Versjon, 11.09.2023

Rapport til eigarane 2023 - 2

Innhaldsliste

1. Oppsummering 4

2. Trafikk og inntekter 6

2.1. Trafikk og inntekter første halvår 2020, 2021, 2022 og 2023 6

2.2. Passeringar i Ferde sine prosjekt første halvår 2023 og 2022 7

2.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt første halvår 2023 og 2022 10

3. Fokusområde første halvår 2023 12

3.1. Prosjektøkonomien 12

3.2. Innkrevjing frå utanlandske køyretøy 13

4. Mandat og føringar 15

4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma 15

4.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde 16

5. Nye rammevilkår 17

5.1. 70 prosent elbiltakst 17

5.2. Timesregel for fullprispasseringar 17

5.3. Statlege delgarantiar 18

5.4. Tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på riksvegar utanfor storbyområda 18

5.5. Beredskapstakstar i Ferde sitt område 19

5.6. KVU for vegbruksavgift og bompengar 19

5.7. Grindgut 21

6. Finans 22

6.1. Finans 22

6.2. Gjeld 22

6.3. Garantiar 23

6.4. Grøn finansiering 25

6.5. Overskottslikviditet 26

6.6. Finansiell risiko 26

6.7. Likviditetsrisiko 26

6.8. Rente- og kredittrisiko 26

6.9. Motpartrisiko 27

6.10. Måleindikatorar / nøkkeltal (Kpi-ar) 27

7. Utvikling og drift 29
7.1. Utviklingsoppgåver 29
7.2. Driftsoppgåver 32
7.3. Framtidige prosjekt 33
7.4. Innkrevjing av bompengar på ferje 40
7.5. Eigarmøte 41
VEDLEGG: Prosjektøkonomi - trafikk og inntekter 42

1. Oppsummering

Første halvår 2023 har vore eit svært stabilt halvår både i høve til trafikk, inntekter og drift. Trafikken og inntektene i bomstasjonane i første halvår 2023 er høgare enn i same periode i dei tre føregåande åra, som var prega av redusert mobilitet grunna Coronasituasjonen. I første halvår 2023 har det vore om lag 147 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein auke på 8,5 prosent frå første halvår 2022. Då er det berre teke med prosjekta som har drift i 2023. Mykje av auken skuldast oppstart av innkrevjinga i bomstasjonar på E39 Svegatjørn – Rådal og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest hausten 2022. Korrigert for desse stasjonane er veksten om lag 3 prosent.

No står elbilane for kvar tredje passering i bomstasjonane til Ferde. Elbilandelen i juni 2023 var samla 32 prosent mot 22 prosent i mai 2021. Dei høgaste elbilandelane er i Bergensområdet (Askøypakken, Bypakkke Bergen og E39 Svegatjørn – Rådal). I Askøypakken og i Bypakke Bergen er elbilandelen over 40 prosent.

Per første halvår 2023 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 23 046 millionar kroner, opp frå 21 842 millionar kroner ved utgangen av 2022. I tillegg har prosjekta ved utgangen av året interne lån trekt via konsernkonto tilsvarande 33 millionar kr. samanlikna med 611 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2022. Finanskostnader for første halvår 2023 enda på 395 millionar kr. (annualisert tilsvarar dette 790 millionar kr.). Til samanlikning var finanskostnadar for første halvår 2022 på 211 millionar kr. og for heile 2022 på 517 millionar kr.

Måleindikatorane (kpi-ane) relatert til driftskostnader har ei positiv utvikling frå 2022 til første halvdel 2023, medan inkassoandelen er noko opp. Gjennomsnittleg finanskostnad er betydeleg opp frå fjoråret som følgje av auka marknadsrenter og noko høgare kredittmarginar.

Ferde har i 2023, i tillegg til kpi- justeringar, implementert ein del større takstjusteringar som gjer at dei realiserte snittakstane vert meir som føresett i proposisjonar og takstvedtak. Det gjeld Askøypakken, Ryfast og Førdepakken med høvesvis om lag 32 prosent, 15 prosent og 20 prosent vekst i grunntakstane. Dei store takstendringane skuldast i stor grad ønske om å bøta på akkumulerte takstavvik gjennom fleire år, noko som i stor grad er skapt av aukande elbilandel. Førebels ser ikkje takstendringane ut til

å ha gitt trafikkavvising. Strand kommune og Rogaland fylkeskommune har klaga på takstvedtaket for Ryfast. Samferdselsdepartementet har enno ikkje handsama klagen.

Frå i år av er det mogeleg å innføra 70 prosent elbiltakst der «lokale myndigheter» ønskjer det. Dette tiltaket vil i noko grad kunna motverka inntektsbortfallet som følgjer av stadig aukande elbilandel. Basert på initiativ frå Sunnfjord kommune er elbilrabatten redusert frå 50 prosent til 30 prosent i Førdepakken frå 1.september. Det same gjeld for Haugalandspakken, der styringsgruppa tok initiativet til rabattreduksjonen. Ferde har hittil ikkje teke eige initiativ til å redusera elbiltakstane.

Nye veier prosjekta E39 Kristiansand vest- Lyngda vest og E18 Tvedestrand - Arendal merkjer seg ut ved å ha lågare trafikk og lågare snittakstar enn føresett. Ferde følgjer nøye med på desse prosjekta. Det har i vår kome ein ny proposisjon for E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest med nye trafikkføresetnadar og nye takstar. Desse takstane er ikkje implementerte enno. For E18 Tvedestrand – Arendal har Agder fylkeskommune bedt om ei ny takstsak innan 2025 og ei orientering til dei politiske organa innan 1 år. Desse prosjekta er i ein tidleg fase, men det er viktig at takstetterslepet ikkje vert for stort før det vert gjort takstendringar.

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. Regjeringa arbeider med å få på dette på plass så snart som mogeleg. Det har kome signal til bompengeselskapa om at det er håp om ei snarleg løysing.

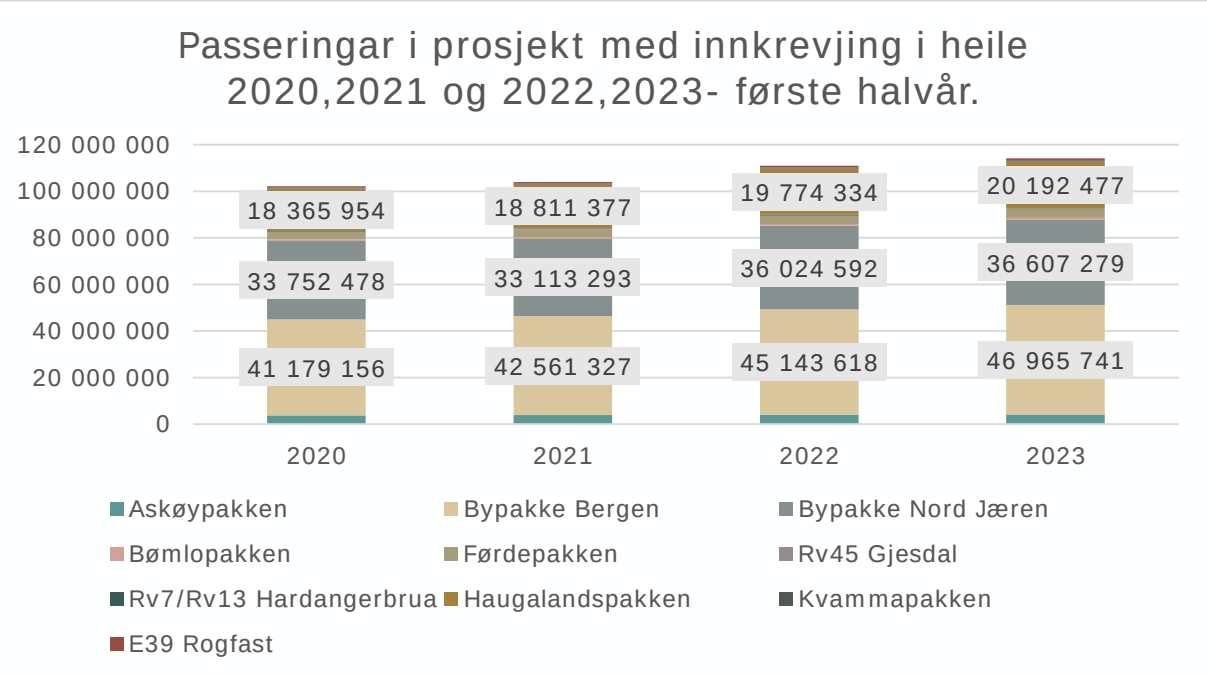
Det vart i «Prop. 118 S (2022–2023) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023» sett av 385 mill. kroner for å dekka vederlags- og erstatningskravet, renter og motparten sine sakskostnadar i Grindgut-saka som følgje av at staten tapte saka i lagmannsretten. Då kjem det truleg ikkje noko rekning til bompengeselskapa for Grindgut. Vegdirektoratet har nyleg opplyst til Ferde at staten sin anke vart avslått.

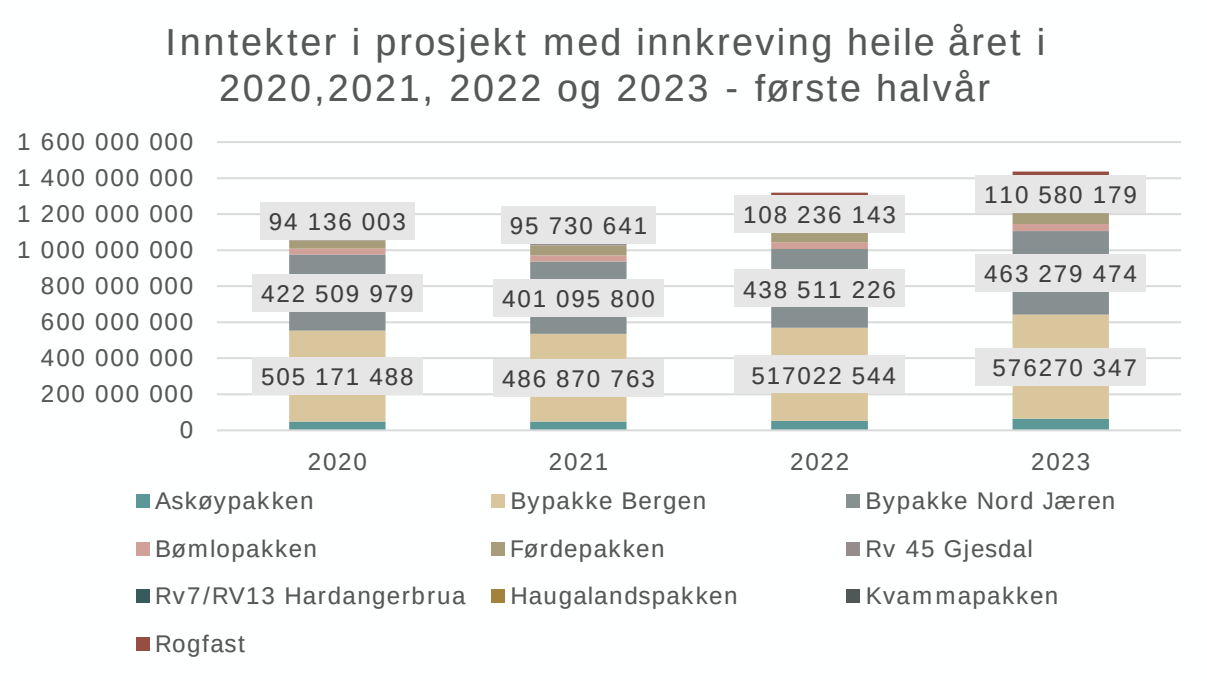
Ferde har våren 2023 starta opp arbeidet med ein ny strategi for selskapet for perioden 2024 - 2026. Ferde held også på med å laga ein ny IT strategi og held fram prosessen med Skymigrering, sertifisering av ISO27001 og etterleving av personvernsregelverket (GDPR). Ferde ønskjer å styrka verksemda gjennom ein tydelegare IT strategi og fornya IT driftsmodell for blant anna å oppnå høgare fleksibilitet og endringskapasitet i drifta.

