg i 2025.
- E134 Seljestad – Røldal. Ein bomstasjon i tunell kjem på plass til 2032.
- E18 Tvedestrand – Dørdal (sjå lenger bak)
- E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, tre stasjonar kjem i drift frå 2025 og utover. Bomstasjonen på Herdal (aust i Lyngdal) kjem etter planen i drift frå sommaren 2025. Dei andre stasjonane kjem først i drift etter 2025.
- Det kan koma endringar i tal bomstasjonar/bompengeopplegget i prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal (ikkje vedteke enno)

Installasjon av alarmsystem (skalsikring) pågår. 80 prosent er installert og sett i drift. Grunna behov for modifisering av teknisk skap, ventar vi framleis på installasjon i utandørsskap på ein del lokasjonar.

Rammeavtale for portalar (inklusive riving av stasjonar) er inngått med Bergs Maskin AS

7.2. Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2024 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje, dvs. prosjekta som er vedteke i Stortinget kor det ligg føre signert prosjektavtale.

Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport

Det er ingen prosjekt som har avslutta innkrevjinga sidan førre eigarrapport.

Takstendringar sidan førre rapportering

Prisjustering av bompengetakstane

Følgjande prosjekt er blitt prisjusterte etter kpi- indeksen sidan førre rapportering:

Prosjekt	Dato for takstendring
Bømlopakken	31.5.2024
Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken)	31.5.3024
E18 Tvedestrand – Arendal	31.5.2024
E39 Sveгатjørn – Rådal	14.6.2024
E39 Rogfast	14.6.2024
Kvammapakken	21.6.2024
Kvinnheradpakken	21.6.2024

Rv7/Rv13 Hardangerbrua	1.7.2024
Rv13 Ryfast	1.7.2024
Førdepakken	1.7.2024

Redusert elbilrabatt

Sidan førre rapportering har rabatten for elbil i takstgruppe 1 blitt redusert frå 50 til 30 prosent av taksten etter brikkerabatt i følgjande prosjekt:

Prosjekt	Dato for rabattendring
Bømlopakken	31.5.2024
E39 Sveгатjørn - Rådal	14.6.2024
E39 Rogfast	14.6.2024
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	31.5.2024

Elbilrabatten i prosjekta E18 Tvedestrand – Arendal og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest vert redusert 1- oktober 2024.

Takstendring basert på ny proposisjon

Takstane i Samferdselspakken for Kristiansandsregionen vart endra frå fase 2 takstar til fase 3 takstar 21.6.2024. Det er i dei lokalpolitiske vedtaka lagt opp til at det nye takstopplegget (fase 3 takstane) allereie skal byrja å gjelda før dei ti nye bomstasjonen er etablert.

Takstsaker til lokalpolitisk behandling

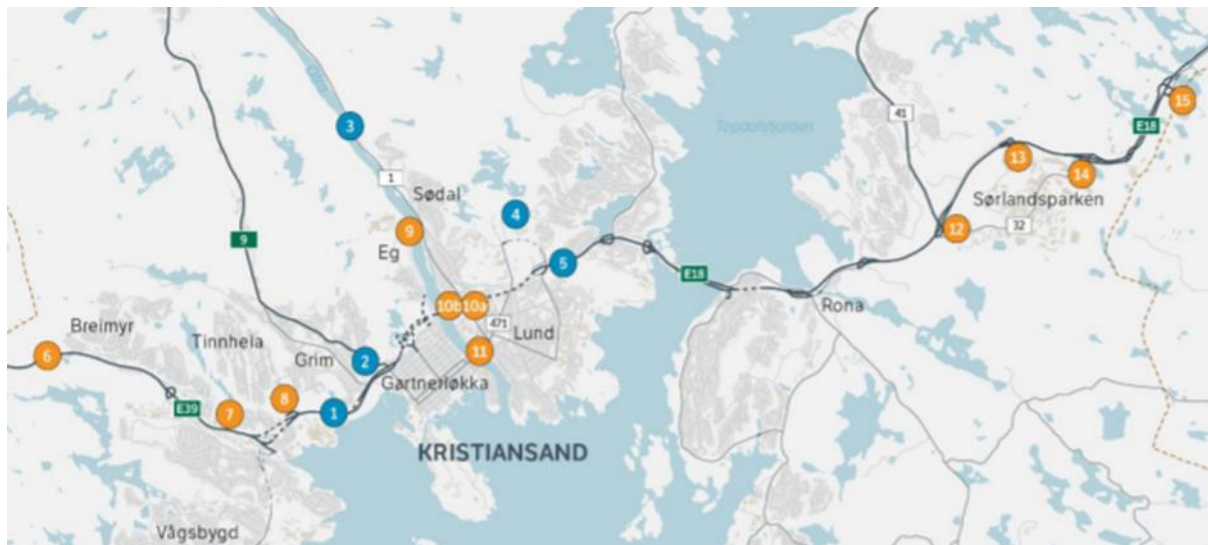
Ferde sendte 3.oktober 2023 forslag til justering av takstane i Bypakke Bergen, for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst, til lokalpolitisk behandling i Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Det er svært uvisst om forslaget vert politisk behandla. Ferde er kjent med at det i regi av Miljøløftet vert sett på

alternative løysingar. Det er per i dag ingen andre saker frå Ferde som er sendt til lokalpolitisk behandling.

7.3. Prosjekt med planlagt oppstart i 2024/2025

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Stortinget vedtok 23.5.2023 Prop 88 S (2022-2023) «Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder». Stasjonane i samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 legg ein opp til skal etablerast snarast mogeleg og det er føresett at fase 3 av pakken overtar alle forpliktingane frå Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, Prop. 95 S (2020-2021). Garantibeløpet er samla 2,2 mrd. kr. Det er lagt opp til eit bompengebidrag på 5,745 mrd. 2023 kr. Det er i proposisjonen lagt opp til å utvida gjeldande bompengoordning (5 stasjonar) med 10 nye bomstasjonar:

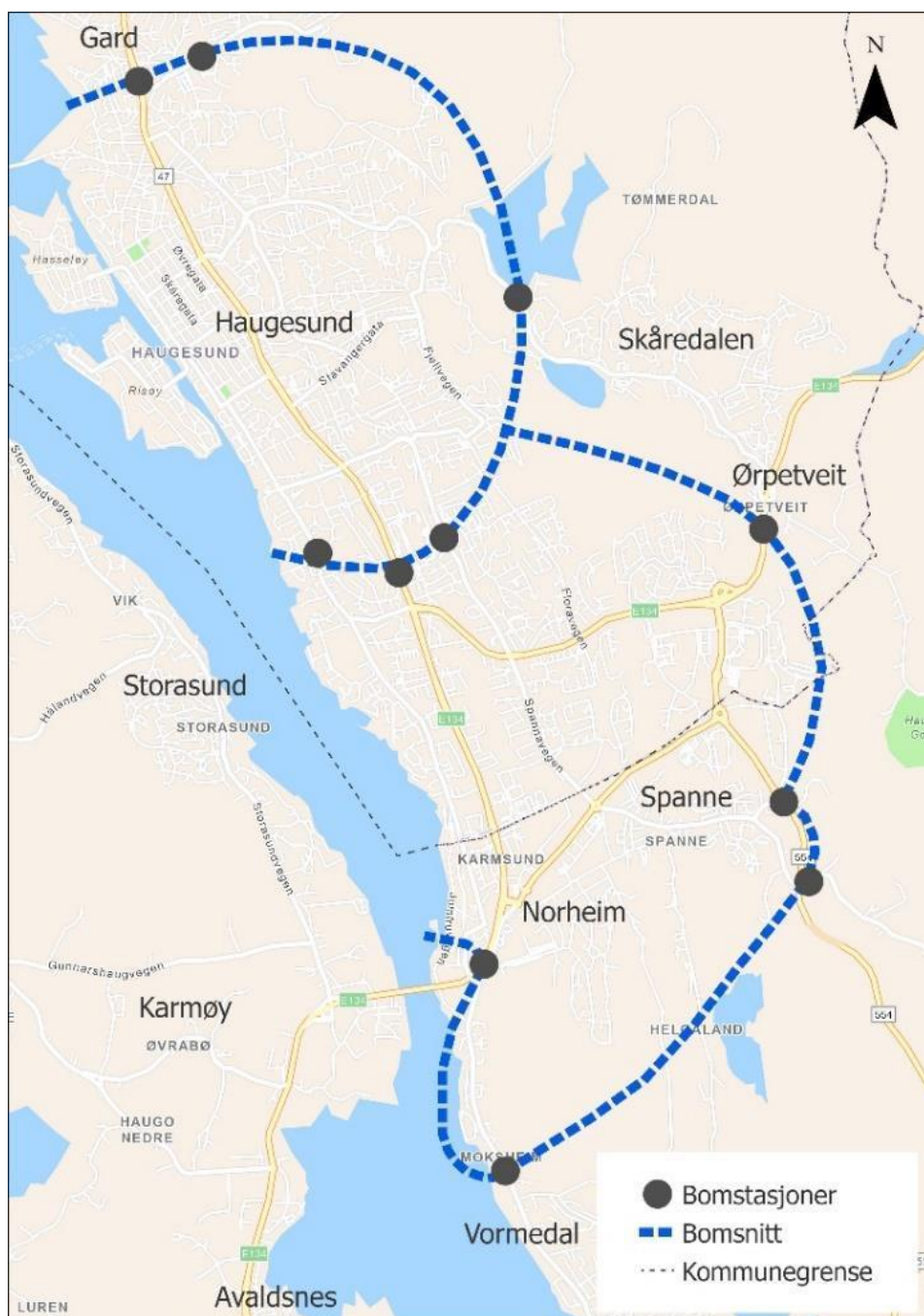


Bomstasjon nr. 9 Ny bru Eg – Sødal vert først etablert når bru til Eg (prosjekt nr. 12 i prioritert portefølje, tabell 4.1) er bygd (og berre om den vert opna for ordinær trafikk). Dvs. i første omgang vert det bygd 9 nye bomstasjonar. To bomstasjonar (nr. 10 og 11) har noko justert plassering i høve til kartet ovanfor.

Bypakke Haugesund og fastlands Karmøy

Stortinget vedtok 4.6.2024 ein ny bompengepakke (bypakke) for Haugesund- og fastlands-Karmøy, Prop 68 S (2023-2024). Det er lagt til grunn 3 170 mill. kr. i

nettobompenginntekter og 15 år med innkrevjing. Pakken har mål om nullvekst i personbiltransport. Pakken omfattar fem store veg- og gateprosjekt, ni gang- og sykkelprosjekt og sekkepostar for programområdetiltak. Samla er investeringsvolumet om lag 4,7 mrd. kr (2024 kr).



11 bomstasjonar skal setjast opp i byområdet. Bomstasjonane vil danna ein ring omkring sentrumsnære område i Haugesund, og ein annan ring sør i byområdet.

Bomstasjonene i sentrumsringen skal stå på dei same plassane som stasjonane i dagens Haugalandspakke, medan ein del av stasjonene i den søndre ringen vil vera nye. Dei nye bomstasjonane vil få innkrevjing i begge køyreretningane.

7.4. Framtidige prosjekt

Prosjekt vedteke i Stortinget, men med innkrevjing etter 2025

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabrua

Sotrasambandet er venta å opna innan 1.07.2027. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Bruttobompengeinntekter er rekna til om lag 7,3 mrd. 2018 kr. og det er føresett at Ferde sitt bompengebidrag til prosjektet er 6,5 mrd. 2018 kr. Innkrevjinga vil skje i stasjonar på ny og gamal bru.



Bilete: Sotralink AS

Taksten i takstgruppe 1 er i proposisjonen sett til 50 kr. i 2018 kr. Denne vil bli prisjustert med utviklinga i byggekostnadsindeksen fram mot opning. Det vil bli innført maksimal elbiltakst (per i dag 70 prosent) i dette prosjektet.

E18 Tvedestrand – Dørdal

Stortinget vedtok 23. mars 2021 Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder til Stortinget. Dette prosjektet er Ferde sitt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr. og i km.) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtalar mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans. Bruttobompengeinntektene er rekna til om lag 5 950 millionar 2020 kroner. Av desse føreset ein at 3 910 millionar 2020 kroner blir nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekkja finansieringskostnadar og innkrevjingskostnadar. Bompengerperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar.