2. Trafikk og inntekter

2.1. Trafikk og inntekter første halvår 2020, 2021, 2022 og 2023

Trafikken og inntektene i bomstasjonane i første halvår 2023 er høgare enn i same periode i dei tre føregåande åra, som var prega av redusert mobilitet grunna Coronasituasjonen:



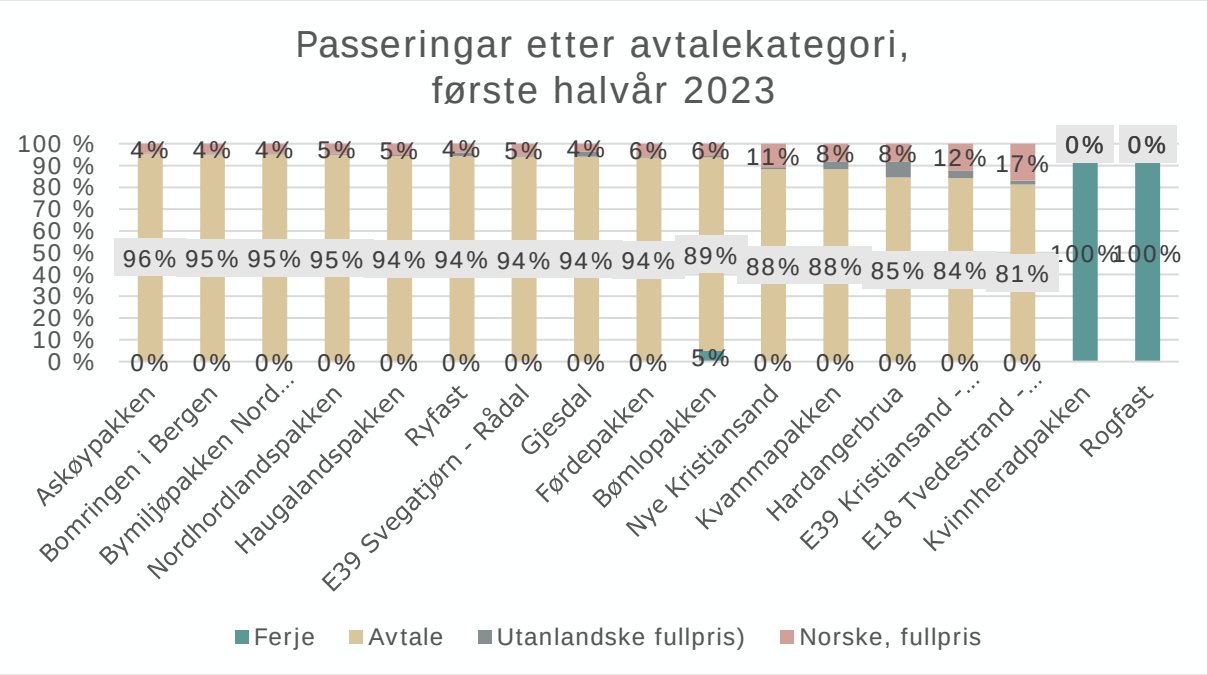


2.2. Passeringar i Ferde sine prosjekt første halvår 2023 og 2022

I første halvår 2023 har det vore om lag 147 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein auke på 8,5 prosent frå første halvår 2022. Mykje av auken skuldast oppstart av innkrevjinga i bomstasjonar på E39 Svegatjørn – Rådal og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest hausten 2022. Korrigert for desse stasjonane er veksten om lag 3 prosent.

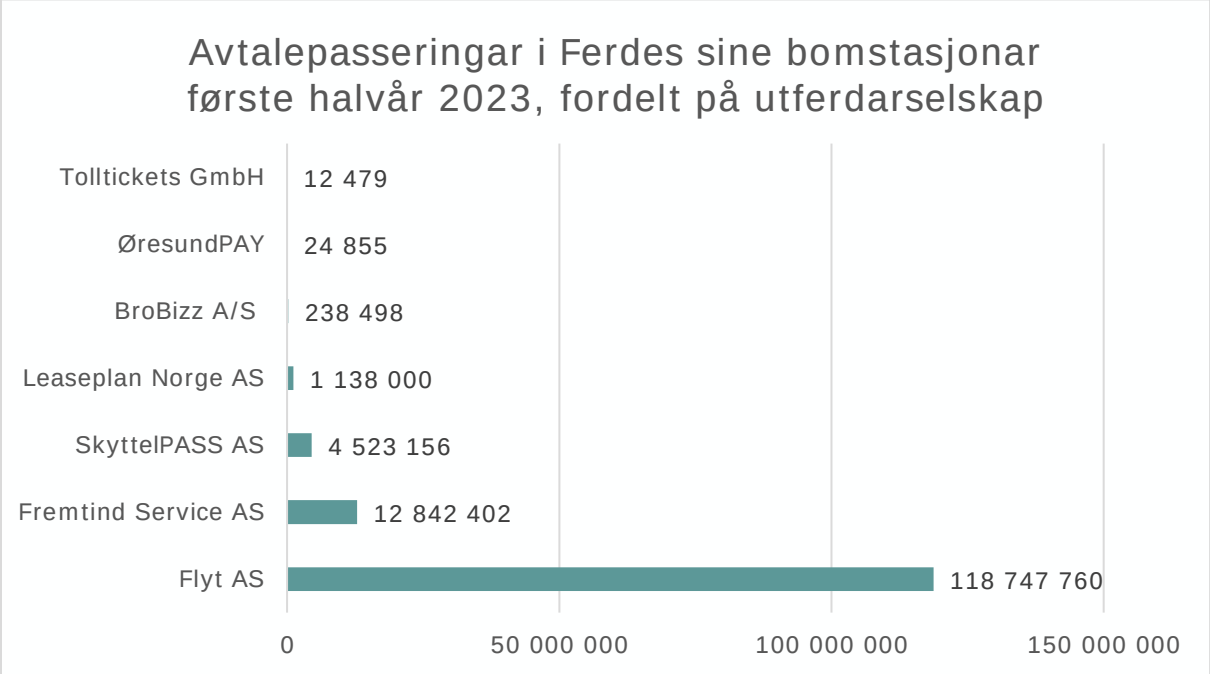
Prosjekt	Januar- juni 2023	Januar - juni 2022	Endring i prosent	Merknadar
Kvammapakken	524 199	482 875	8,6 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	358 886	338 542	6,0 %	
E39 Rogfast	826 169	784 088	5,4 %	
Bømlopakken	772 962	738 334	4,7 %	
Bypakke Bergen	46 965 769	45 143 618	4,0 %	
Askøypakken	4 243 776	4 093 734	3,7 %	
Rv13 Ryfast	3 413 467	3 295 886	3,6 %	
Førdepakken	3 443 016	3 354 256	2,6 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	3 838 712	3 740 495	2,6 %	
Samferdselspakken for Kristiansandsregionen	10 369 249	10 149 008	2,2 %	
Haugalandspakken	20 192 506	19 774 334	2,1 %	
Nordhordlandspakken	7 526 714	7 383 843	1,9 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	36 607 268	36 024 592	1,6 %	
Rv 45 Gjesdal	215 704	222 201	-2,9 %	
E39 Kristiansand - Lyngdal	5 573 522	892 092		Utviding 25.11.2022
E39 Svegatjørn - Rådal	2 859 853			Oppstart 31.10.2022
Kvinnheradpakken	246 460			Oppstart 1.1.2023
Sum:	**147 978 232**	**136 417 898**	**8,5 %**	

Berre prosjektet Rv 45 Gjesdal har lågare trafikk i første halvår 2023 enn i første halvår 2022.



Heile 92,9 prosent av passeringane i første halvår 2022 var avtalepasseringar dvs. rabatterte passeringar registrerte på brikker hjå eit utferdarselskap. 5,6 prosent dvs. om lag 8,3 mill. passeringar var fullprisa passeringar gjort av norske bilistar utan autopassavtale. Utanlandske bilistar utan autopassavtale stod for 0,7 prosent og ferjepasseringane utgjorde 0,8 prosent av alle passeringane. Prosjekt på Sørlandet har, som tidlegare, relativt låge andelar avtalepasseringar med 81,4 prosent på E18 Tvedestrand – Arendal og 84,2 prosent på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Rv7/Rv13 Hardangerbrua har relativt låg andel avtalepasseringar med 84,5 prosent, noko som skuldast relativt høg utanlandsk trafikk.

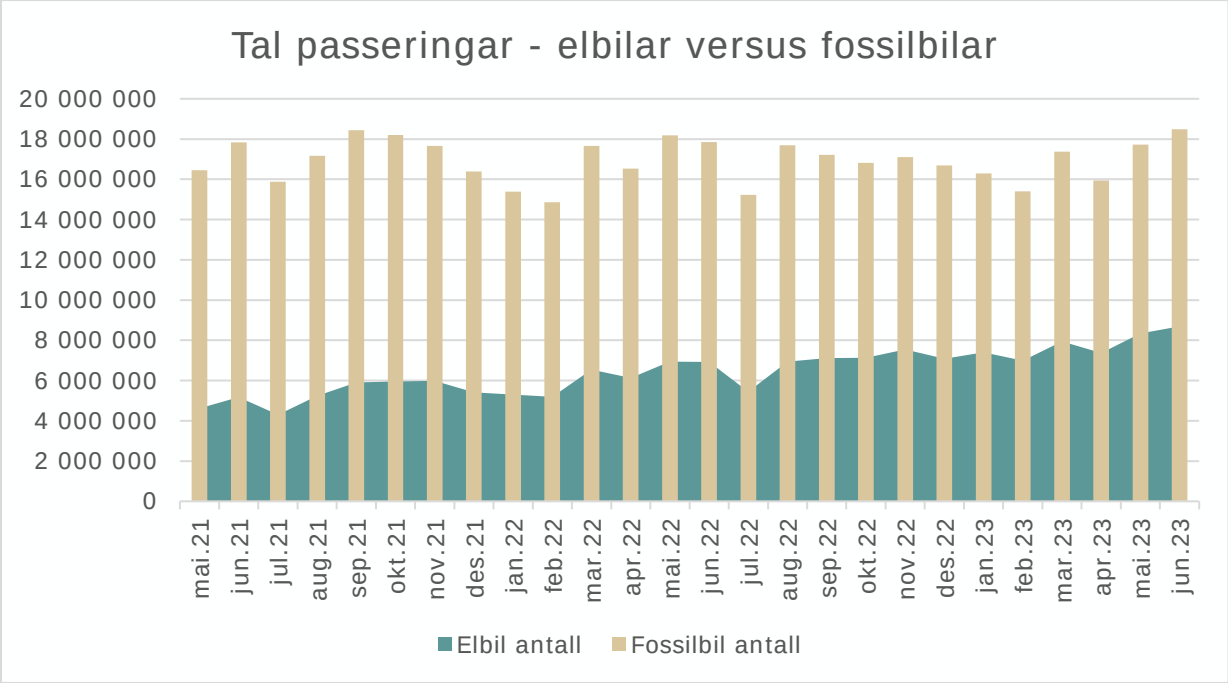
Avtalepasseringane, fordelte seg slik på utferdarselskap i første halvår 2023:



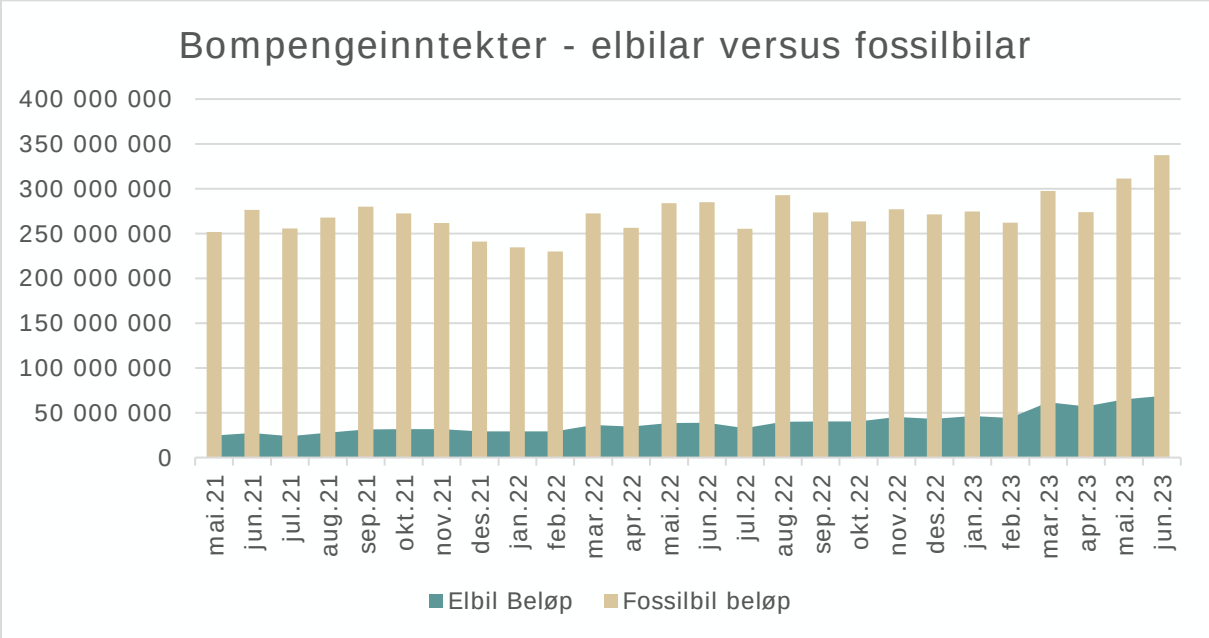
Flyt AS er framleis den største aktøren med om lag 86,3 prosent av avtalepasseringane i Ferde sine bompengeprosjekt. I første halvår 2022 var Flyt AS sin andel 89,1 prosent. Målt i beløp er Flyt AS sin andel 82,5 prosent i første halvår 2023 mot 87,5 prosent i første halvår 2022.

Elbilandel – passeringar og inntekter

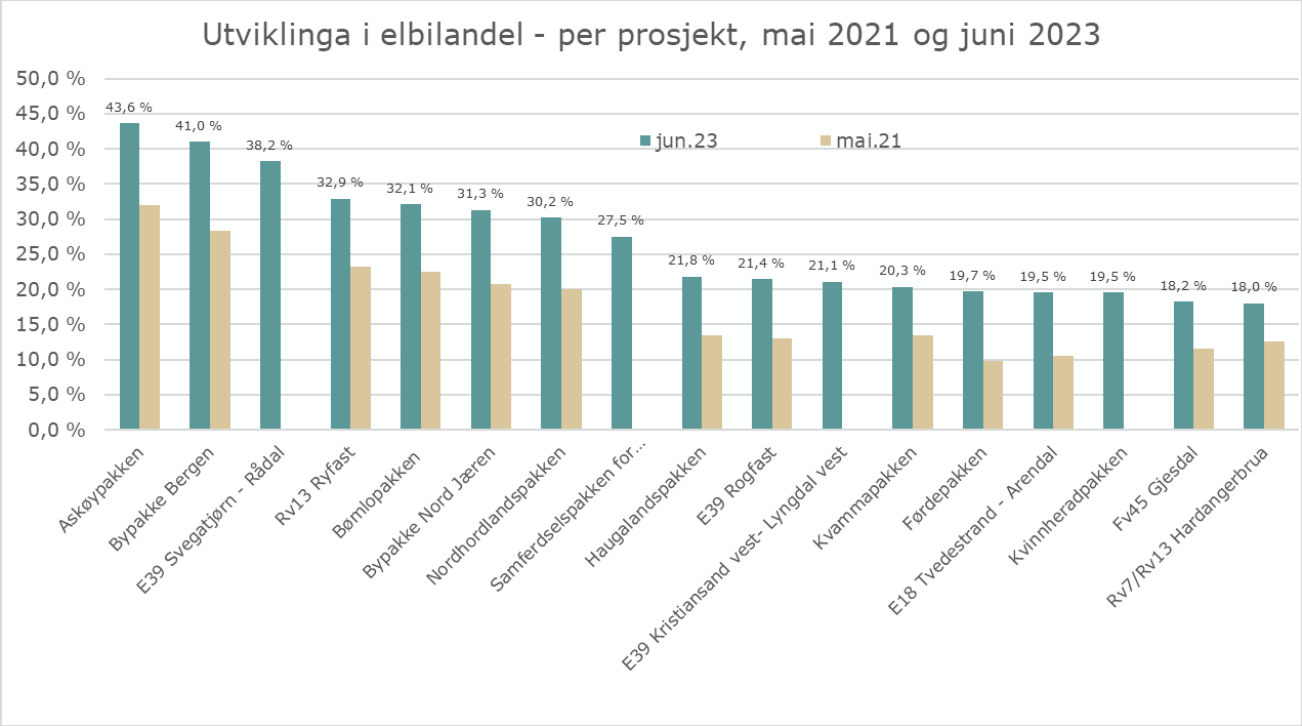
No står elbilane for kvar tredje passering i bomstasjonane til Ferde. Elbilandelen i juni 2023 var 32 prosent mot 22 prosent i mai 2021.



Inntektene frå elbilpasseringane utgjorde i mai 2021 9 prosent. Denne andelen har auka til 17 prosent i juni 2023.



Elbilandelen er høgast i Askøypakken med 43,6 prosent i juni 2023 og lågast for Rv7/Rv13 Hardangerbrua med 18 prosent. Elbilandelen har auka i alle prosjekt.



2.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt første halvår 2023 og 2022

Berekna passeringsinntekter er 2,1 mrd. kr. i første halvår 2023. Det er 21,3 prosent høgare enn i første halvår 2022. Inntektene har auka i alle prosjekta bortsett frå i prosjektet Rv45 Gjesdal. Det er i tabellen nedanfor berre teke med prosjekt som har innkrevjing i første halvår 2023:

Prosjekt	1. Halvår 2023	1. Halvår 2022	Endring i prosent	Merknader
E39 Kristiansand - Lyngdal	123 591 789	20 183 664	512,3 %	Nye stasjonar 25.11.2022
Askøypakken	65 777 342	51 712 932	27,2 %	Takstauke 1.3.2023
Rv13 Ryfast	156 228 732	136 252 175	14,7 %	Takstauke 3.5.2023
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	41 073 960	36 125 748	13,7 %	
Kvammapakken	9 144 802	8 194 327	11,6 %	
Bypakke Bergen	576 270 347	517 022 544	11,5 %	
Bømlopakken	40 339 232	36 936 488	9,2 %	
E39 Rogfast	60 681 748	55 683 235	9,0 %	
Førdepakken	59 500 465	55 805 790	6,6 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	66 999 245	62 883 524	6,5 %	
Bypakke Nord Jæren	463 279 474	438 511 226	5,6 %	
Haugalandspakken	110 580 179	108 236 143	2,2 %	
Samferdselspakken for Kristiansandsregionen	127 021 412	125 301 317	1,4 %	
Nordhordlandspakken	67 253 833	67 679 591	-0,6 %	
Rv45 Gjesdal	10 084 774	10 290 805	-2,0 %	
Kvinnheradpakken	9 775 586			Oppstart 1.1.2023
E39 Svegatjørn - Rådal	112 561 757			Oppstart 31.10.2022
Sum:	**2 100 164 677**	**1 730 819 509**	**21,3 %**	

Inntektsveksten i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest skuldast oppstart av innkrevjing i tre nye stasjonar hausten 2022. Den sterke inntektsveksten i Askøypakken

og i prosjektet Rv13 Ryfast skuldast takstauke, på høvesvis 32 og 15 prosent, kombinert med trafikkvekst. Det ser førebels ikkje ut til at sterk takstauke i desse prosjekta gjev redusert trafikk.

Grunna felles timesregel i Hundvågtunnelen mellom Rv13 Ryfast og Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) vert Ryfast kompensert frå Bypakke Nord Jæren. Passeringsinntektene for Ryfast i andre halvår 2023 er derfor 18,6 mill. høgare enn i tabellen ovanfor, og tilsvarande lågare for Bypakke Nord Jæren. For første halvår 2022 er dette beløpet 16,8 mill. kr.

3. Fokusområde første halvår 2023

Utover den vanlege drifta har Ferde i første halvår 2023 hatt eit særleg fokus på

- Prosjektøkonomien. Evaluering av trafikk og inntekter i høve til føresetnadane og takstjustering (kpi- justeringar og justeringar av grunntakstane for å oppnå fastsett snittakst)
- Problema med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske bilistar utan AutoPASS avtale.

3.1. Prosjektøkonomien

Ferde har fokus på å sikra at bompengeinntektene vert som føresett og at innkrevjings- og finanskostnadane vert så låge som mogelege. Auka rente og kostnadsvekst i prosjekta gjer at det for tida er spesielt viktig å justera takstane. Ferde legg opp til å prisjustera takstane ein gong i året og fremjar også sak og søknad om realisert snittakst ikkje vert som føresett. Sjå lenger bak i rapporten om prosjekta som er blitt takstjusterte i 2023.

Ferde har i 2023, i tillegg til kpi- justeringar, implementert ein del større takstjusteringar som gjer at realiserte snittakstar vert meir som føresett i proposisjonar og takstvedtak. Det gjeld Askøypakken, Ryfast og Førdepakken med høvesvis om lag 32 prosent, 15 prosent og 20 prosent vekst i grunntakstane. Dei relativt store takstendringane skuldast i stor grad ønske om å bøta på akkumulerte takstavvik gjennom fleire år, noko som i stor grad er skapt av aukande elbilandel. Førebels ser ikkje takstendringa ut til å ha gitt trafikkavvising.

Frå i år av er det mogeleg å innføra 70 prosent elbiltakst der «lokale myndigheter» ønskjer det. Dette tiltaket vil i noko grad kunna motverka inntektsbortfallet som følgjer av stadig aukande elbilandel. Basert på initiativ frå Sunnfjord kommune er elbilrabatten redusert frå 50 prosent til 30 prosent i Førdepakken frå 1.september. Det same gjeld for Haugalandspakken, der styringsgruppa tok initiativet til rabattreduksjonen. Ferde har hittil ikkje teke eige initiativ til å redusera elbiltakstane.

Prosjektgjennomgangen (sjå vedlegg) syner at i dei relativt nystarta innkrevjingane , i revidert Bømlopakke og i Kvinnheradpakken, er snittaksten langt lågare enn forventa. Men trafikken i desse prosjekta er høgare enn forventa.

Alle dei store bypakkane (Bypakke Bergen, Bypakke Nord Jæren og Samferdselspakken) har i første halvår 2023 noko lågare snittakst enn budsjettert. Desse pakkane har også høg andel elbilpasseringar. Redusert elbilrabatt aleine eller i kombinasjon med auka

grunntakstar er tiltaka som vil auka snittaksten til nivåa som er lagt til grunn i proposisjonane.

Prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal, som starta opp innkrevjinga 31.10.2022, har høgare trafikk enn forventa. Men realisert snittakst er lågare enn budsjettert, noko som skuldast langt høgare elbilandel enn føresett. Elbilandelen nærmar seg 40 prosent. Ferde vil evaluera takstane i dette prosjektet etter eit års drift.

Trafikken og inntektene har auka på Rv7/Rv13 Hardangerbrua og innkrevjingstida er no blitt forlenga med to år til 19. august 2030.

Prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal har framleis lågare trafikk og lågare snittakst enn føresett. Fylkestinget i Agder sa i møte i februar nei til å justera takstane for å oppnå fastsett snittakst i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal. Fylkestinget ønskjer ei ny orientering til hovudutvalet for samferdsel, fylkesutvalet og fylkestinget innan 1 år, og ei ny sak innan 2 år. Elbilandelen er ikkje så høg her som i bypakkane, men også her kan det vera aktuelt å redusera elbilrabatten for å auka inntektene i prosjektet.

Ferde følgjer også nøye med på prosjektet E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest. Det er eit komplekst bompengeprosjekt med mange delstrekningar som startar opp over fleire år og med ulike føresetnadar om trafikk og -snittakst for kvar bomstasjon. Prosjektet er framleis i ein tidleg fase. Men hittil er trafikk og dei realiserte snittakstane lågare enn fastsett i Prop. 135 S (2016-2017). Når innkrevjinga starta opp etter Prop 89 S (2022- 2023), vert det andre krav til snittakst og andre trafikkføresetnadar.

3.2. Innkrevjing frå utanlandske køyretøy

Ferde har i brev, eigarmøte og i tidlegare eigarrapportar varsla om problema med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske køyretøy utan autopassavtale. Dette er framleis eit problem, sjølv om desse inntektene ikkje utgjer ein stor del av inntektene, og vert ikkje endeleg løyst før EETS direktivet vert implementert i norsk rett og ein får tilgang til køyretøyopplysningane i Eucaris. Regjeringa arbeider med å få på dette på plass så snart som mogeleg. Ref. Samferdselsministeren sitt svar i Stortinget 8. mai: https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=94061

Det har kome signal til bompengeselskapa om at det er håp om ei snarleg løysing.
Ferde har frå mai 2021 til 23. august 2023 sendt krav til Park Trade på utanlandskregistrerte køyretøy i bomstasjonar på land til ein verdi av om lag 168 millionar norske kroner. Av desse er rundt 66 millionar norske kroner fakturert bileigarar via Park Trade og av desse er om lag 54 millionar kroner kome inn. Totalt om lag 102

millionar norske kroner av passeringsinntekter på utanlandskregistrerte køyretøy er ikkje utfakturerte. Dette gjeld særleg for passeringar frå tyske og nederlandske køyretøy.

I påvente av implementeringa av EETS direktivet kan bilaterale avtalar mellom Noreg og EU land fungera som eit avbøtande tiltak. Viss det blir inngått bilaterale avtaler, kan Statens Vegvesen starta arbeidet med å få på plass det formelle grunnlaget for å innhente 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 nylig inngått avtale. Denne vil truleg bli implementert i oktober. Tyskland vil ikkje inngå avtale.

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 utbyggar og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr.

Ferde sine oppgåver er å:

- Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak
- Finansiera bompengeprosjekt
- Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar
- Driva kostnadseffektivt

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. Føringar 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. 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. Nye rammevilkår

5.1. 70 prosent elbiltakst

I samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2023 vedtok Stortinget at:

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter.»

Etter vedtaket i Stortinget har Samferdselsdepartementet gitt Vegdirektoratet slikt oppdrag i tildelinsgsbrevet:

«Dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, kan det fastsettes en takst for lette nullutslippskjøretøy på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter. Statens vegvesen skal endre takstretningslinjene i tråd med dette, og bistå som fagorgan ved ev. lokale ønsker om å heve elbiltakstene.»

Ferde si rolle her er å senda takstsøknad om det er lokalpolitisk ynskjeleg å endra elbiltaksten. Lokalpolitisk i denne samanhengen er definert som fylkeskommune/ar pluss vertskommune/ar som bomstasjonen ligg i. Ferde kan medverka til saksgrunnlaget til den lokalpolitiske handsaminga og ev. også koma til å be om lokalpolitisk oppslutnad til ein slik takstauke. Per i dag er det berre Haugalandspakken og Førdepakken som har innført 70 prosent elbiltakst.

5.2. Timesregel for fullprispasseringar

Takstretningslinjene er endra frå juli 2023 i høve til timesregelen. Timesregelen som eit korrigerande tiltak for nytteprinsippet vert gjort uavhengig av gyldig AutoPASS brukaravtale og brikke. Timesregelen som korrigerande tiltak for nytteprinsippet, er definert som:

- Passeringer innan 60 minuttar i ein bomring, eller
- Passeringer innan 30 minuttar i særskilte bomsnitt i strekningsvise prosjekt, der formålet er å forhindra dobbeltbelastning på grunn av utforminga av bomsnittet.

Bruken av timesregelen som går ut over 60 minuttar i bomringar eller 30 minuttar i strekningsvise prosjekt skal framleis reknast som en rabatt og krev framleis gyldig brukaravtale og brikke. I Ferde sitt område er Askøypakken, Samferdselspakken for Kristiansandsregionen, Bypakke Nord Jæren, Ryfast (Hundvågtunnelen), Haugalandspakken, Bypakke Bergen, Nordhordlandspakken og Førdepakken omfatta av endringa. Vegdirektoratet har gjort endringa gjeldande for Ryfast, sjølv om prosjektet

korkje er ein bomring eller har ein 30 minuttar timesregel. Frå brev frå Vegdirektoratet frå 3.7.2023:

«Bomstasjonene i Hundvåg i Ryfast inngår i timesregelen i Bypakke Nord-Jæren. Systemløsningen for timesregel medfører at dette får virkning for bomstasjonene i Hundvåg, der krav til gyldig brukeravtale og brikke for å inngå i timesregelen i Bypakke Nord-Jæren også må bortfalle.»

Endringa vart implementert 1. september 2023.

5.3. Statlege delgarantiar

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). Samferdselsdepartement har bedt Statens vegvesen utarbeida rutinar og avtaleverk for forvaltninga av ei ordning med statleg delgaranti for bompengelån. Ferde er med i dette arbeidet. Statens vegvesen sitt arbeid med rutinar og avtaleverk for forvaltningsordninga pågår framleis. Det er planlagt å involvera fylkeskommunane/garantistane i Q3/Q4 for å informera nærmare om dette arbeidet. Fylkeskommunane har så langt ikkje kravd garantiprovisjon for å stilla garantiar. Samferdselsdepartementet har engasjert Oslo Economics for å utgreia spørsmålet om garantiprovisjon. Utgreiinga skal vera ferdig til november 2023.

5.4. Tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på riksvegar utanfor storbyområda

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å greia ut om det er mogeleg å å avvikla tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på riksvegar utanfor storbyområda utan at dette medfører auka takstar og/eller auka innkrevjingstid. Statens vegvesen skriv 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 bompengetakster utenfor de største byområdene uten at dette medfører økte takster og/eller økt innkrevingstid i prosjektene som omfattes av ordningen."

I Ferde sitt område er det Førdepakken, Haugalandspakken, E18 Tvedestrand – Arendal, Ryfast og Hardangerbrua, som kan bli råka om tilskottsordninga vert avvikla. Ferde får eit årleg tilskott for å halda takstane 10 prosent lågare enn dei elles skulle ha vore. I takstvedtaka er det oppgjeve alternative takstar som gjeld om tilskottsordninga skulle fella vekk.

5.5. Beredskapstakstar i Ferde sitt område

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. Vegdirektoratet har kome med eit framlegg til løysing. Ferde vurderer denne løysinga no, men det er framleis noko uvisse knytt til om dei formelle rammene rundt løysinga er tilstrekkjeleg. Det er uvisst om ei løysing kjem på plass til førstkomande vinter.

5.6. KVU for vegbruksavgift og bompengar

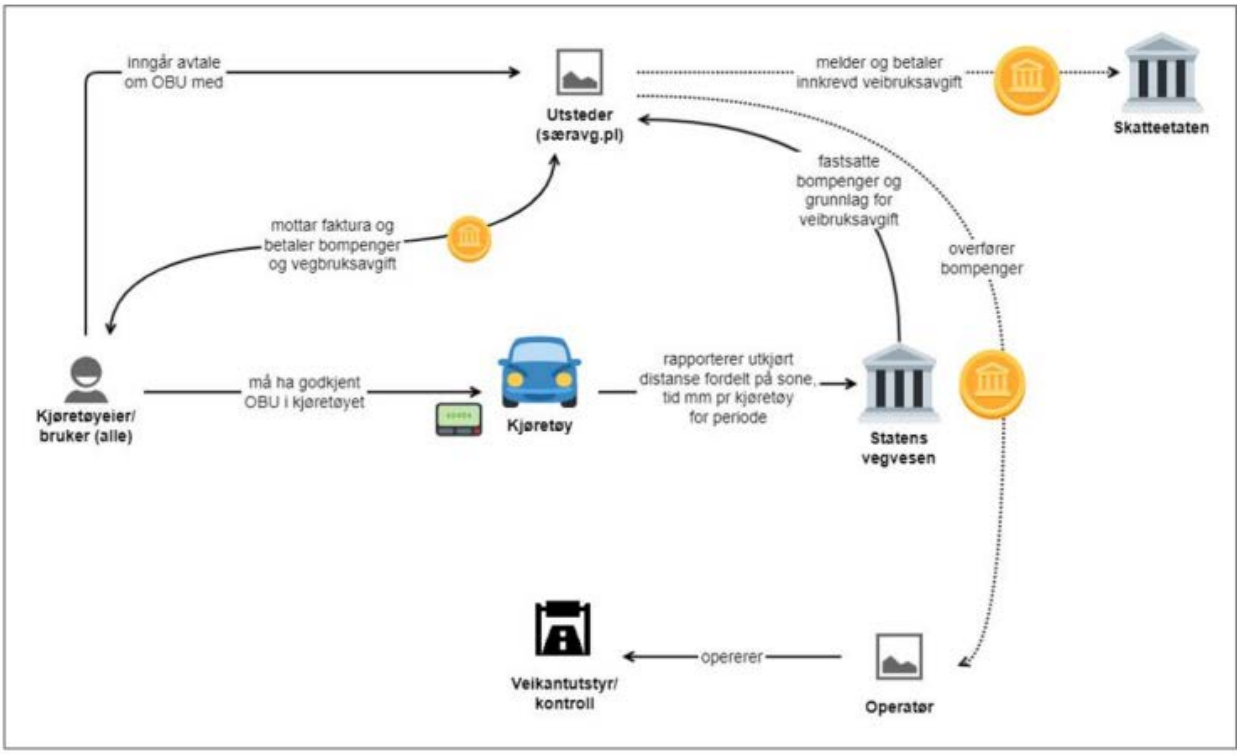
Ei konseptvalutgreiing for vegbruksavgift og bompengar utarbeida av Skattedirektoratet og Vegdirektoratet låg føre 23. november 2022. Det var ein premiss for KVU-en at det framleis skulle vera bompengar i framtida. I KVU-en er det tilrådd trinnvis innføring av prising for bruk av veg med ei distansebasert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

Det er først i 2029 at det kan koma store endringar i bompengeordningane. I KVU-en er 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. Bompengeordningane 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. Ferde har i fråsegna si til høyringa på KVUen påpeika at bompengeprosjekt er langt meir enn «bypakkar». Bompengeprosjekta kan også vera vegpakkar utanfor byane eller strekningsvise vegprosjekt.

Ferde saknar ein grundigare og meir detaljert omtale i KVUen av korleis ein ser for seg den framtidige verdikjeden i bompengesektoren versus dagens ordning. Operatørane si rolle versus Statens vegvesen og utferdarselskapa i det framtidige bompengesystemet er lite omtala i høve til ansvar og teknisk system. Systemsamordning mellom vegbruksavgift og bompengar kan gje stordriftsfordelar, men kan også auka faren for kryssubsidiering. Det er også uklart om vegkantsystemet framleis skal ha ei rolle i bompengeordninga.

I følgje utgreiinga kan det tilrådde konsept 4 tredje trinn realiserast først når skyløysingar/tynne klientar sikrar personvernet på ein «akseptabel måte».

Tilrådd modell:



(OBU er On- Board Unit (elektronisk eining), Operatør her er bompengeselskap)

Høyringsdokumenta og fråsegnene til høyringa på KVUen finn ein her:

https://www.skatteetaten.no/rettskilder/type/horinger/konseptvalg-for-et-nytt-system-for-veibruksavgift-og-bompenger/

Ferde si fråsegn til høyringa på KVUen finn ein her:

https://www.skatteetaten.no/contentassets/343a9f921ade437c81482661e96320de/2023-2-ferde-as.pdf

Prosjektet har i første halvår 2023 levert KVU kapitel 7 «Føringer forprosjekt» (tidlegare kalla KVU Trinn 2). Denne er til ekstern kvalitetssikring (KS1). KS1 rapporten er venta å liggja føre primo september. Det er enno ikkje gjort eit konseptval.

5.7. Grindgut

Det vart i «Prop. 118 S (2022–2023) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023» sett av 385 mill. kroner for å dekka vederlags- og erstatningskravet, renter og motparten sine sakskostnadar i Grindgut-saka som følgje av at staten tapte saka i lagmannsretten. Då kjem det truleg ikkje noko rekning til bompengeselskapa for Grindgut. Vegdirektoratet har nyleg opplyst til Ferde at staten sin anke vart avslått.

6. Finans

6.1. Finans

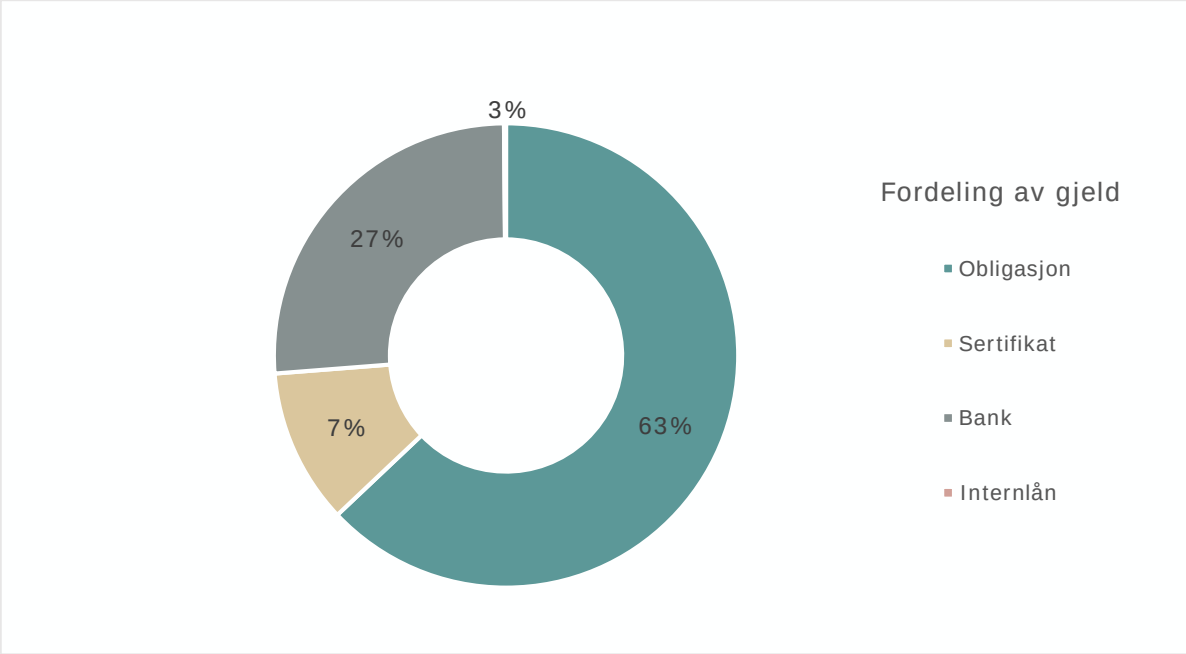
Ferde sine overordna målsetjingar for finansforvaltninga er å minimera finansieringskostnadane på lån samt å oppnå attraktiv avkasting på overskottslikviditeten for prosjekta, innanfor dei risikorammene som fastsett av finansreglementet. Forbodet mot kryssubsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Både finansiering, likviditetsforvalting og risikostyring er tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta, men risikoen er også vurdert på overordna selskapsnivå. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknadane og ønskjer gjennom finansforvaltinga å vera ei drivkraft for det grøne skiftet. Tal som er omtala under finansforvaltning er på morselskap nivå.

6.2. Gjeld

Per første halvår 2023 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 23 046 millionar kroner, opp frå 21 842 millionar kroner ved utgangen av 2022. I tillegg har prosjekta ved utgangen av året interne lån trekt via konsernkonto tilsvarande 33 millionar kroner samanlikna med 611 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2022. Finanskostnader for første halvår 2023 enda på 395 millionar (annualisert tilsvarar dette 790 millionar). Til samanlikning var finanskostnadar for første halvår 2022 på 211 millionar og for heile 2022 på 517 millionar. Auken i finanskostnad skuldast hovudsakleg aukande marknadsrenter på den flytende delen av gjelda samt høgare gjeld. Noko av auken skuldast også høgare kredittmarginar.

Ferde har gjennom året jobba vidare med å optimalisera finansieringa tilpassa dei ulike prosjekta. Ferde har etablert seg som ein betydeleg aktør i det norske finansmarknaden. Saman med sterke bankforbindelsar sikrar dette god og diversifisert tilgang til finansiering av dagens og framtidas samferdselsprosjekt.

Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 14 528 millionar kroner i obligasjonslån, 2 495 millionar kroner i sertifikatlån, 6 023 millionar kroner i banklån og 33 millionar kroner i interne lån.



For å redusera risikoen for auka kostnadar ved auka rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og i hovudsak rentebytteavtalar for styring av renterisiko. Ved utgangen av første halvår 2023 utgjorde rentesikra volum 9 664 millionar kroner, tilsvarande 42 prosent av utestående gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesikra volum var ved utgangen av første halvår 2023 på 5,6 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå eigenskapane til det enkelte prosjektet, som blant anna attstående innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Gjennomsnittleg rentebindingstid for den samla gjeldsporteføljen var ved utgangen av første halvår 2023 på 2,5 år.

Gjennomsnittleg finanskostnad for første halvår 2023 var 3,47 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 30.06.2023 var 4,11 prosent utan rentebytteavtalar og 3,73 prosent inkludert rentebytteavtalar.

6.3. Garantiar

Alle låneopptaka i Ferde har sikkerheit i fylkeskommunale eller ein kombinasjon av fylkeskommunale og kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane medverkar til at Ferde har god tilgang til attraktiv prisa finansiering.

Samla garantiar gitt overfor Ferde per 30.06.2023 var på 67 446 millionar kroner. Garantibeløp er oppgitt i nominelle verdiar 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 utestående hovudstol til eventuell påløpte renter og omkostningar.

Stortinget vedtok i Prop. 1 S (2021-2020) at det på visse vilkår kunne stillast statleg delgaranti for nye bompengelån på riksvegprosjekter. Det vart også vist til at det skulle arbeidast vidare med retningslinjer for ordninga, mellom anna 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 vegner av staten. Arbeidet med å etablere rammene for ei slik forvalting pågår.

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

Alle tall i MNOK

Vestland fylkeskommune	**Garanti**	**Gjeld pr. 30.06.23**	**Likviditet pr. 30.06.23**	**Kommentar**
Bypakke Bergen	6 100	5 700	803	
E39 Svegatjørn - Rådal	3 770	3 246	36	
Sotrasambandet	2 700	0	0	
Hardangerbrua	1 430	650	51	
Askøypakken	575	0	30	
Nordhordlandspakken	750	175	44	
Bømlopakken	620	303	28	
Førdepakken	600	0	307	
Kvinnheradpakken	170	100	66	
Kvammapakken	370	70	6	
Sum	**17 085**	**10 244**	**1371**	
Rogaland fylkeskommune				
Rogfast *	16 000	933	0	
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	1 598	
Ryfast (garanti 70%)	4 943	6 400	81	Garanti 70%. Gjeld og likviditet på 100% basis.
Haugalandspakken	210	0	706	
Sum	**28 153**	**7 333**	**2 385**	
Agder fylkeskommune				
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	10 500	4 050	59	
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 61%)	3 166	0	0	
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	1 452	170	
Samferdselspakke for Kristiansandregionen fase 2	1 400	0	435	
Sum	**18 066**	**5 502**	**664**	
Stavanger kommune				
Ryfast (garanti 30%)	2 118			
Sum	**2 118**	**0**	0	
Vestfold og Telemark fylkeskommune				
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 39%)	2 024			
Sum	**2 024**	**0**	0	
Total sum	**67 446**	**23 079**	**4 420**	

* Rogfast har et internlån på MNOK 33 trekt via konsernkonto i bank. Likviditet står derfor i 0 og MNOK 33 er en gjeld pr. 30.06.23

** Sum likviditet i garantioversikt avviker med MNOK 133 fra selskapets samlet likviditetsbeholdning

6.4. Grøn finansiering

Ferde har i løpet av 2022 oppdatert og fornya det grøne rammeverket sitt for finansiering. Rammeverket gir Ferde høve til å utferda grøne lån for å finansiera bybane, gang- og sykkelveg samt infrastruktur knytt til kollektivtransport og lågkarbon transport.

Rammeverket er utarbeida i samarbeid med DNB, samt 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 unntak 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, står for berekraftig utbygging gjennom DNSH kriteria (Do No Significant Harm). DNSH kriteriene 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 sikra 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 retningsliner for grøn finansiering. Kvar enkelt kategori for grøn finansiering er kartlagt mot ICMA (International Capital Market Association) sine 2021 prinsipp for grøne obligasjonar, LMA (Loan Market Association) grøne lån prinsipp, FN sine berekraftsmål og mot EU taksonomien sine kriterium for å tilpassa seg til og å motverka klimaendringar.

Ferde etablerte sitt første grøne rammeverk hausten 2019 og har sidan då vore ein betydeleg aktør i den norske marknaden for utferding av grøne obligasjonar. Ferde har per i dag lånt 5,7 milliardar kroner gjennom grøne obligasjonar, som i hovudsak er nytta til finansiering av Bybanen i Bergen.

Grøne lån bidrar til at kapitalen vert fasa inn mot berekraftige økonomiske aktivitetar. Grøne lån gir normalt sparte kostnadar samanlikna med vanlege lån, men også ein auka og diversifisert tilgang til kapital.

Det nye rammeverket bidrar til Ferde sin visjon om å sikra effektiv finansiering av framtidas samferdsel samt Ferde si strategiske målsetjing om gjennom arbeid i eigen region vera ei drivkraft for berekraftig, effektiv og sikker finansiering av bompengeprosjekt i Noreg.

Ferde ønskjer å auka andelen grøn finansiering i porteføljen framover. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper blir viktig for saman å identifisera og kvalifisera prosjekt eller delar av prosjekt som er innanfor det grøne rammeverket.

6.5. Overskottslikviditet

Selskapet si samla likviditetsbehaldning var ved utgangen av halvåret på 4 553 millionar kroner, av desse er 3 667 millionar bankinnskott og 886 millionar kroner er plasserte i rentefond. Løpande likviditetsbehaldning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunktet for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall. Prosjekta sin overskottslikviditet vert for det meste plasserte i bankinnskott samt ein mindre del i pengemarknad- og obligasjonsfond.

6.6. Finansiell risiko

Ferde skal ha ein sunn risikokultur basert på openheit, transparens og kompetanse. 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 selskapet held seg til finansreglementet og regulatorisk rammeverk.

Ferde styrer finansiell risiko både på selskapsnivå og på prosjektnivå. I samsvar med selskapet sin finansstrategi blir både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta. Den løpande risikoen i dei ulike prosjekta skal samsvara med prosjektet sin risikokapasitet og selskapet sin overordna risikokapasitet.

6.7. 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 utan ein vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnadar. Ferde søkjer å redusera likviditetsrisikoen gjennom spreiing av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, diversifiserte finansieringskjelder, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarane, samt høvet for å låne internt. Ferde har ein konsernkontostruktur som gjer det enklare å trekka på likviditet internt mellom prosjekta.

6.8. Rente- og kredittrisiko

Ferde sin finansieringskostnad er påverka av to hovudelement; Marknadsrenta og kredittpåslaget. Renterisiko er risikoen for auka rentekostnadar på selskapet si finansiering som følge av endringar i marknadsrenta. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtaler

for å begrensa renterisikoen. Det er også viktig å merka 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 finansieringskostnadane våre på den flytande delen av gjelda. I oppgangstider med høg inflasjon vil Ferde kunna prisjustera takstar og truleg også oppleva gode trafikktal som kompenserer for høgare renter på den flytende 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 utestående lån og ved spreiing av forfall på lån og marginbinding. Ferde sine lån har i hovudsak fast margin i lånet si løpetid eller for en avtalt periode.

6.9. Motpartrisiko

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjera opp sine økonomiske forpliktingar eller andre forpliktingar som rammer 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. Grunna bompengereforma har Ferde i løpet av 2021 skilt ut og selt utferdarverksemda Flyt AS (AutoPASS kundar) til Gjensidige Forsikring ASA. Dette betyr at omlag 90 prosent av inntektstraumen blir flytta utanfor Ferde sin kontroll, og motpartrisikoen er flytta frå mange små krav til få store viktige krav mot utferdarselskapa. Utestående fordringar mot utferdarselskapa 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 tenester som indirekte bidrar til å sikra ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskot, plasseringar eller finansielle avtalar som rentebytteavtalar.

6.10. 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 vurdera måloppnåinga av bompengereforma på strategisk nivå. KPI er relatert til driftskostnader har ei positiv utvikling frå 2022 til første halvdel 2023, medan inkassoandelen er noko opp. Gjennomsnittleg finanskostnad er betydeleg opp frå fjoråret som ei følgje av økte marknadsrenter og noko høgare kredittmarginar.

Måletallsindikator:	1.halvår 2023	2022	2021
Driftskostnad pr passering (i kr)	kr 0,79	kr 0,85	kr 1,09
Driftskostnad i % av passeringsinntekt (i %)	5,62 %	6,50 %	8,50 %
Driftskostnad i % av passeringsinntekt + offentlege tilskott (i%)	5,46 %	6,30 %	8,10 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso (i %) frå norske kundar utan AutoPASS-avtale	22,40 %	20,00 %	31,70 %
Gjennomsnittlig finanskostnad (i %)	3,47 %	2,29 %	1,59 %

7. Utvikling og drift

7.1. Utviklingsoppgåver

Ny strategi

Ferde sin gjeldande strategi er for perioden 2021- 2023. Det er no starta opp eit arbeid for å utarbeida ein ny strategi som skal gjelda frå 2024 til 2026. PwC er engasjert som prosjektstøtte for dette strategiarbeidet. Det skal utarbeidast strategiske mål for strategiperioden med definerte delmål.

Teknologi

IT Strategi

Ferde held på med å laga ein ny IT strategi og held fram prosessen med Skymigrering, sertifisering av ISO27001 og etterleving av personvernsregelverket (GDPR).

Ferde ønskjer å styrka verksemda gjennom ein tydelegare IT strategi og fornya IT driftsmodell for blant anna å oppnå høgare fleksibilitet og endringskapasitet i drifta. EY hjelper til i dette arbeidet. Sentrale mål for prosjektet er:

- Definera og vedta ny IKT strategi for perioden 2023 – 2026
- Migrera resterande IKT applikasjonar til skydrift
- Optimalisere drifts- og forvaltningsmodell for Ferde sine IKT applikasjonar i skya.
- Sikra at Ferde vert ISO 27001 sertifisert
- Sikra at Ferde etterlever personvernsregelverket (GDPR)
- Sikra at Ferde har ein effektiv og positiv arbeidskvardag gjennom betra bruk av IKT applikasjonar

Nytt økonomisystem

Selskapet har våren 2023 implementert økonomisystemet Xledger. Den eksisterande løysinga vart vurdert til å ikkje vera passande for Ferde si nye rolle som reindyrka operatørselskap. Det nye systemet er moderne og framtidsretta, og gir oss moglegheit for å effektivisera og forbetra arbeidsprosessar og integrasjonar med andre system. Den nye løysinga er skybasert, noko som er i samsvar med selskapet sitt strategiske arbeid.

Nytt saks – og arkivsystem

Selskapet har sommaren 2023 signert kontrakt med Sikri om bruk av Elements som sak – og arkivsystem. Løysinga vert implementert i andre halvår av 2023.

Kvalitetsutvikling og HMS

Ferde blei i desember 2022 sertifisert opp mot standardane NS-EN ISO 9001:2015 (Leiingssystem for kvalitet) og NS-EN ISO 14001:2015 (Miljøleiing) utan avvik, noko som viser at selskapet har eit godt implementert og fungerande leiingssystem for kvalitet og ytre miljø. Ferde skal fortsetja med å jobba aktivt for å vidareutvikla kvalitetsstyringssystemet. Dette systemet skal sikra tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og medverka til ei effektiv og målretta drift, ein systematisk miljøpolitikk, systematikk i arbeidet med forbetringar, riktig og påliteleg rapportering og etterlevnad av lovar, reglar og styringskrav.

Det er forventa at Frede er sertifisert opp mot ISO/IEC 27001:2022 (Informasjonstryggleik) i februar 2024. Selskapet jobbar aktivt med tiltak for å oppfylla krava.

Ferde sitt system for internrevisjon er ein viktig del av kvalitetsstyringssystemet, og skal sikra at styringssystemet til ein kvar tid oppfyller krava. Ferde nyttar Wergeland Bedriftsutvikling som internrevisor innan kvalitetsstyring.

Hittil i 2023 har Ferde gjennomført tre internrevisjonar med vurderingar knytt til etterlevnad av krava i Personvernloven, Forvaltningsloven, Byggherreforskriften og NS-EN ISO 9001:2015 og NS-EN ISO 14001:2015. Resultata av revisjonane har vore positive og dei fleste av tiltaka er gjennomførte.

Ein anna del av internkontrollen i selskapet, er løpande overvaking og styring av risiko knytt til verksemda. Risikostyring i selskapet er sterkt knytt opp mot Ferde sin modell for prosesstyring.

Ferde har nedsett ein risikokomité til arbeidet med overvaking og handtering av risiko. Ferde rapporterer risiko til styret på kvart styremøte, i tillegg vert det ein gong i året gitt ein presentasjon av den overordna utviklinga av risikobiletet i Ferde.

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

Utvikling av vegkantsystemet

Ferde har ansvaret for og skal dekka 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

- I Bypakke Nord Jæren må fire stasjonar flyttast og /eller utvidast i samband med Bussvei- utbygginga (Oalgata, Diagonalen, Forussletta og Tanangervegen)
- I Førdepakken må stasjonen på E39 Bruland flyttast om prosjektet E39 Storehaugen – Førde kjem
- I Samferdselspakken for Kristiansandsregionen skal stasjonen i Vesterveien flyttast grunna utbygginga av E39 Kolsdalen/Gartnerløkka.

Komande nye vegkantprosjekt

- Askøypakken –utviding med ein bomstasjon, truleg frå 1.12.2023
- Nordhordlandspakken, vert utvida med ein bomstasjon (Radøy) i april 2024.
- 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
- E16 Arna – Stanghelle (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- Bypakke for Haugesund og Fastlands- Karmøy (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- E39 Storehaugen – Førde (ikkje vedteke enno).
- E134 Seljestad – Røldal (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- E18 Tvedestrand – Dørdal (sjå lenger bak)
- E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, ny stasjon i juni 2025.
- Det kan koma endringar i tal bomstasjonar/bompengeopplegget i prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal (ikkje vedteke enno)

Avslutting/nedrigging

- Fire stasjonar i Haugalandspakken stengde 1. juli og er blitt rigga ned.
- Innkrevjinga i Gjesdal (stasjon Øvstabø) skal avsluttast 15. februar 2024.

7.2. Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2023 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje.

Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport

Sidan førre eigarrapport er innkrevjinga i fire stasjonar i Haugalandspakken i Karmøy kommune avslutta.

Nye innkrevjingar sidan førre eigarrapport

Det er ingen nye prosjekt som har starta opp innkrevjing sidan førre eigarrapport. Innkrevjinga i revidert Haugalandspakke heldt fram i ni stasjonar frå 1. juli, basert på vedtak i Stortinget frå 13.6.2023, Prop 123 S (2022 – 2023).

Rettsprosessar som Ferde har

Ferde har ingen pågåande rettsprosessar no bortsett frå småkrav retta mot fullpriskundar.

Takstendringar sidan førre rapportering

Prisjustering av bompengetakstane

Prosjekta vert vurderte i høve til kor tid det er aktuelt å prisjustera takstane etter konsumprisindeksen. I prosjekt med låge takstar er det ikkje praktisk og føremålstenleg å gjera årlege prisjusteringar, då takstendringa gjerne berre vert nokre ører. Prisjustering vert også gjerne gjort i samband med andre takstendringar. Sidan førre eigarrapport har Ferde prisjustert takstane i Kvammapakken, Fv45 Gjesdal, Bypakke Nord Jæren og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest (Skoieveien) frå 1. juni. Takstane i Rogfast, Samferdselspakken for Kristiansandsregionen og E18 Tvedestrand – Arendal vart prisjusterte frå 15. juni.

Prisjustering av takstane i kombinasjon med redusert elbilrabatt

Takstane i Haugalandspakken vart prisjusterte 1. september. Samstundes vart rabatten for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 redusert frå 50 prosent til 30 prosent etter brikkerabatt

Justering av takstane i høve til fastsett gjennomsnittstakst (pkt. 6.5.4. i «veiledaren») i kombinasjon med redusert elbilrabatt

Takstane i Førdepakken auka 1. september frå 32 kr. til 38 kr. for ordinært køyretøy i takstgruppe 1 og frå 57 til 70 kr. i takstgruppe 2 for å oppnå fastsett snittakst.

Samstundes vart rabatten for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 redusert frå 50 prosent til 30 prosent etter brikkerabatt.