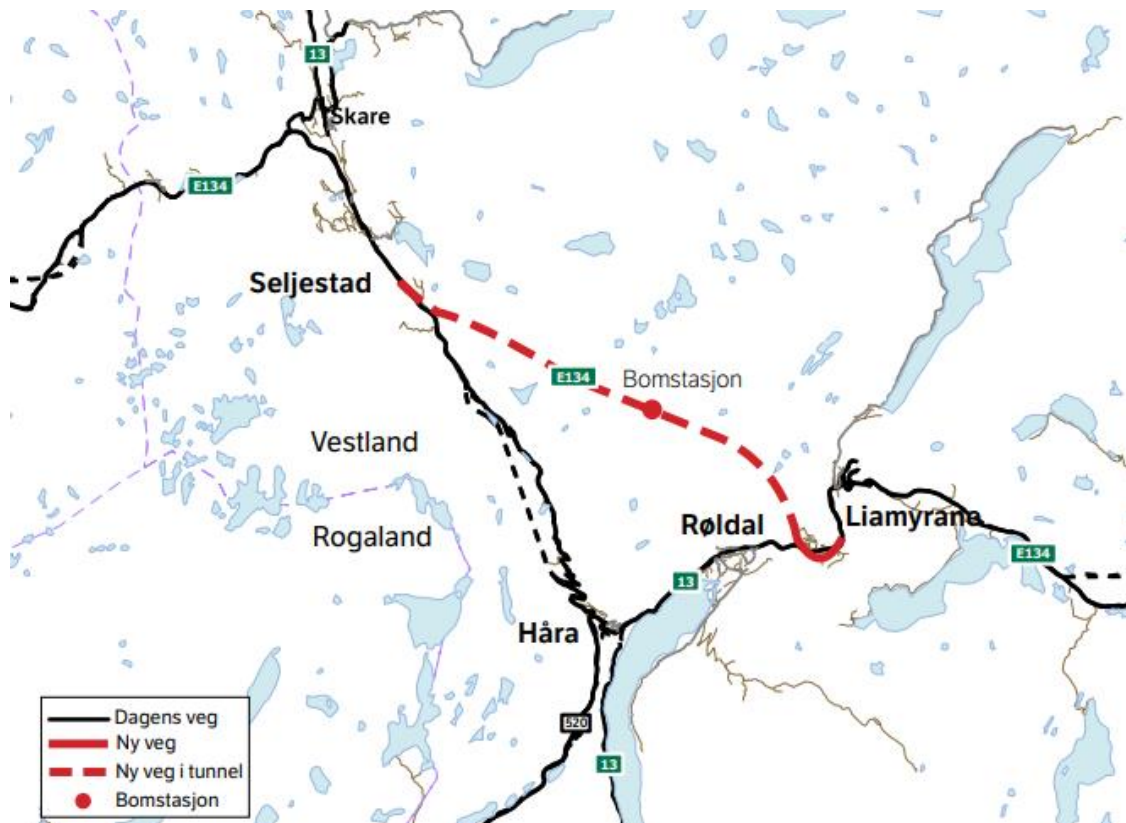
Prosjektet skulle ifølge planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028. Nye Veier har gjennomført ei verdioptimalisering for å kunna realisera prosjektet økonomisk og gjera det meir berekraftig. Det pågår reguleringsplanlegging i Kragerø-Bamble, med forventa planvedtak rundt årsskiftet 2024/2025. På strekninga Tvedestrand – Gjerstad pågår det reguleringsplanarbeid for delstrekninga med forventa offentleg ettersyn siste halvdel av 2024.

Utbygginga ligg noko fram i tid og delparsellane vil truleg ikkje bli bygde ut samstundes, opplyser Nye Veier. Det er uvisst kor tid det vil koma bompengeinnkrevjing i dette prosjektet.

E134 Røldal – Seljestad

Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland* vart vedteke i Stortinget 11.4.2024. Ferde signerte prosjektavtale 4.7.2024. Prosjektet E134 Røldal–Seljestad er fyrste byggjetrinn på strekninga E134 Vågsli–Seljestad, og det er eit viktig bidrag til ein meir vintersikker veg over Haukeli, som vil betra trafikktryggleik og framkomst. Prosjektet omfattar i hovudsak ny tunnel som vil redusera stigninga vesentleg og korta ned strekninga med om lag 6 km. Reisetida blir redusert med om lag 18 minuttar for tunge køyretøy og om lag 12 minuttar for personbilar.

Det er lagt til grunn eit bompengebidrag på 691 mill. 2024-kr. Dette utgjør 16,9 prosent av finansieringsramma. Garantibeløpet er samla 1367 mill. kr. Innkrevjinga vil skje som etterskottsinnskrevjing i ein bomstasjon i tunell, og innkrevjingsperioden er 15 år. Det er lagt opp til at rekvireringa frå Ferde startar frå 2027 og at bompengeinnskrevjinga kan ta til frå 2032.



Proposisjon:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-89-s-20222023/id2969643/>

Aktuelle prosjekt – vedteke lokalpolitisk, men som ikkje har kome i proposisjon til Stortinget

Forlenging av Førdepakken

Det er gjort lokalpolitiske vedtak om forlenging av Førdepakken, ref. sak PS41/2023, handsama i fylkestinget i Vestland 13.06.2023. Regjeringa har 8. desember 2023 gjeve tilsegn om forlenging. Men sjølv om Samferdselsdepartementet har gitt tilsegn om at det kan arbeidast vidare med

sikte på ei forlenging av bompengerperioden på fem år, må ei sak om forlenging på vanleg måte leggjast fram for Stortinget. Proposisjonen er no til kvalitetssikring. Departementet vil truleg leggja den fram for behandling i Stortinget i november 2024.

E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren

Bystyret i Kristiansand vedtok 16.02.2022 Nye Veier sitt framlegg til delvis bompengefinansiering av E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren. Liknande vedtak vart gjort av fylkestinget i Agder 3.5.2022. I det faglege grunnlaget frå Nye Veier er kostnadsanslaget føresett å vera på 5,7 mrd. 2021-kroner. Den statlege andelen utgjer om lag 76 pst og bompengeandelen utgjer om lag 24 pst. Garantibeløpet er rekna til å vera 1982 mill. 2021-kroner. Bompengerperioden er 15 år og innkrevjinga vil skje i to bomstasjonar. Reguleringsplanen er behandla i Kristiansand kommune og har vore på offentlig ettersyn. Den vidare framdrifta er avhengig av Nye Veier sin likviditet og Samferdselsdepartementet si behandling av prosjektet.



Bilete: Nye Veier

E39 Bue – Ålgård

Fylkestinget i Rogaland vedtok 23.02.2021 å delfinansiera Nye Veier sitt prosjekt ny E39 mellom Bue i Bjerkreim kommune og Ålgård i Gjesdal kommune. Garantibeløpet var då på 844 mill. kr. Bompenggebidraget er 598 mill. 2020 kr. og utgjør om lag 20 prosent av finansieringsopplegget. Grunna kostnadsvekst vedtok fylkestinget 26.04.2022 å utvida garantiramma til 972 mill. kr. Brukarane av ny E39 Bue-Ålgård betalar for lengda ein køyrer, og med ein lik kilometertakst på heile strekninga. Det vert to bomstasjonar – ein på strekninga Bue-Skurve - og ein på strekninga Skurve - Ålgård. Reguleringsplanane for ny E39 mellom Bue og Ålgård er vedteke av kommunestyra i Bjerkreim og Gjesdal.

Prosjektet er ikkje prioritert av Nye Veier for utbygging.

E16 Arna – Stanghelle

I Nasjonal Transportplan 2025-2036 er dette prosjektet prioritert i første seksårsperiode. Det er lagt opp til at 3,7 mrd. 2024 kr. skal finansierast med bompengar. Fylkestinget i Vestland slutta seg 22.6.2022 til at utbygginga av E16 Arna-Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansiert med bompengar.



Bilete: Statens vegvesen

Statens vegvesen ventar på oppdragsbrev frå Samferdselsdepartementet som truleg vil avklara den nærmare framdrifta for proposisjonsarbeidet.

Potensielle bompengeprojekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk

Ferde er kjent med at det vert sett på /arbeidt med

- Planar om ein pakke for vidareutvikling av Fv547 på Karmøy. Sak om strategival for vidare planarbeid og framtidig bompengepakke var oppe i kommunestyremøte i april 2024, men ingen av forslaga fekk fleirtal. Det er uvisst kor tid saka kjem opp igjen.
- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde), etter at Førdepakken er ferdig (ev. før om Førdepakken vert forlenga?). Prosjektet er prioritert i første periode av Nasjonal transportplan 2025 – 2036. Bompengebidraget er lagt inn med 0,9 mrd. Statens vegvesen ventar på oppdragsbrev frå Samferdselsdepartementet. Arbeidet vil truleg starta opp igjen i haust.
- Ny omkøyringsveg Fv44 Egersund sentrum. Det er gjort ein mogleighetsstudie.
- Revidert bompengelopplegg for E39 Svevatjørn - Rådal. Sak frå Statens vegvesen om alternativt bompengelopplegg vert truleg behandla lokalpolitisk hausten 2024.
- E39 Lyngdal vest – Bue. Utsett inntil vidare.
- Fv49 Tokagjelet i Vestland. Det blir vurdert delvis bompengefinansiering av Fv49 Steinsdalen- Eikedalen (Tokagjelet).
- Fv55 bru over Esefjorden i Vestland. Reguleringsplanen vart vedteke i Sogndal kommunestyre i mars 2024. Det skal vurderast om trafikkgrunnlaget er stort nok til at denne brua delvis kan finansierast med bompengar.

- Vestland fylkeskommune er i dialog med Osterøy kommune om ein eventuell bompengepakke på Osterøy.

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

Eigarmøte hausten 2024

Basert på styrevedtak frå 1. desember 2023 og i samråd med fylkeskommunane har Ferde fastsett slikt eigarmøte hausten 2024:

Eigarmøte nr. 2	20. september 2024	kl. 10:00 – 11:00
-----------------	--------------------	-------------------

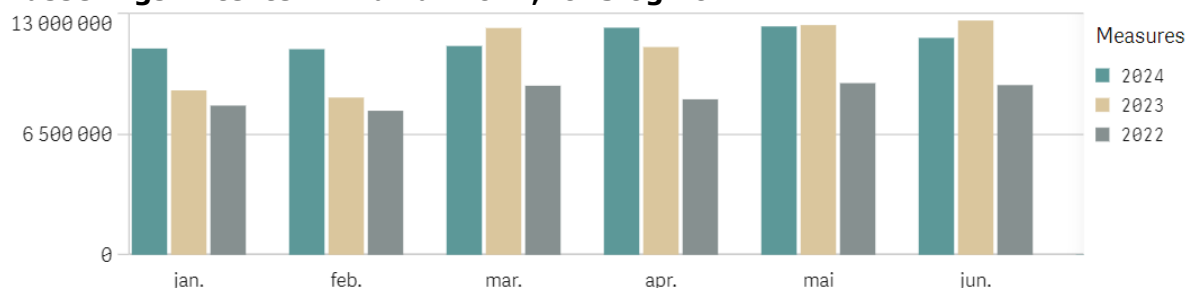
Eigarmøtet vert halde på Teams.

VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter

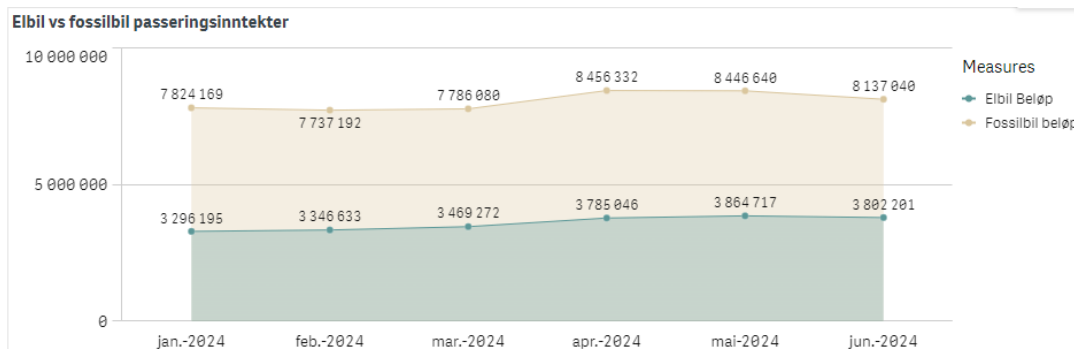
Merk at det kan vera små differansar mellom prosjektarka her og tabellane lenger framme, då tala for same periode endrar seg litt over tid og er tatt ut på litt ulike tidspunkt.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Askøypakken	Prop. 197 S (2012–2013) Prop. 101 S (2021–2022)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028 (2033)

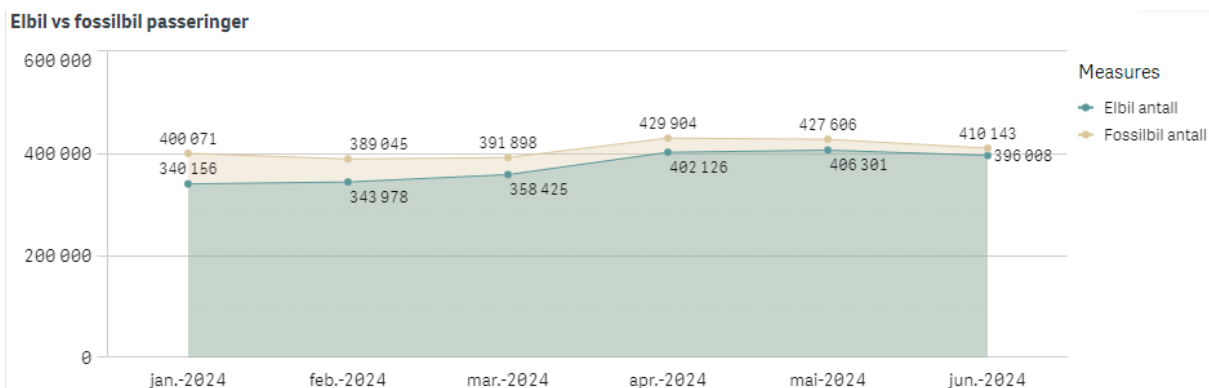
Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



Passeringsinntekt 1. halvår 2024



Passeringar 1. halvår 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 25 801. Det er 1242 høgare enn budsjettet for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 14,9 kr. Det er 1,16 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 69,9 mill. kr. Det er 6,3 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 4 695 719 i 1. halvår. Det er 10,6 prosent høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 47,9 prosent i 1. halvår 2024. Det er 5,1 prosent høgare enn i 1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 44,3 prosent i 1. halvår 2024. Det er 5,4

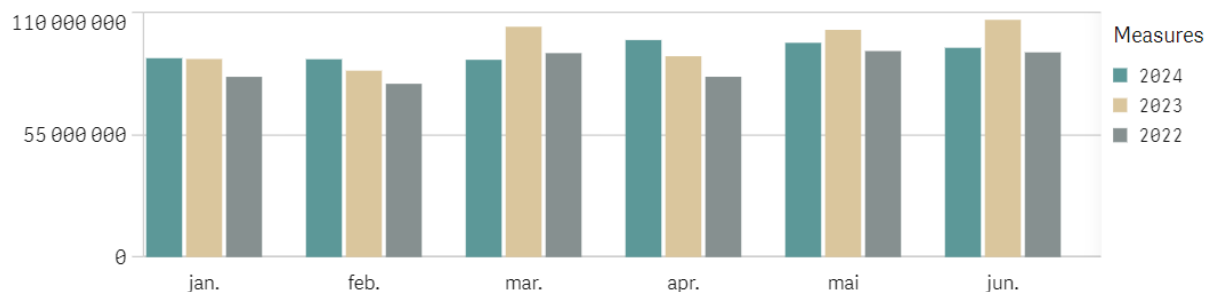
prosent høgare enn i same periode i 2023.

Merknader

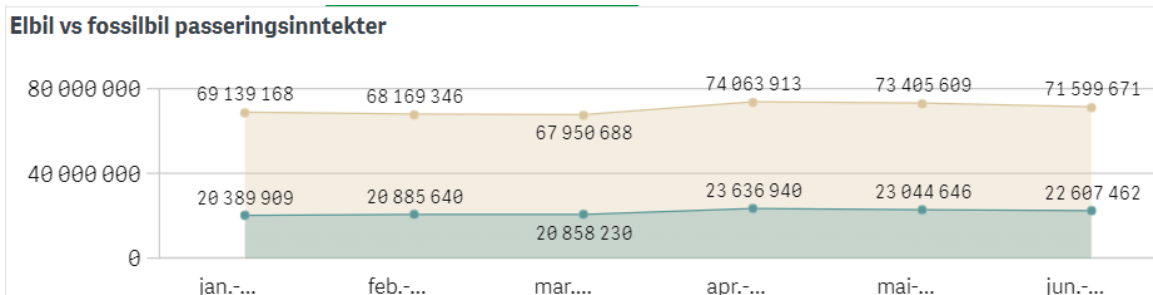
Auken i passeringar og inntekter skuldast oppstart av innkrevjing i ny bomstasjon i Kleppavegen frå 1. desember 2023. Elbilandelen er høg og aukande og vil truleg passera 50 prosent i løpet av hausten, noko som reduserer inntektene og snittaksten. Det er mogeleg å redusera elbilrabatten i dette prosjektet frå 50 til 30 prosent, men det krev tilslutnad frå Askøy kommune.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Bergen	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 – juni 2038

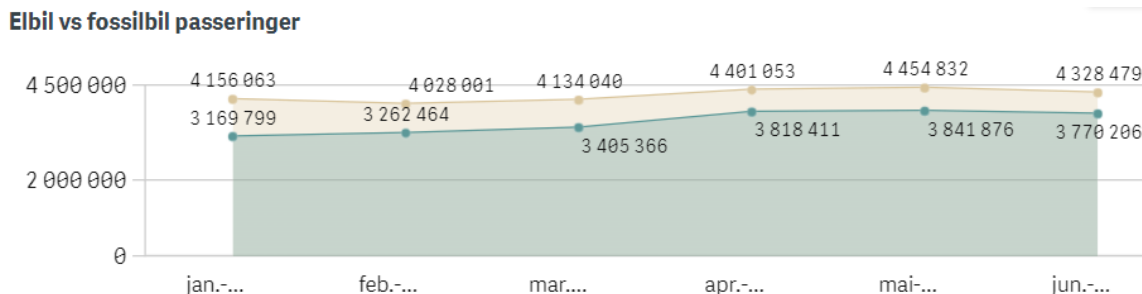
Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



Passeringsinntekt 1. halvår 2024



Passeringar 1. halvår 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 257 577. Det er 7 577 høgare enn budsjettert (nullvekstmålet) for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 11,88 kr. Det er 2,65 kr. lågare enn fastsett for 2024.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 557,1 mill. kr. Det er 3,3 % lågare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 46 878 995. Det er 0,2 prosent lågare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

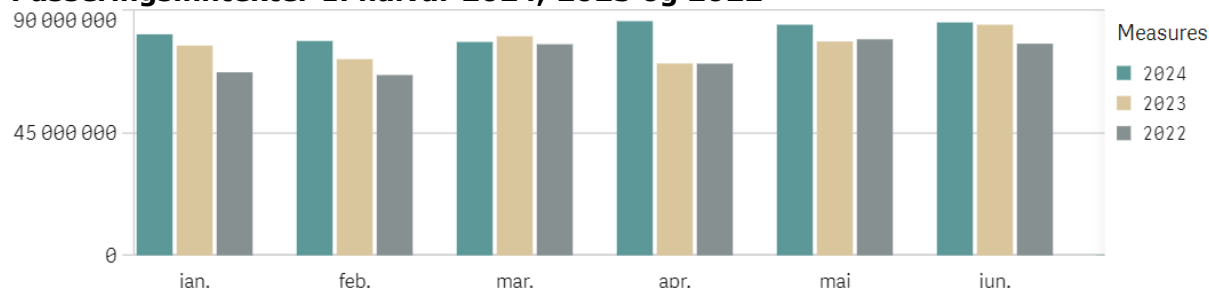
Andel elbilpasseringar er 45,5 prosent i 1. halvår 2024. Det er 5 prosent høgare enn i 1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 47,3 prosent i 1. halvår 2024. Det er 2,4 prosent høgare enn i 1. halvår 2023.

Merknader

Snittaksten held fram med å gå ned, noko som skuldast veksande elbilandel. Snittaksten i takstgruppe 1 for elbilpasseringar i første halvår 2024 er 6,29 kr. mot 16,58 for fossilbil. Ferde sendte 3.oktober 2023 forslag til justering av takstane i Bypakke Bergen, for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst, til lokalpolitisk behandling i Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Det er lite som tyder på at forslaget vert lokalpolitisk behandla. Det har ikkje vore vilje i Bergen kommune til å auka takstane opp til fastsett snittakst eller til å redusera elbilrabatten.

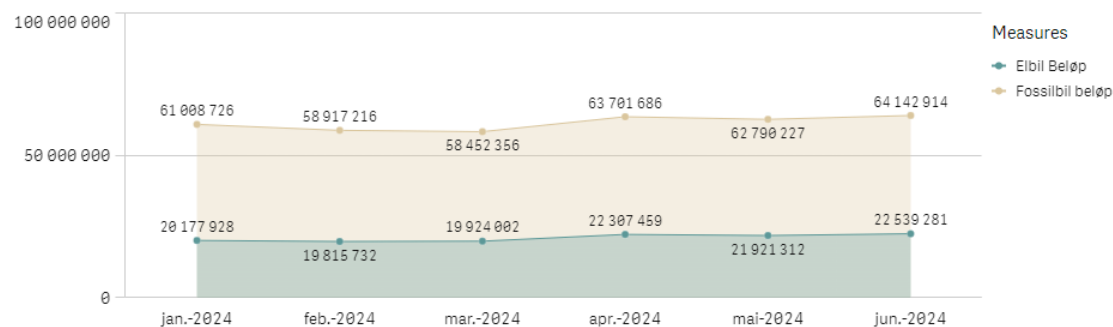
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Nord-Jæren	Prop. 47 S (2016 –2017)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



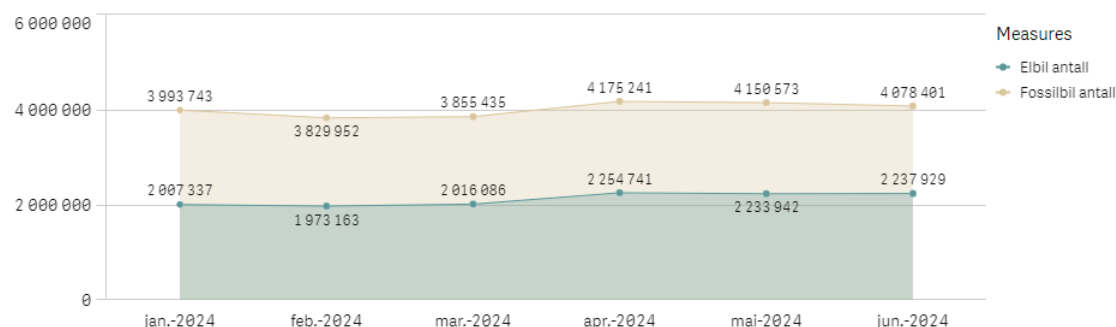
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 202 234. Det er 11 980 lågare enn budsjettert for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 13,47 kr. Det er 0,88 kr. lågare enn fastsett for 2024.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 495,7 mill. kr. Det er 7,0 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 36 806 553 i 1. halvår. Det er 0,5 prosent høgare enn i same periode i 2023.

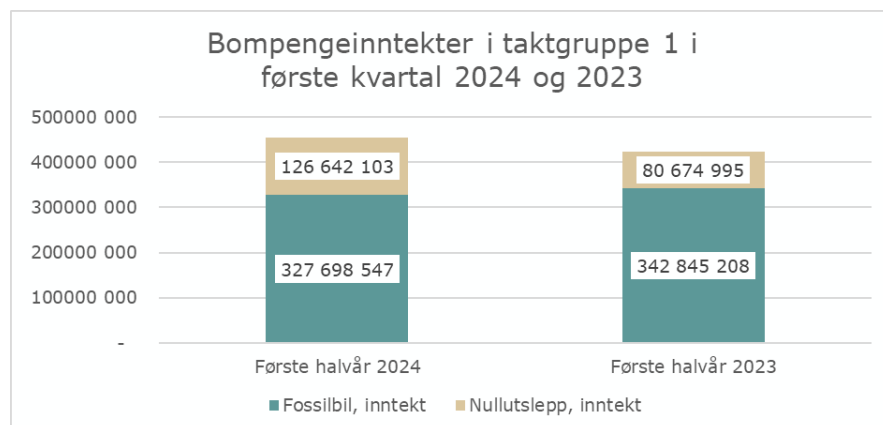
Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 34,6 prosent i 1. halvår 2024. Det er 4 prosent høgare enn i 1.

halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 33,5 prosent i 1. halvår 2024. Det er 1,4 prosent høgare enn i 1. halvår 2023.