Takstendring i kombinasjon med utvida innkrevjingsperiode

Takstane på Hardangerbrua vart oppjusterte med 10 prosent 1. november 2022. Takstane vart justerte med grunnlag i takstvedtak fatta av Vegdirektoratet 9. september 2022. Det vart også søkt om utvida innkrevjingsperiode. Det vart først avslått, men Vegdirektoratet har i brev frå 16.mai 2023 godkjent å forlenga innkrevjingsperioden med to år, fram til 19. august 2030.

Takstendring etter evaluering

Takstane i Ryfast auka med 15 prosent 3. mai 2023. Strand kommune og Rogaland fylkeskommune har klaga på takstvedtaket. Samferdselsdepartementet har enno ikkje handsama klagen.

7.3. Framtidige prosjekt

Vedtekne prosjekt – med innkrevjing etter 2022

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabrua

Sotrasambandet er venta å opna innan 1.07.2027. Garantisten Vestland fylkeskommune ønskjer å halda fast på at det skal vera bom på sideveg (den gamle brua) i dette prosjektet. 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: Statens vegvesen)

E18 Tvedestrand – Dørdal (Bamble):

Stortinget vedtok 23. mars 2021 Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårdshei, 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 dekka delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekka finansieringskostnadar og innkrevjingskostnadar. Bompengeperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar.

I dette prosjektet kan det koma store endringar i trase, standard og framdrift. Prosjektet skulle ifølge planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028. Nye Veier har gjennomført ei verdioptimalisering for å gjera prosjektet økonomisk realiserbart og meir berekraftig. På bakgrunn av arbeidet med verdioptimalisering er planprosessen for delstrekningane E18 Tvedestrand – Gjerstad og E18 Gjerstad – Bamble blitt tatt opp igjen i 2023. Reguleringsplanarbeidet på strekningane i sør og i nord er i gang. Midtparsellen over Gjerstad ventar ein inntil vidare med å regulera. Det er framleis uvisst kor tid det vil koma bompengeinnkrevjing i dette prosjektet.

(Kart: Nye Veier)
https://www.nyeveier.no/prosjekter/e18/e18-tvedestrand-bamble/

Revidert Askøypakke

Stortinget vedtok 19.05.2022 Prop. 101 S(2021-2022) Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland. Askøypakken vart utvida med fem år (frå 2028 til 2033) for å fullføra prosjekta i pakken. Vegdirektoratet og Ferde har inngått tilleggsavtale til prosjektavtalen og Vestland fylkeskommune og Ferde har inngått tilleggsavtale til finansieringsavtalen. Det er venta at innkrevjinga til det reviderte opplegget for Askøypakken vil starta opp seint i 2023, når den nye bomstasjonen på Kleppevegen er på plass. Garantibeløpet er 633 mill. 2021-kr. I det reviderte finansieringsopplegget for Askøypakken er det lagt til grunn forlenging av den samla bompengeinnkrevjinga i fem år til 2033. Saman med midlane som står att frå tidlegare gir dette ei total ramme til vegprosjekt i perioden 2022–2033 på 1 661 mill. 2022-kr. Av dette utgjer bompengebidraget 1 294 mill. kr. Pakken skal ferdigstilla følgjande 3 prosjekt som er starta opp: Fv563 Strømsnes – Hop, Fv213 Skiftesvik – Marikoven og Fv562 Lavik – Haugland. Pakken skal i tillegg finansiera følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje: Fv212 Slettebrekka – Hetlevik, Fv562 Fromreide – Kjerrgarden og Fv562 Fauskanger. Det vert i tillegg avsett ei ramme til kollektivtiltak. Det fylkeskommunale bidraget skal finansiera kollektivtiltaka.

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest (teknisk revidering)- delar av prosjektet

Stortinget vedtok 23.5.2023 Prop 89 S (2022 – 2023) «Endringer i utbyggingen og bompengeopplegget for E39 Kristiansand vest - Røyskår i Agder fylke».
I prosjektet E39 Kristiansand – Lyngdal har Nye Veier endra trasé og kryssplassering på strekninga Mandal Øst – Herdal. I tillegg er kontraktstrategien for strekninga optimalisert, noko som medfører at utbygginga endar ved Røyskår og ikkje ved Vatlandstunnelen slik som vist i Prop. 135 S (2016-2017). Endringa i sluttpunkt for utbygginga medfører at ein bomstasjon vert fjerna frå prosjektet (det vil seia ikkje bygt). På strekninga Mandal Øst - Herdal vert tidlegare planlagde kryss ved Reibakken og Livold erstatta av eit nytt kryss

ved Blørstad. Parsellen Herdal- Røyskår er under bygging og forventa opning er i løpet av 2025. Delparsellane Mandal - Blørstad og Blørstad – Herdal står igjen. Førstnemnde har styret i Nye Veier vedteke skal lysast ut i marknaden. Forventa utbygging er frå årsskiftet 2024/2025. Siste parsellen har ikkje kome like langt, og må klargjerast internt før styret i Nye Veier kan vedta vidare framdrift mot utbygging.

(Kart: Nye Veier)

<u>Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3</u>

Stortinget vedtok 23.5.2023 Prop 88 S (2022-2023) «Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder». 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 2,2 mrd. 2018 kr. Det er lagt opp til eit bompengebidrag på 4,4 mrd. kr.

Det er lagt opp til å utvida gjeldande bompengeordning (5 stasjonar) med 10 nye bomstasjonar:

(Kart frå Statens vegvesen)

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

Masfjordsambandet/Masfjordbrua

Fylkestinget i Hordaland vedtok 12.12.2017 eit bompengeopplegg for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, men knytte vilkår til søknaden. Fylkestinget føresette at prosjektet vart fullfinansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunalt bidrag. Vestland fylkeskommune har i brev til Samferdselsdepartementet og Kommunal og - distriktsdepartementet 23.6.2022 bedt om å få avklart status for søknaden og kva som skal til for at Masfjordsambandet kan bli godkjent som ferjeavløysingsprosjekt og bompengeprosjekt. Samferdselsdepartementet har i svarbrev til Vestland fylkeskommune frå 24.3.2023 vist til at finansieringsplanen ikkje er i samsvar med retningslinjene for ordninga.

Fylkestinget i juni 2023 har bedt fylkesdirektøren om å koma tilbake med sak med oppdatert kostnads- og finansieringsplan for prosjektet. Ferde er kjent med at fylkeskommunen har starta arbeidet med ein finansieringsanalyse av prosjektet, der det i tråd med søknaden frå 2017 også vert vurdert bompengefinansiering av prosjektet. Tidlegare berekningar av trafikkgrunnlag vert oppdatert. Fylkesdirektøren skriv at han tek sikte på å leggje fram sak om Masfjordsambandet til fylkestinget i mars eller juni 2024.

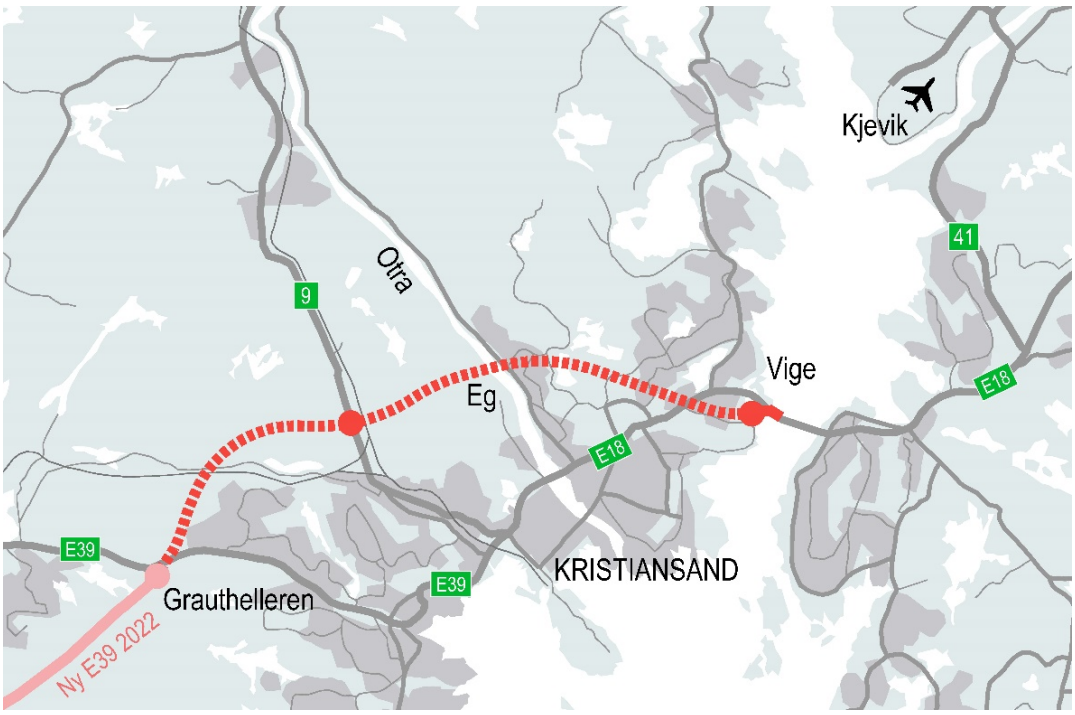
E134 Seljestad – Røldal

Fylkestinget i Vestland har i møte 09.06.2020 slutta seg til eit bompengeopplegg for E134 Røldal—Seljestad i Vestland fylke. Det vart lagt til grunn at utbygginga skal skje i åra 2022-2027 og at bompengeinnkrevjinga tek til når prosjektet opnar for trafikk. Fylkestinget i Vestland gjorde 14.12.2021 eit nytt garantivedtak for prosjektet. Vegdirektoratet har hausten 2022 sendt utkast til proposisjon over til Samferdselsdepartementet. Regjeringa opplyser 29.08.2023 at prosjektet vil bli prioritert i statsbudsjettet for 2024. Det er venta at bygginga kan starta opp hausten 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 utgjør om lag 24 pst. Garantibeløpet er rekna til å vera 1982 mill. 2021-kroner. Bompengeperioden er 15 år og innkrevjinga vil

skje i to bomstasjonar. Nye Veier reknar med at Reguleringsplanen for prosjektet vert vedteke hausten 2023. Den vidare framdrifta er avhengig av Nye Veier sin likviditet og Samferdselsdepartementet si behandling av prosjektet.



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. Bompengebidraget er 598 mill. 2020 kr. og utgjer 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. Grunna kostnadsauke i 2022 er det uvisst kor tid det kjem ein bompengeproposisjon for dette prosjektet. Nye Veier har sett dette prosjektet på «vent» i høve til anbod. Reguleringsplanane for ny E39 mellom Bue og Ålgård er vedteke av kommunestyra i Bjerkreim og Gjesdal.

E16 Arna – Stanghelle

Fylkestinget i Vestland slutta seg 22.6.2022 til at utbygginga av E16 Arna-Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansiert med bompengar. Det er førebels lagt til grunn 14 827 mill. 2021-kr i styringsramme og 17 163 mill. 2021-kr i kostnadsramme for E16 Arna - Stanghelle. Bompengebidraget er førebels rekna til 3 160 mill. 2021-kr. Det

vart lagt til grunn at utbygginga skulle skje i åra 2023-2033 med prosjektering i 2023 og anleggsstart i 2024. Prosjektet vart lagt på is i påvente av NTP prioritering. Regjeringa varslar no at det kjem oppstartsmidlar i 2024 budsjettet.

(Bilete: Statens vegvesen)

Bypakke for Haugesund – og Fastlands-Karmøy

Ein ny bompengepakke (bypakke) for Haugesund- og fastlands-Karmøy er vedtatt av Haugesund bystyre, Karmøy kommunestyre og Rogaland fylkesting. Det er lagt til grunn 2,95 mrd. kr. i nettobompengeinntekter 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 4,4 mrd. kr (2022-kr).