Merknader

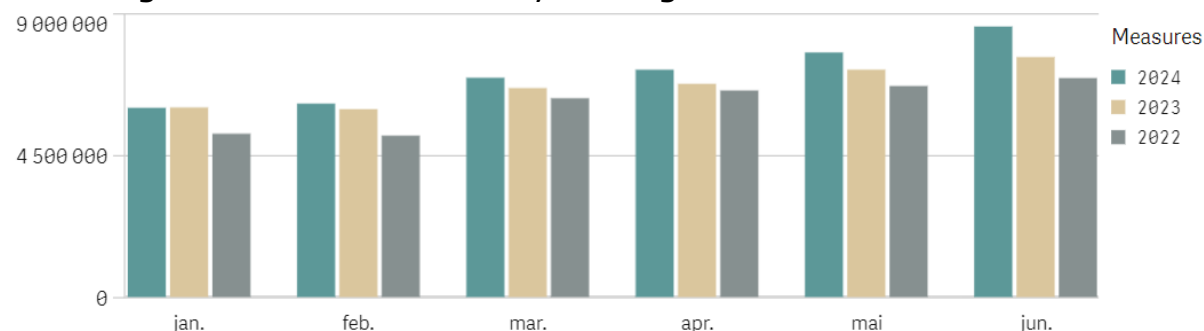
Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken) reduserte elbilrabatten 1. januar 2024 frå 50 prosent til 30 prosent, i takstgruppe 1 noko som har auka snittaksten og inntektene. Trafikken er om lag uendra frå same periode i fjor.



Merk at på grunn av kompensasjonen til Ryfast for felles timesregel med Bypakke Nord Jæren, vert om lag 22,3 lag mill. kr. trekt ut frå inntekta på 495,7 mill. kr.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bømlopakken	St. prop. nr. 78 (2008-2009). Prop. 2 S (2021- 2022)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2028. (2037, revidert)

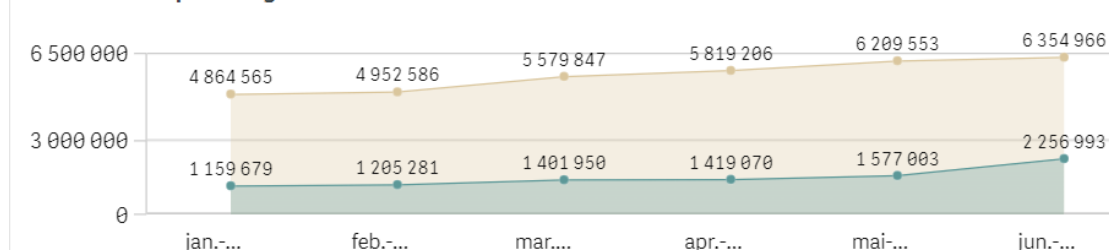
Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



Beløp

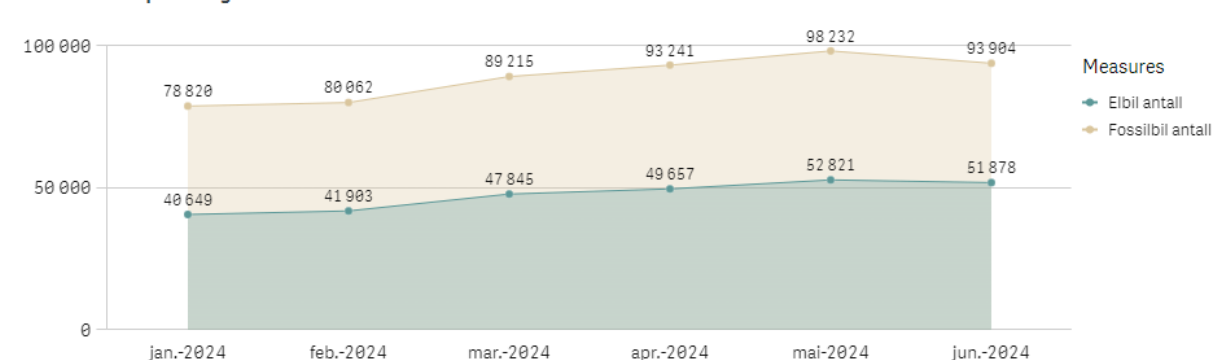
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 4496. Det er 538 høgare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 51,83 kr. Det er 8,6 kr. lågare enn fastsett frå revidert Bømlopakke.

Passeringinntekter og passeringar

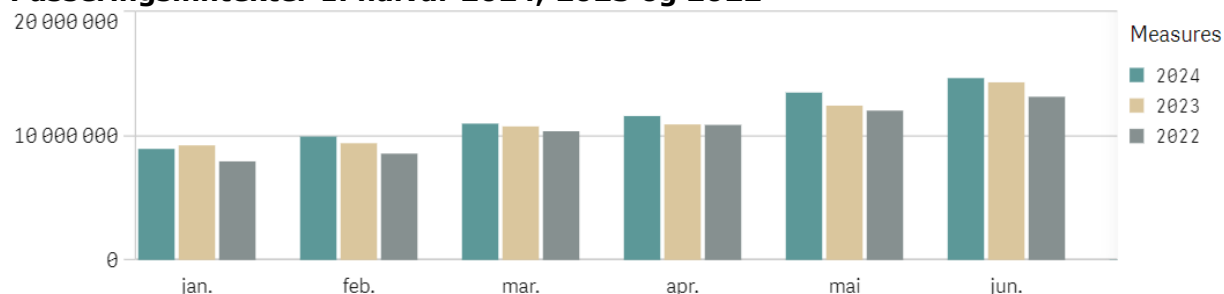
Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 42,8 mill. kr. Det er 6,1 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 1. halvår er 818 227. Det er 5,1 prosent høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 34,8 prosent i 1. halvår 2024. Det er 2,5 % høgare enn i 1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 8,2 prosent i 1. halvår 2024, det er same som i 1. halvår 2023.

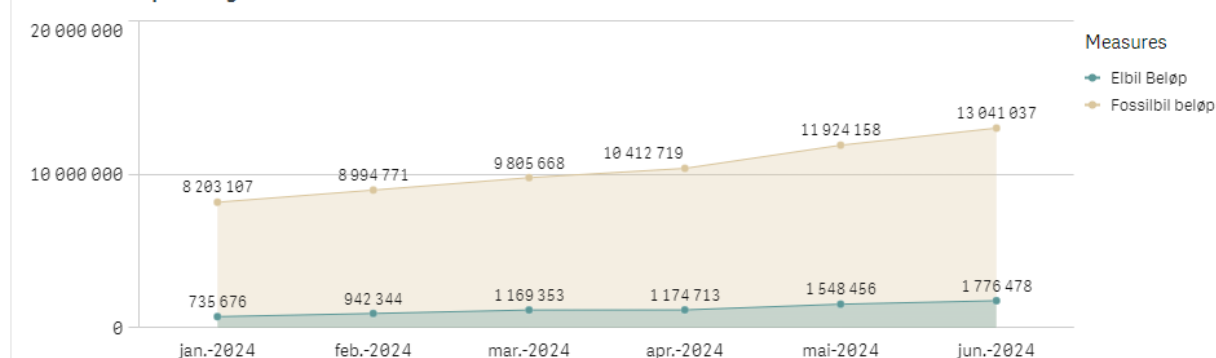
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E18 Tvedestrand - Arendal	Prop. 86 S (2015-2016)	Nye Veier	2019 – 2034.

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



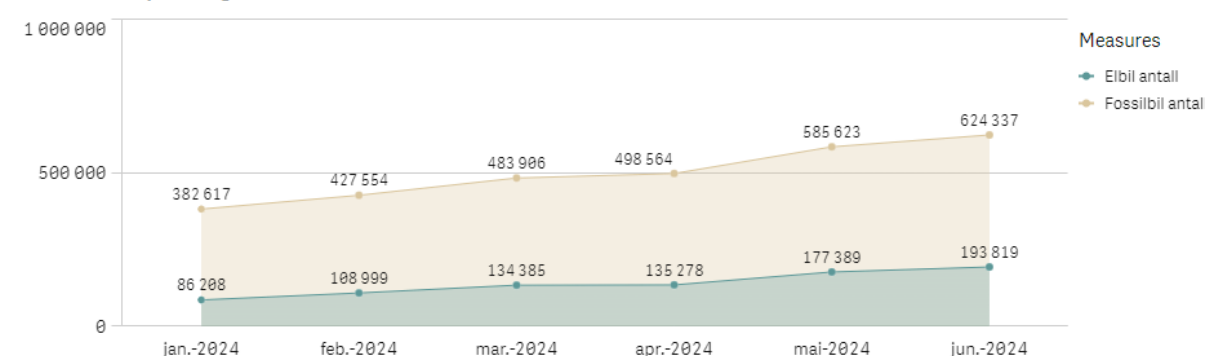
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 21092 . Det er 3 627 lågare enn budsjettet for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 18,16 kr. Det er 3,57 kr. lågare enn fastsett for 2024.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 69,7 mill. kr. Det er 4,1 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 3 838 696 i 1. halvår. Det er likt med same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 21,8 prosent i 1. halvår 2024. Det er 3,9 prosent høgare enn i

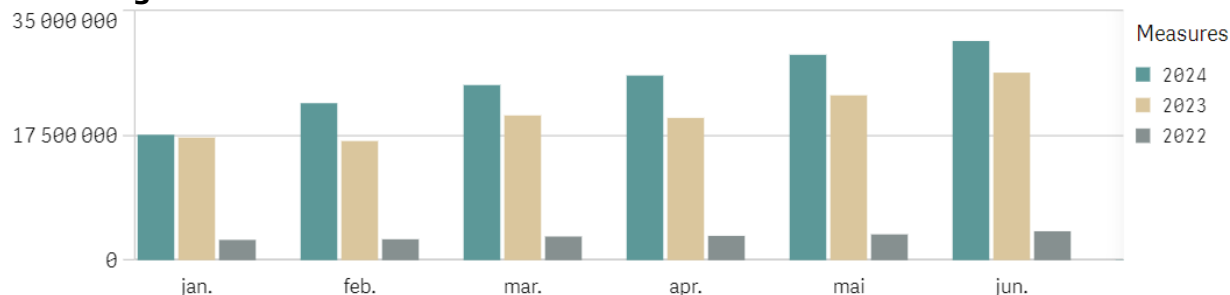
1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 0,7 prosent i 1. halvår 2024. Det er det same som i 1. halvår 2023.

Merknader

Passeringsinntektene har auka, men snittakst og trafikk er framleis lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Det er gjort takstvedtak om redusert rabatt for elbilar. Dette vil bli implementert i løpet av hausten.

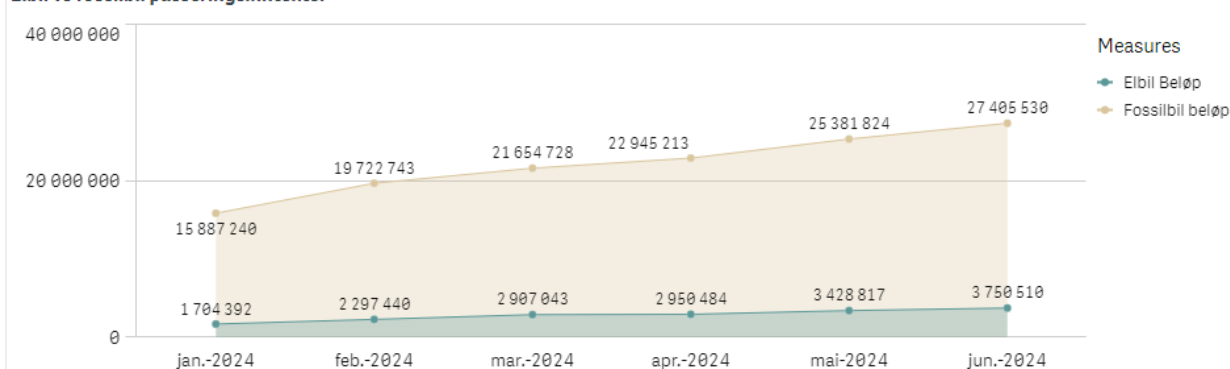
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Prop. 135 S (2016–2017)	Nye Veier	2023 – 2037.

Passeringsinntekter 1. halvår 2024



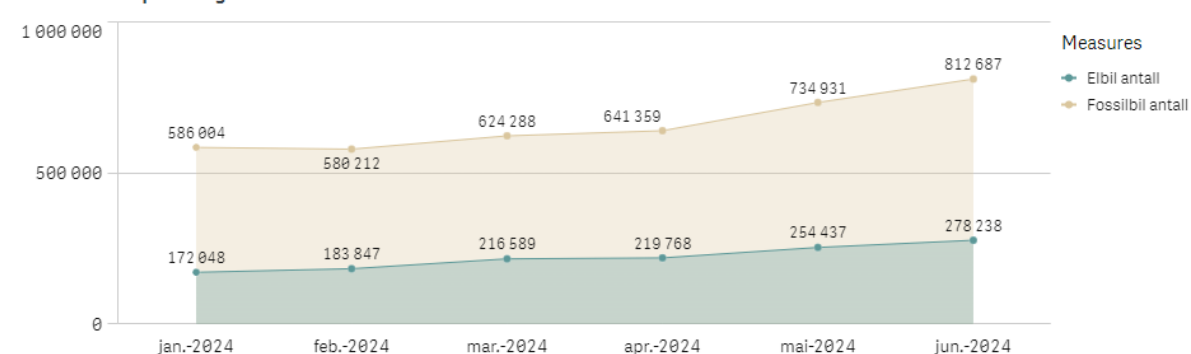
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 29 073. Det er 7 327 lågare enn budsjettert for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 28,28 kr. Det er 2,23 kr. lågare enn fastsett for 2024.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 150,0 mill. kr. Det er 21,4 prosent meir enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 5 304 450 i første halvår 2024. Det er 4,8 prosent lågare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 25,0 prosent i 1. halvår 2024. Det er 4,2 prosent høgare enn i

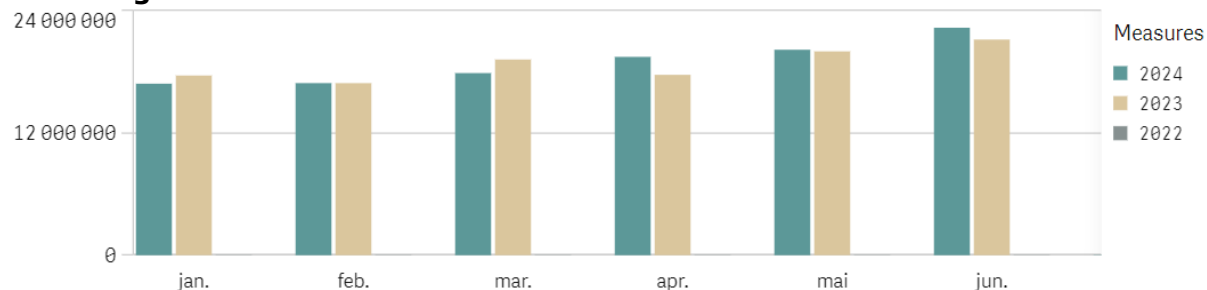
1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 1,3 prosent i 1. halvår 2024. Det er ein auke på 0,1 prosent frå 1. halvår 2023.

Merknader

For å oppnå fastsette snittakstar vart takstane auka med over 30 prosent 8. februar. Inntektene i første halvår er 26 mill. kr. høgare enn i same periode i fjor, trass i at trafikken er noko redusert. Det er lokalpolitisk bekymring for at høge takstar gjer at trafikken aukar på sidevegane til E39. Fylkestinget i Agder ønskjer ein gjennomgang av takststrukturen på E39. Der det mellom anna er aktuelt å vurdere forlenging innkrevjingstid, passeringstak for tunge køyretøy og redusert fartsgrense på Fv439.

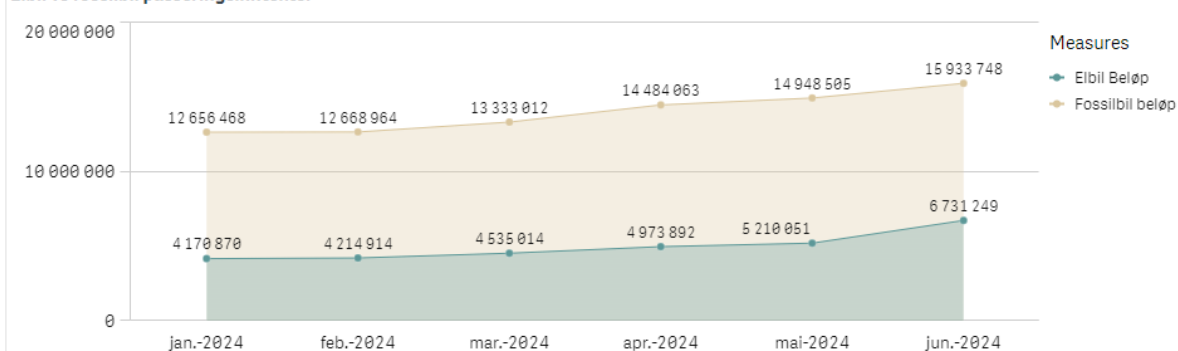
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Svevatjørn - Rådal	Prop 134 S (2013-2014)	Statens vegvesen	2023 – 2040.

Passeringsinntekter 1. halvår 2024



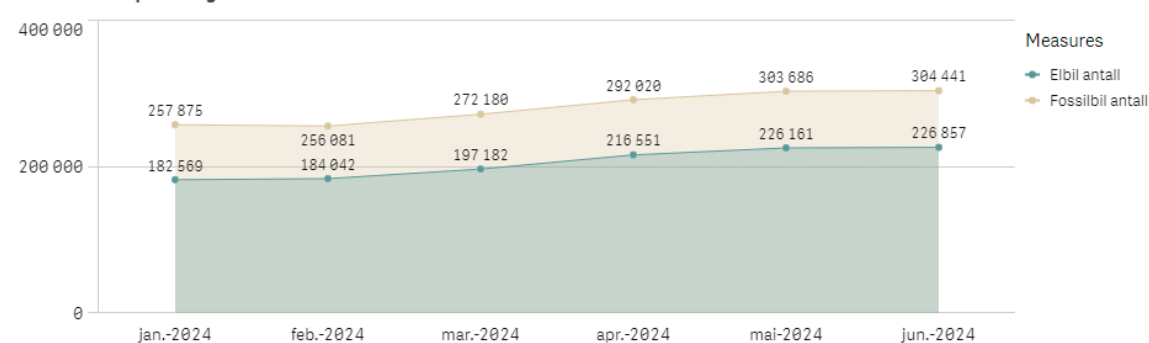
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 16042. Det er 857 høgare enn budsjettert
Realisert snittakst i denne perioden er 38,98 kr. Det er 12,0 kr lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 113,9 mill. kr. Det er 1,2 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 1. halvår 2024 er 2 919 659. Det er 2,1 prosent høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 42,3% i 1. halvår 2024. Det er 4,6 prosent høgare enn i same

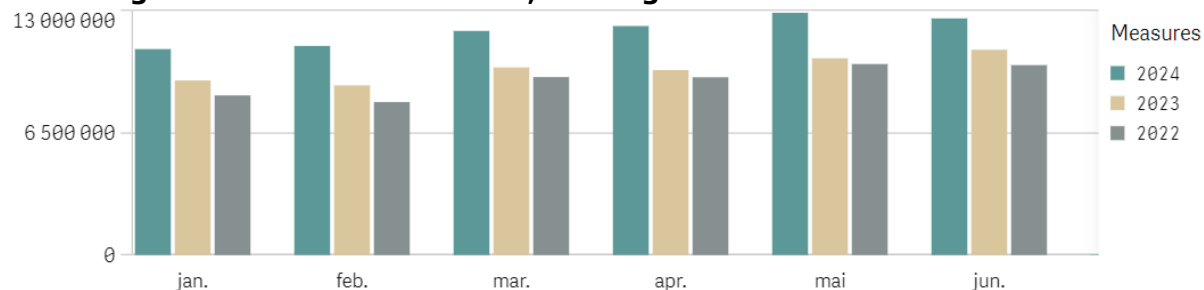
periode i 2023. Andel fritakspasseringar er 1,9 prosent i 1. halvår 2024. Det er 0,2 prosent høgare enn i 1. halvår 2023.

Merknader

Snittaksten er langt lågare enn budsjetttert grunna høg og aukande elbilandel. Reduksjonen i rabatten for nullutsleppskøyretøy frå 50 prosent til 30 prosent frå 14. juni 2024 vil gje høgare snittakst, i alle fall på kort sikt.

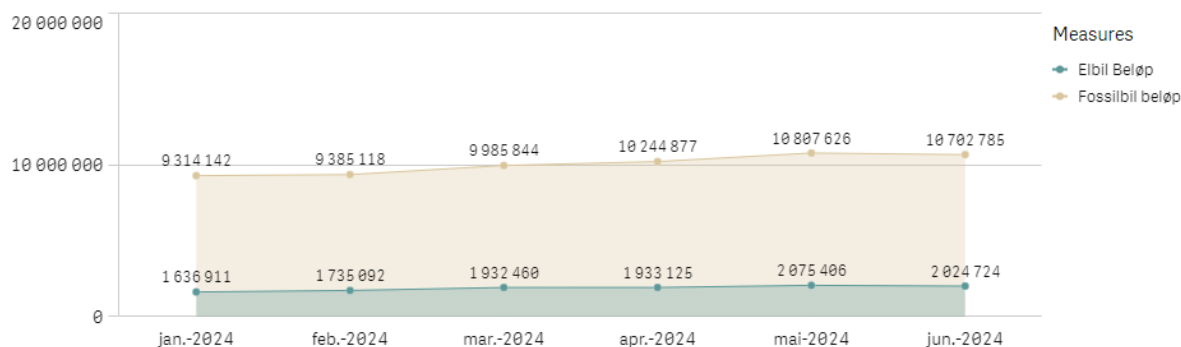
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Førdepakken	Prop. 137 S (2014–2015)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



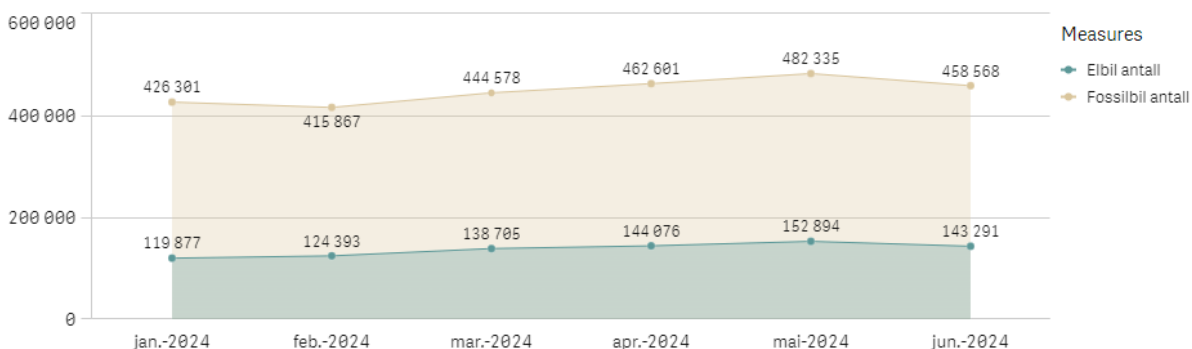
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2023 er 19 305. Det er 2584 meir enn budsjettet.
Realisert snittakst i denne perioden er 20,43 kr. Det er 2,15 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 71,8 mill. kr. Det er 20,6 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 3 513 484 i 1. halvår. Det er 2% høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 23,4 prosent i 1. halvår 2024. Det er 4,5 prosent høgare enn i 1

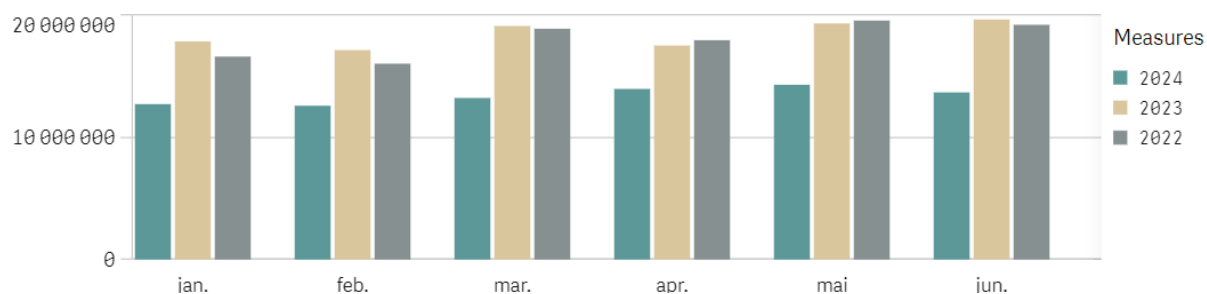
halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 33 prosent i 1. halvår 2024. Det er 1,8 prosent høgare enn i 1. halvår 2023.

Merknader

Inntektsveksten skuldast i all hovudsak at bompengetakstane auka og rabatten for nullutsleppskøyretøy vart redusert frå 50 prosent til 30 prosent 1. september 2023. Dessutan har talet på passeringar auka noko.