Forlenging av Førdepakken

Det er gjort lokalpolitiske vedtak om forlenging av Førdepakken, ref. sak PS41/2023, handsama i fylkestinget i Vestland 13.06.2023.

Bompengeprosjekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk

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

- Ein pakke for vidareutvikling av Fv547 på Karmøy. Karmøy kommune behandla i mai 2023 ei politisk sak om vidare strategi/ambisjonsnivå for dette arbeidet. Fylkeskommunen skisserte i sakspapira at ein ny pakke kunne forventa å vera i drift i 2029. Kommunen ønska svar på fleire spørsmål før den ville ta stilling til saka. Det er ikkje avgjort når saka eventuelt kjem opp igjen.
- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde), etter at Førdepakken er ferdig. Sak var venta å koma til lokalpolitisk handsaming våren 2023, men Statens vegvesen har sett arbeidet med det faglege grunnlaget for bompengesaka E39 Storehaugen-Førde på vent, til prioriteringane for prosjektet i den nye transportplanen er avklart. Vidare prosess for bompengesaka avheng av prioriteringane av dette prosjektet.
- Ny omkjøringsveg Fv44 Egersund sentrum
- E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast), bompengearbeidet her er «lagt på is» i påvente av prioritering i NTP)
- Revidert bompengeopplegg for E39 Svegatjørn- Rådal
- E39 Lyngdal vest – Bue (utsett inntil vidare)
- Fv7 Tokagjelet
- Fv55 bru over Esefjorden (Fylkesutvalet i Vestland har i møte 2.5.2023 best om at det vert utarbeida eit fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering av Fv55 Bru over Esefjorden)
- Fv57 Sætenes- Nistadlia

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

7.4. Innkrevjing av bompengar på ferje

Ferde krev inn bompengar til Bømlopakken på sambandet Langevåg – Buavåg, til Rogfast på sambandet Arsvågen – Mortavika og til Kvinnheradpakken (frå 1. januar 2023) på sambanda Gjermundshamn /Varaldsøy – Årsnes og Ranavik – Skjersholmane og Utåker – Matre/Skånevik. Dei to førstnemnte sambanda vert drifta av Fjord1. Det siste sambandet vert drifta av Boreal Sjø. Til liks med på land, har det vore problem med å få inn ferjebillettinntekter, og med dette også bompengar, frå utanlandske bilistar (ferjereisande) utan autopassavtale. Fjord1 melder at situasjonen er betre no enn tidlegare. Skyttel, som er sentral tenestelverandør for Autopassferje, har kome i gang med fakturering av tyske kundar. For 2023 er det til no sendt bompenger for om lag 1,7 millionar kr. til Park Trade for innkrevjing. Av erfaring blir nok betalingsgraden om lag 50 prosent på dette. Fjord1 har arbeidd med tiltak for å klara å få tatt manuelt betalt av ein større del av dei

utanlandske kundane, slik at ein slepp å senda faktura. Det er no langt fleire enn tidlegare som betalar kontant til matros.

7.5. Eigarmøte

I eigarstrategien for Ferde står det:

«Eigarane av Ferde AS ønskjer å etterleve KS sine tilrådingar om at det vert halde jamlege eigarmøte. Med jamlege eigarmøte vert det lagt opp till minst eitt eigarmøte kvart halvår.»

Plan for eigarmøte og generalforsamling i 2023:

Møte	Dato	Klokkeslett
Generalforsamling	13. april	Kl. 09.00 – 10.00
1. Eigarmøte	13. april	Kl. 10.00 – 11.00
2. Eigarmøte	22. september	Kl. 10.00 – 11.00

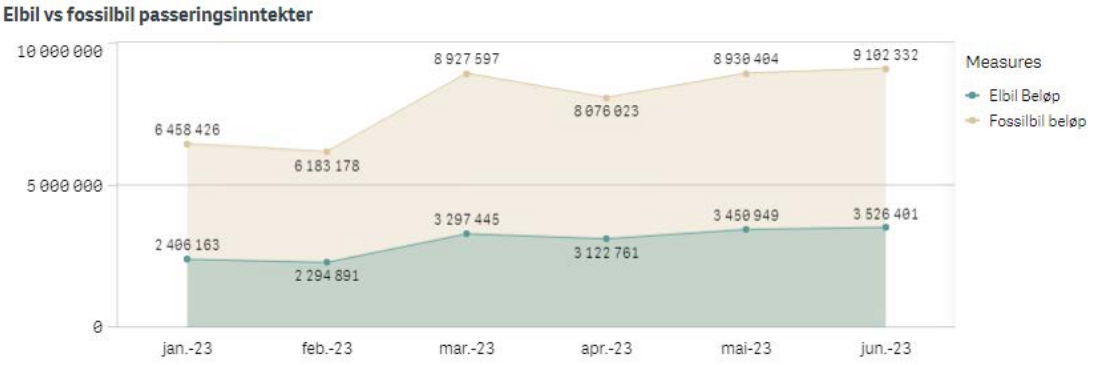
VEDLEGG: Prosjektøkonomi - trafikk og inntekter

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.

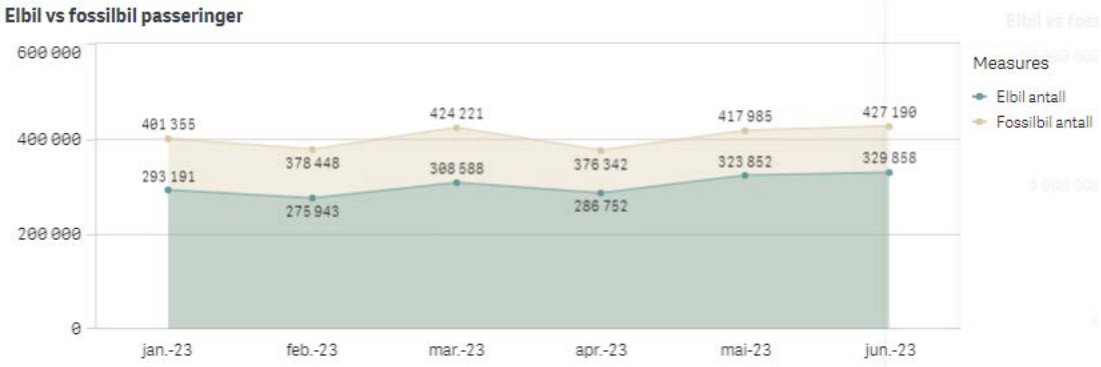
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Askøypakken	Prop. 197 S (2012–2013) Prop. 101 S (2021 – 2022)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028 (2033)

Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021

Passeringsinntekter 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 1. halvår 2023 er 23 444. Det er 2546 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 15,5 kr. Det er 1,8 lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 65,7 mill. kr. Det er 27 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 4 243 776 i 1. halvår. Det er 4 prosent høgare enn i same periode i 2022.

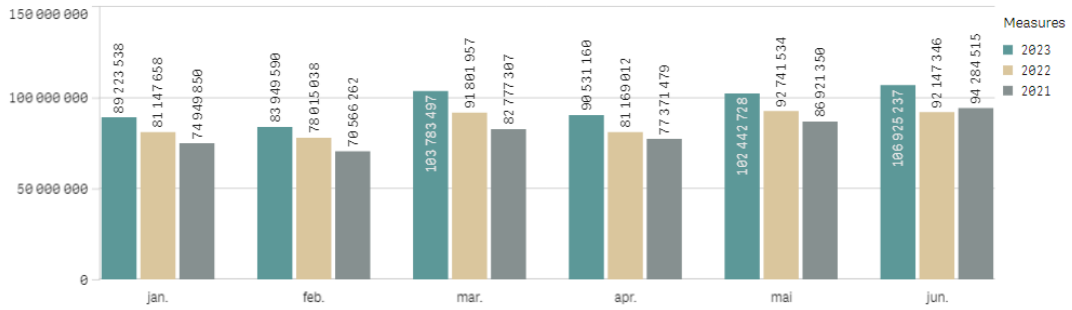
Elbil og fritakspasseringar
Andel elbilpasseringar er 43prosent i 1. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 39 prosent i 1. halvår 2023. Det er 1 prosent høgare enn i 1. halvår 2022.

Merknader

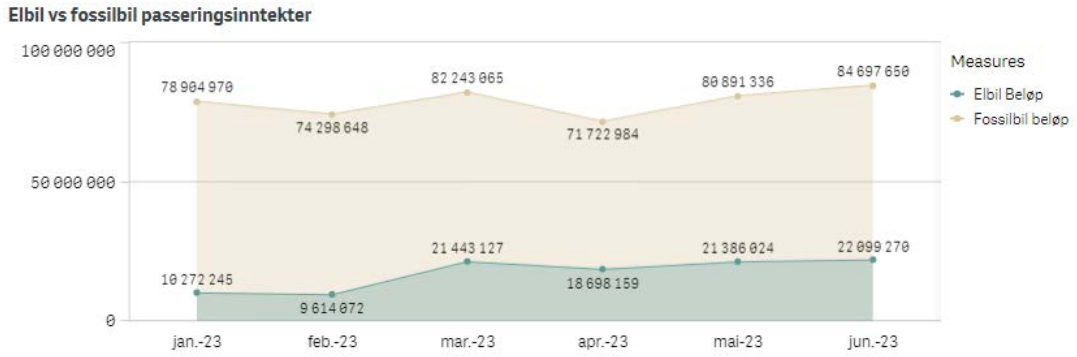
Høg elbilandel, høg fritaksandel og lågare trafikk enn forventa har gjeve lågare inntekter enn forventa. 1. mars 2023 vart takstane oppjusterte for å oppnå fastsett snittakst i Prop. 197 S (2012 – 2013). Revidert pakke, Prop 101 S (2021- 2022) avløyser pakken seinare i 2023 når innkrevjinga kan ta til i den femte bomstasjonen i Askøypakken. Innkrevjinga vert forlenga til 2033.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Bergen	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 - 2037

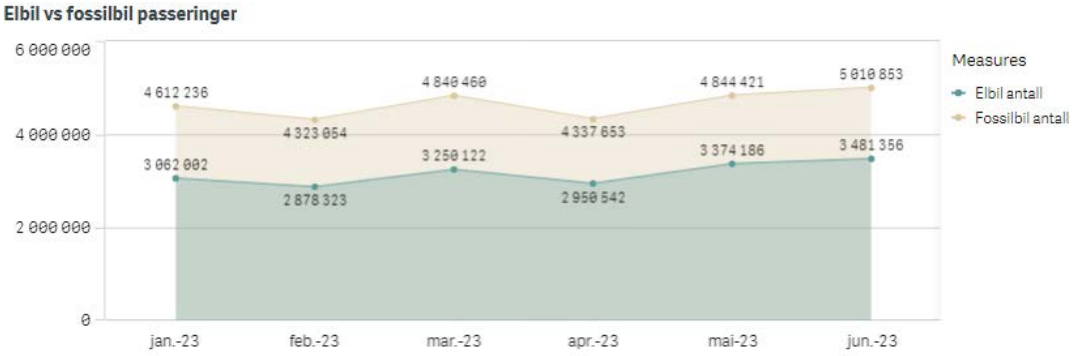
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 259 439. Det er 9 439 høgare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 12,27 kr. Det er 1,6 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 576 mill. kr. Det er 11 prosent høgare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar er 46 965 773. Det er 4 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 40 prosent i 1. halvår 2023. Det er 6 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 45 prosent i 1. halvår 2023. Det er 1 prosent høgare enn i 1. halvår 2022.