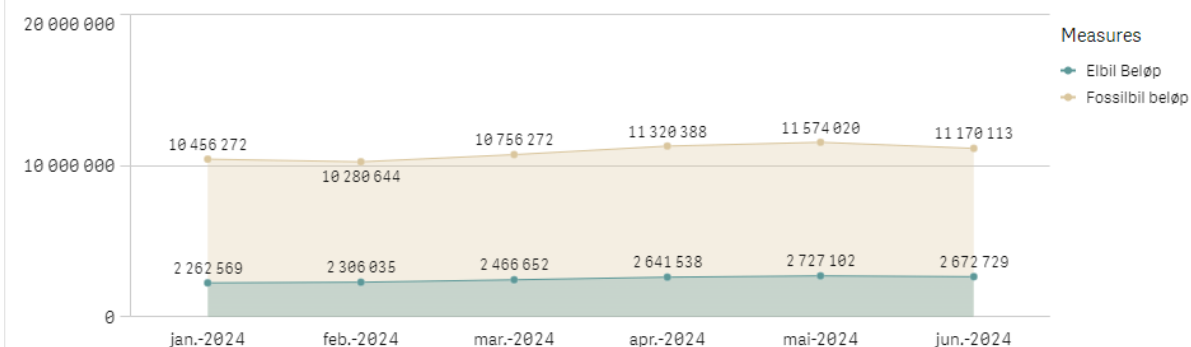
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevsingsperiode
Haugalandspakken	St. prop nr. 57 (2006– 2007) St. prop nr. 123S (2022-2023)	Rogaland fylkeskommune	2008 – 2023. (2025?)

Passeringsinntekter 1. halvår 2024,2023 og 2022



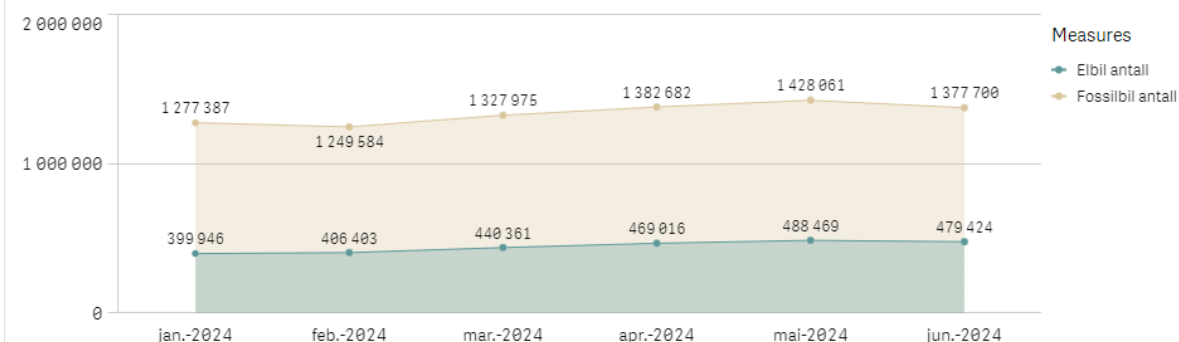
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 58 940 . Det er 1440 høgare enn budsjettert basert på den nye proposisjonen. Realisert snittakst i denne perioden er 7,52 kr. Det er 2,35 kr. høgare enn fastsett for 2024.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 80,6 mill. kr. Det er 27,1 prosent lågare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 1. halvår 2024 er 10 726 998. Det er 46,9% lågare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

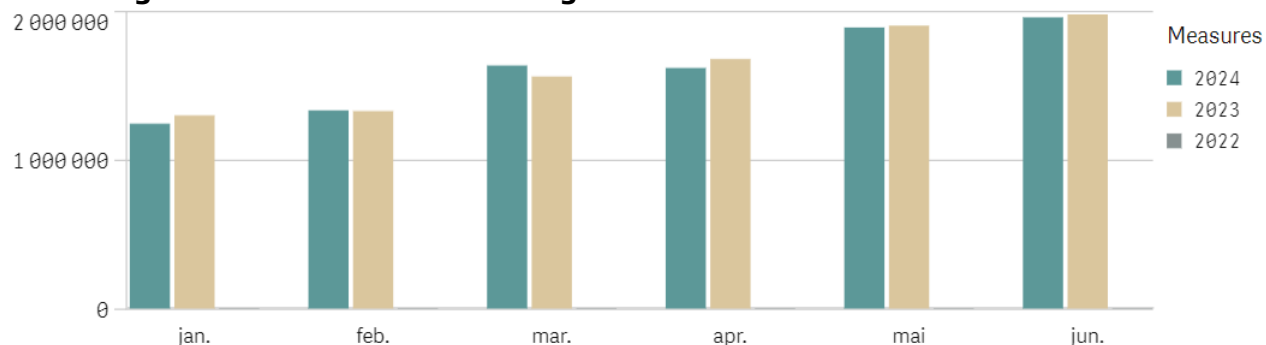
Andel elbilpasseringar er 25,0 prosent i 1. halvår 2024. Det er 3,8 prosent høgare enn i 1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 26,0 prosent i 1. halvår 2024, det er 13,8 prosent lågare enn i 1. halvår 2023.

Merknader

Reduksjonen i inntekt skuldast at innkrevjinga skjer i fire færre stasjonar (stasjonane på Karmøy) frå 1. juli 2023.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Kvinnheradpakken	Prop. 100 S (2021-2022)	Vestland fylkeskommune	2023 – 2038

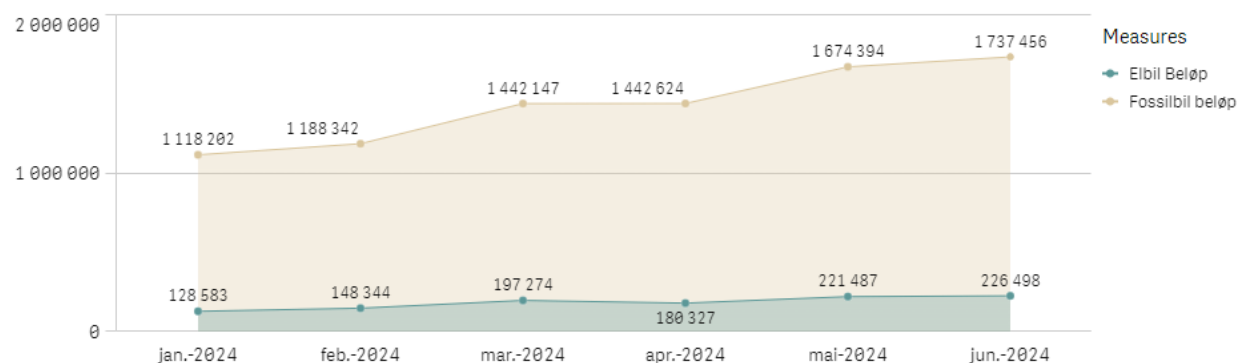
Passeringsinntekter 1. halvår 2024 og 2023



Beløp

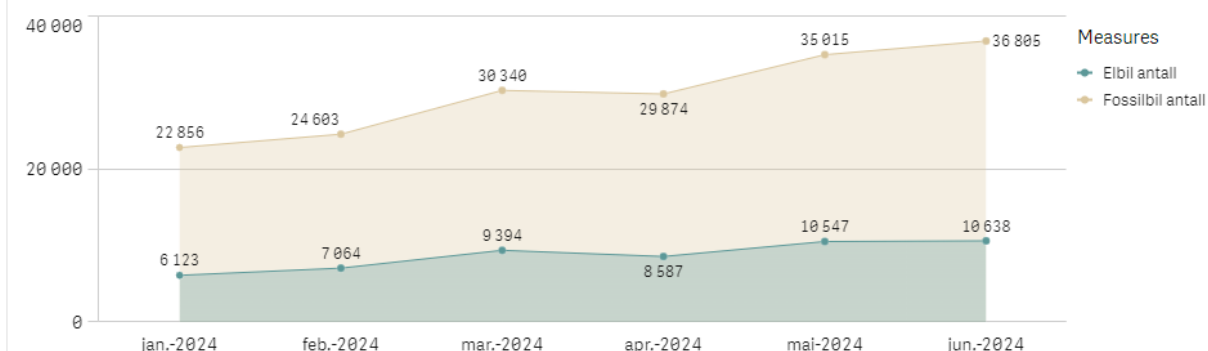
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 1274, dette er 52 høgare enn fastsett.

Realisert snittakst i denne perioden er 41,86. Det er 6,82 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 9,7 mill. kr., likt som i same periode i fjor.

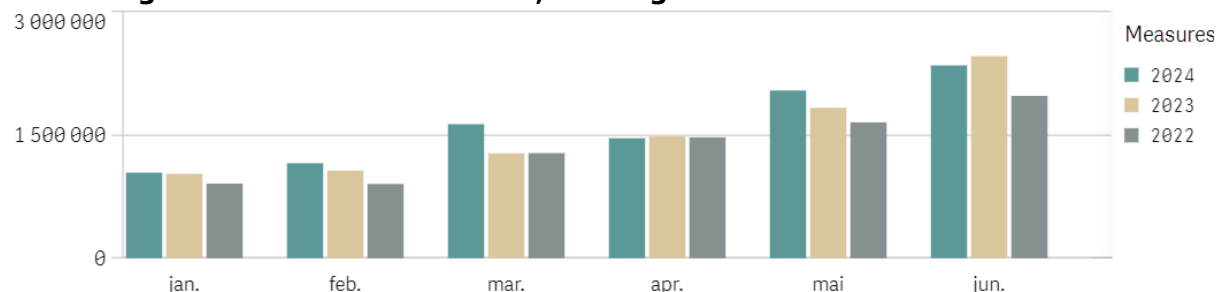
Talet passeringar er 231 846 i første halvår 2024, mot 230 413 i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 22,6 prosent i 1. halvår 2024. Opp 3,1 prosent i høve til same periode i 2023.

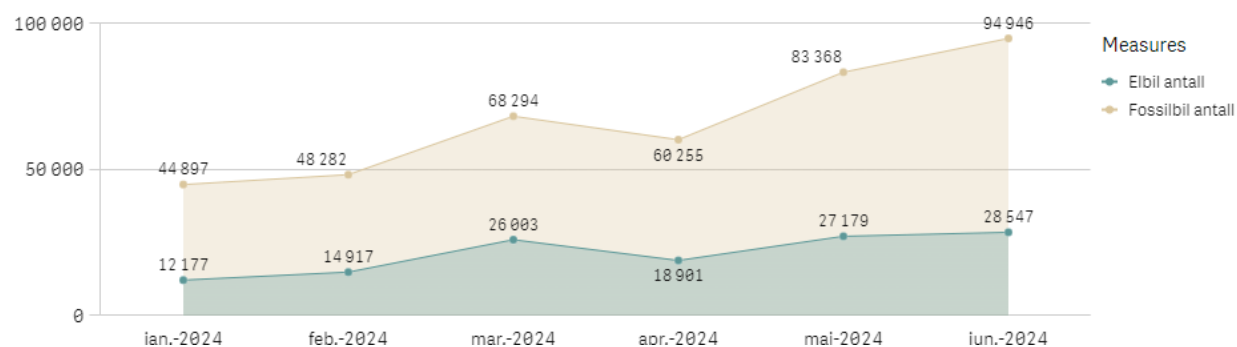
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Kvammapakken	St.prp. nr. 77 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2010 – 2029.

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



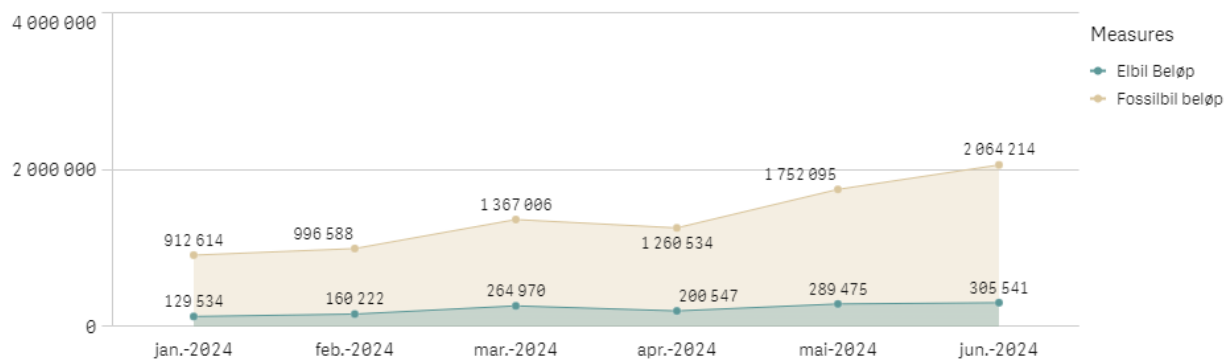
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 2900. Det er 133 høgare enn budsjettert for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 18,38 kr. Det er 4,5 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 9,7 mill. kr. Det er 6,1 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 1. halvår 2024 er 527 768. Det er 0,7 prosent høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 24,2 prosent i 1. halvår 2024. Det er 2,7 prosent høgare enn i

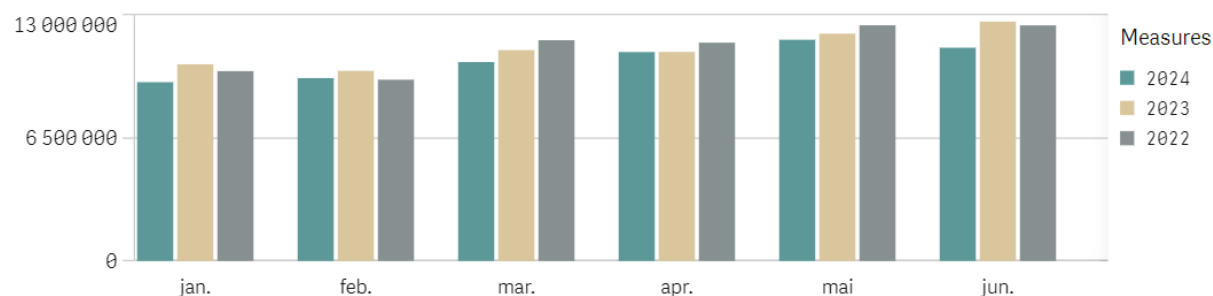
1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 14,3 prosent i 1. halvår 2024. Det er 0,9 prosent lågare enn i 1. halvår 2023.

Merknader

Takstane vart sette ned (halverte) 22.mars 2021 grunna tilskott. Prosjektet er ferdig utbygd og rekvirert. Prosjektet er forventa nedbetalt til 2027, to år før innkrevjingsretten går ut.

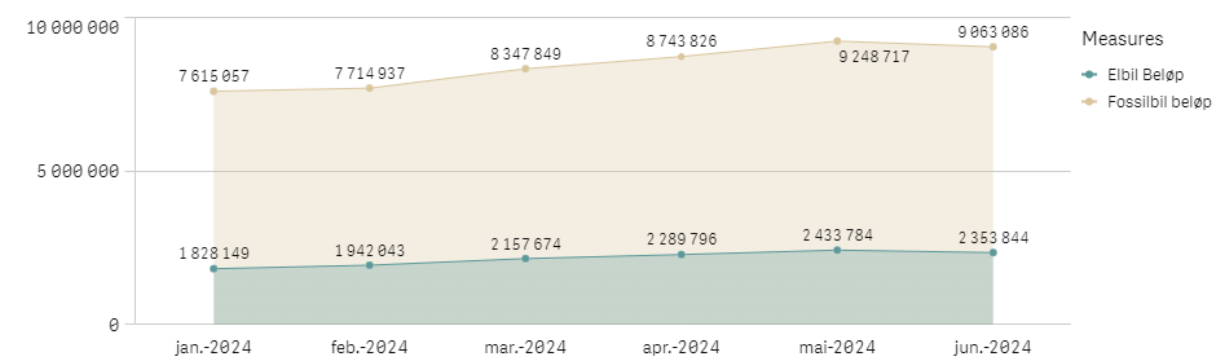
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Nordhordlandspakken	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2032.

Passeringsinntekter 1.halvår 2024,2023 og 2022



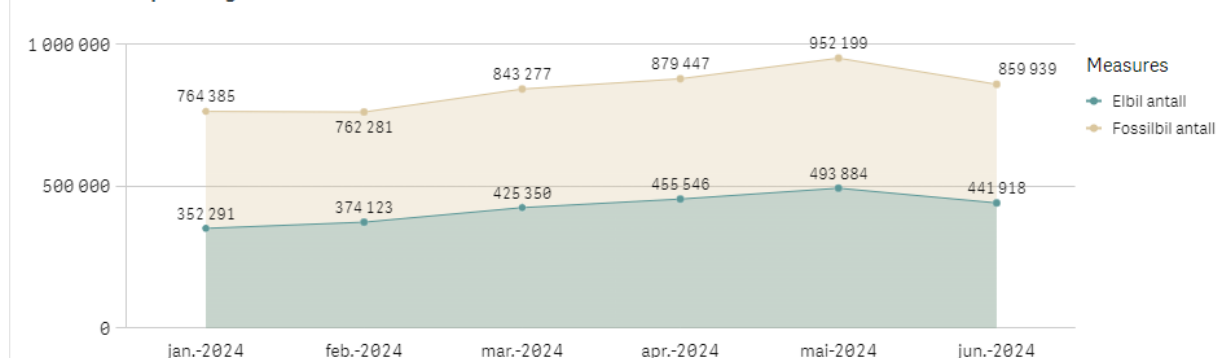
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 41 784. Det er 9227 lågare enn budsjettert for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 8,30 kr. Det er 0,6 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 63,7 mill. kr. Det er 5,2 prosent lågare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 1. halvår 2024 er 7 604 636. Det er 1 prosent høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

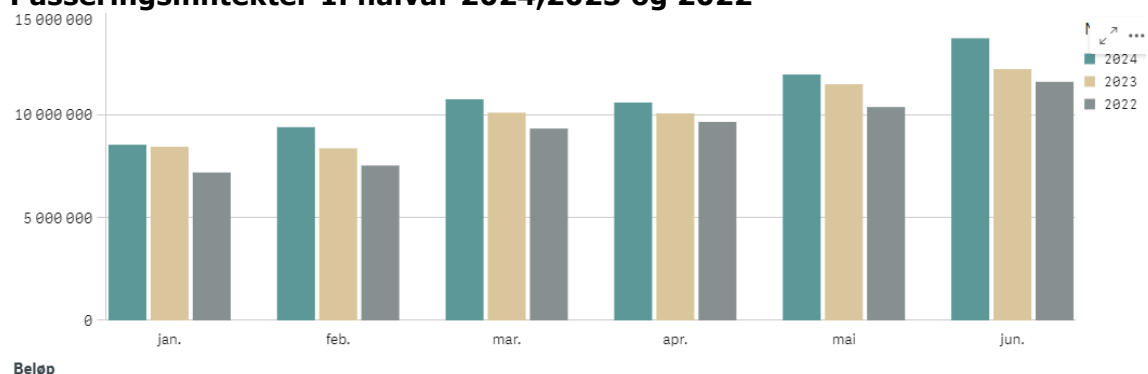
Andel elbilpasseringar er 33,4 prosent i 1. halvår 2024. Det er 3,7 prosent høgare enn i 1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 44,1 prosent i 1. halvår 2024. Det er 2,3 prosent høgare enn i 1. halvår 2023.

Merknader

Elbilandelen er høg og aukande, noko som reduserer inntektene og snittaksten. Det er mogeleg å redusera elbilrabatten i dette prosjektet frå 50 til 30 prosent, men det krev tilslutnad frå Alver kommune. 2. mai 2024 starta innkrevjinga i ny bomstasjon på Fv565 på Soltveit på Radøy. ÅDT i denne bomstasjonen i juni er 1208, dvs. at trafikken utgjer berre 2,8 prosent av passeringane i Nordhordlandspakken.

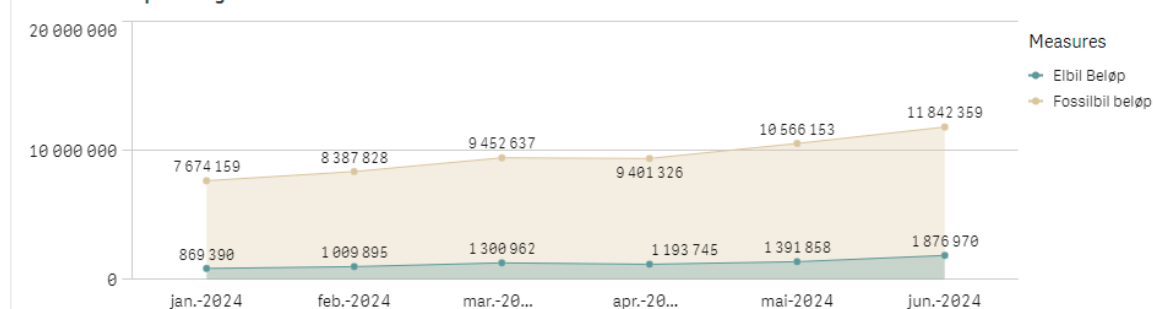
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Rogfast	Prop. 105 S (2016-2017) Prop. 54S (2021-2022)	Statens vegvesen	2019 – 2053.

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



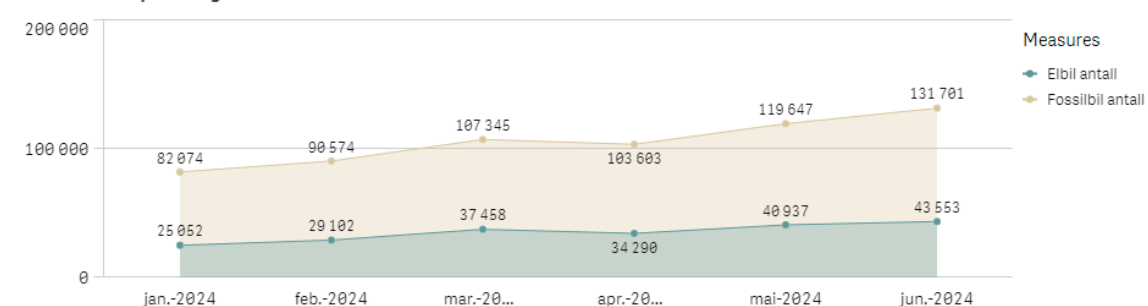
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snitttakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 4645 mot 4564 i same periode i 2023. Realisert snitttakst i denne perioden er 76,85 kr. mot 73,45 kr. i same periode i 2023. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i proposisjonar fastsett noko trafikk mål/prognose eller mål for gjennomsnittstakst.

Passeringinntekter og passeringar

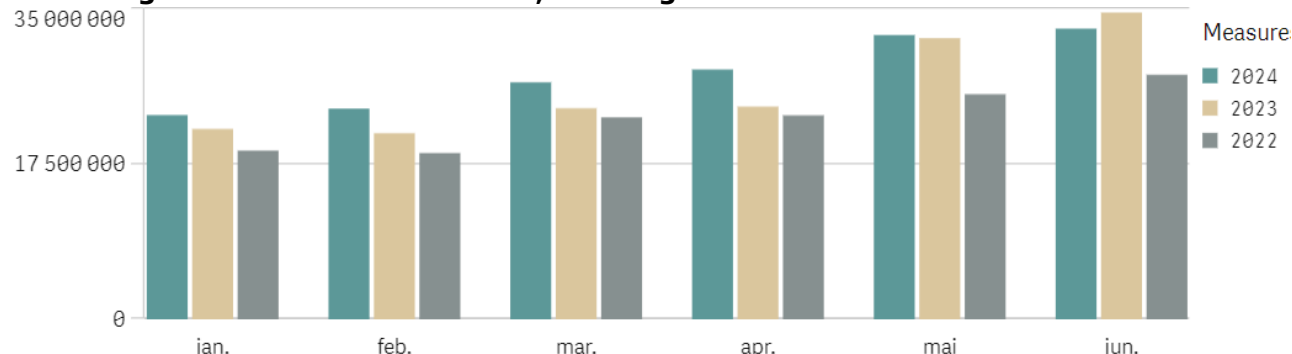
Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 65,0 mill. kr. Det er 7,1 % høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 845 336. Det er 2,3% høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 24,9 prosent i 1. halvår 2024. Det er 3,6 prosent høgare enn i 1. halvår 2023.

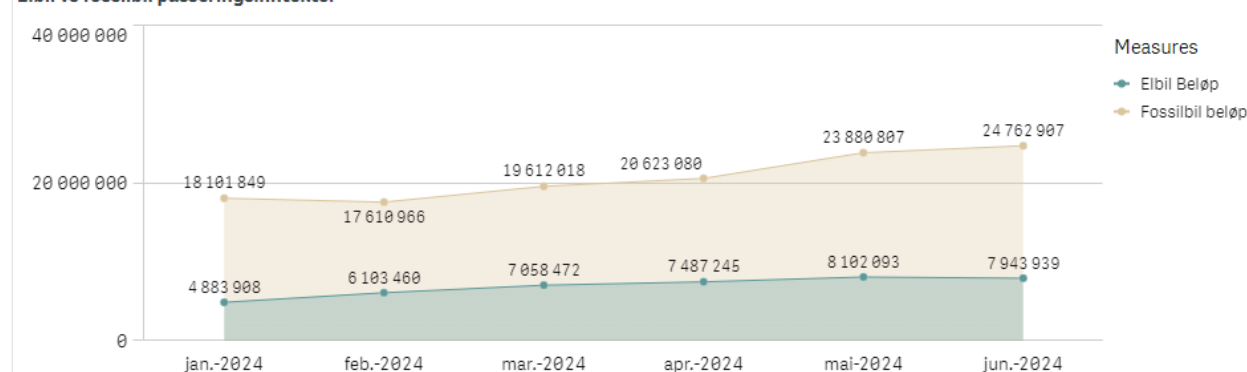
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 13 Ryfast	Prop. 109 S (2011–2012)	Statens vegvesen	2022 – 2041

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



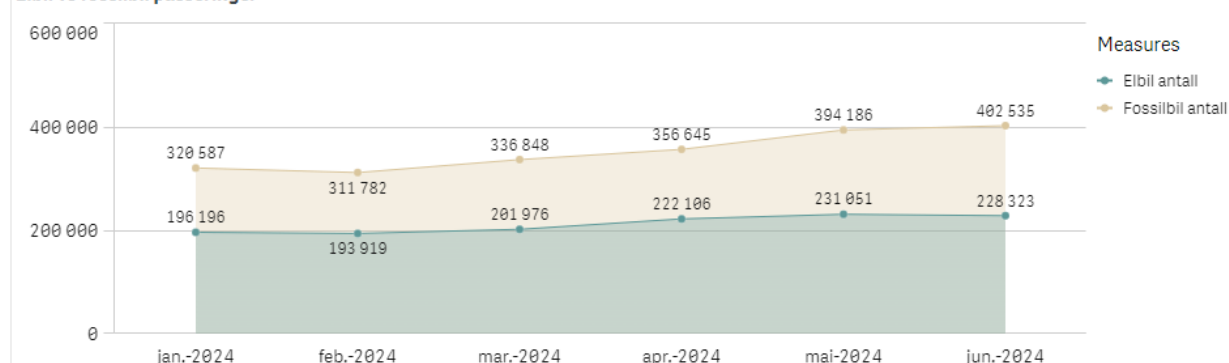
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 18 660. Det er 3520 lågare enn budsjettert for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 48,93 kr. Det er 0,89 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 166,2 mill. kr. Det er 6,4 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 3 396 148. Det er 0,5 prosent lågare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

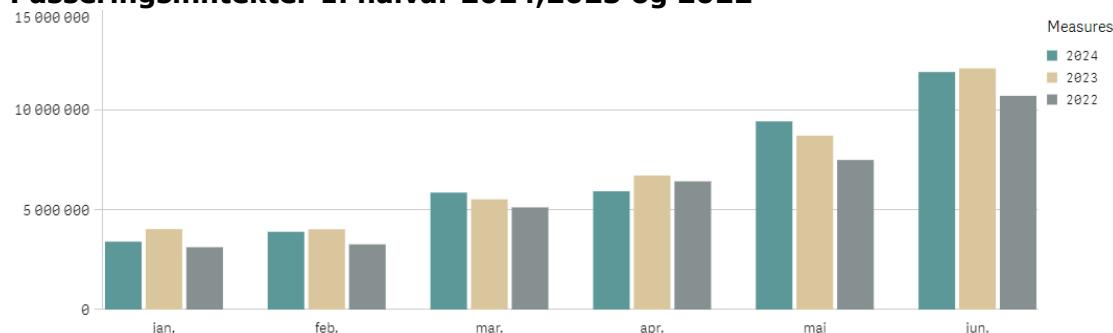
Andel elbilpasseringar er 37,5 prosent i 1. halvår 2024. Det er 3,8 prosent høgare enn i 1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 25,8 prosent i første halvår 2024. Det er 1,9 prosent høgare enn i første halvår 2023.

Merknader

Passeringsinntektene har auka etter takstendringane 3. mai 2023. Trafikken i år er om lag som i fjor, men lågare enn lagt til grunn i Prop. 44 S (2019-2020). Redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy frå 8.2.2024 og kpi-justering av takstane frå 1.7.2024 medverkar til å halda snittaksten oppe. Ryfast får kompensasjon frå Bypakke Nord – Jæren (Bymiljøpakken) grunna felles timesregel i Hundvågtunnelen. Denne kompensasjonen på om lag 22,3 lag mill. kr. for første halvår 2023 kjem i tillegg til inntekta på 166,2 mill. kr.

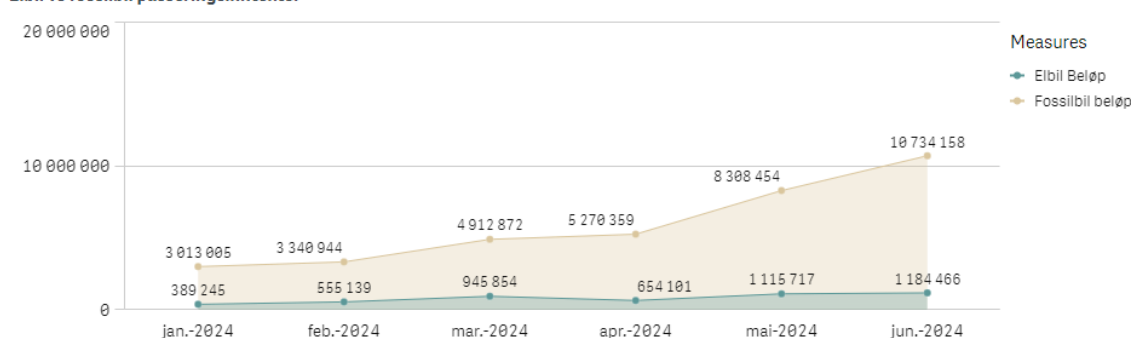
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 7_Rv 13 Hardangerbrua	St.prp. nr. 2 (2005-2006)	Statens vegvesen	2013 – 2028. (2030)

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



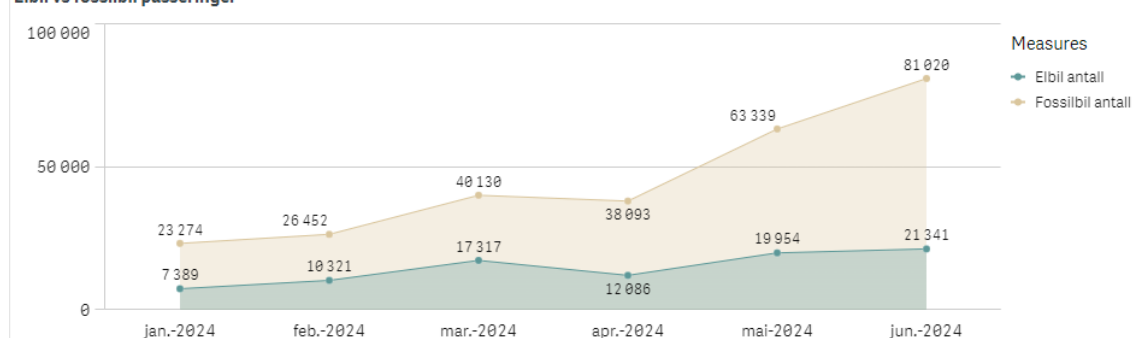
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT første halvår 2024 er 1982. Det er 240 høgare enn budsjettert for 2024. Realisert snittakst i denne perioden er 112,0 kr. Det er 51,37 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 40,4 mill. kr. Det er 1,6 prosent lågare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 360 716. Det er 0,5 prosent høgare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

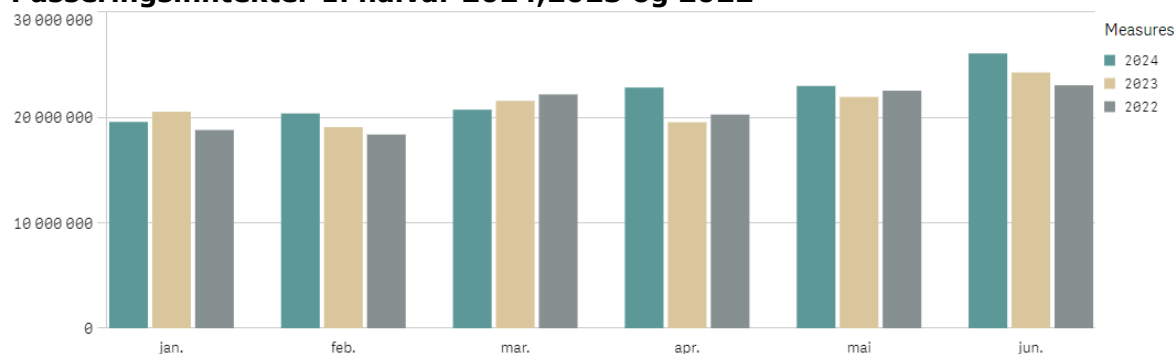
Andel elbilpasseringar er 24,5 prosent i 1. halvår 2024. Det er 3 prosent høgare enn i 1. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 2,2 prosent i 1. halvår 2024. Det er 0,1 prosent lågare enn i 1. halvår 2022.

Merknader

Inntektene i år er litt lågare enn i fjor. Innkrevjingsperioden er utvida med to år, til 2030, for å koma i mål med nedbetalinga av lånet i prosjektet. Frå 1.7.2024 vart rabatten for nullutsleppskøyretøy redusert frå 50 prosent til 30 prosent, noko som vil auka snittaksten.

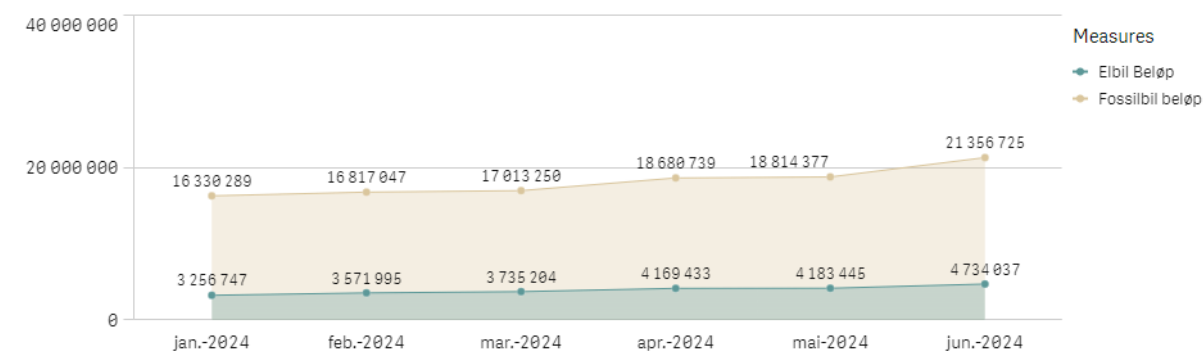
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (fase 2)	Prop. 95 S (2021–2022)	Statens vegvesen	2022 – 2036.

Passeringsinntekter 1. halvår 2024, 2023 og 2022



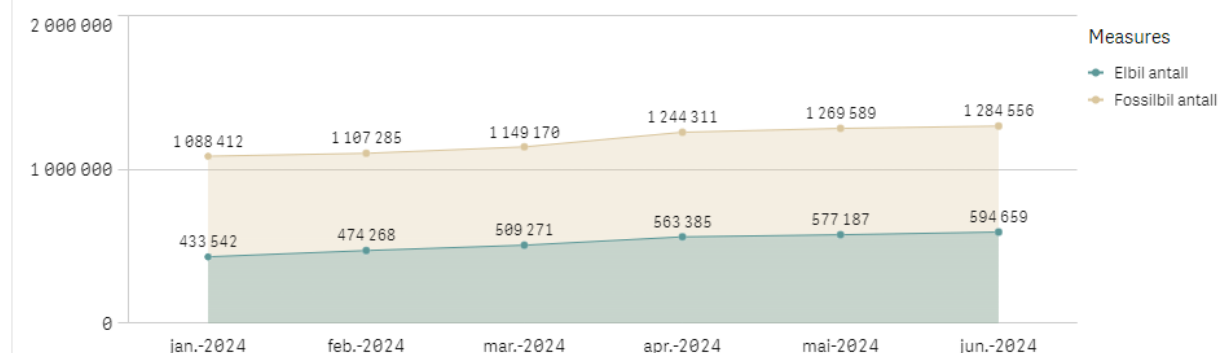
Passeringsinntekt 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 1. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2024 er 56 569. Det er 2069 høgare enn budsjettert for 2024 (fase 2). Realisert snittakst i denne perioden er 12,89 kr. Det er 1,21 kr. lågare enn fastsett for 2024.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2024 er 132,7 mill. kr. Det er 4,4 prosent høgare enn i

same periode i 2023. Talet passeringar er 10 295 627. Det er 0,7 prosent lågare enn i same periode i 2023.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 30,6 prosent i første halvår 2024. Det er 3,6 prosent høgare enn i første halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 13,2 prosent i første halvår 2024. Det er 1 prosent høgare enn i første halvår 2023.

Merknader

Både trafikk og inntekt har auka i år samanlikna med i fjor. Elbilandelen er høg og aukande, noko som reduserer inntektene og snittaksten. Det er mogeleg å redusera elbilrabatten i dette prosjektet frå 50 til 30 prosent, men det krev tilslutnad frå Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune.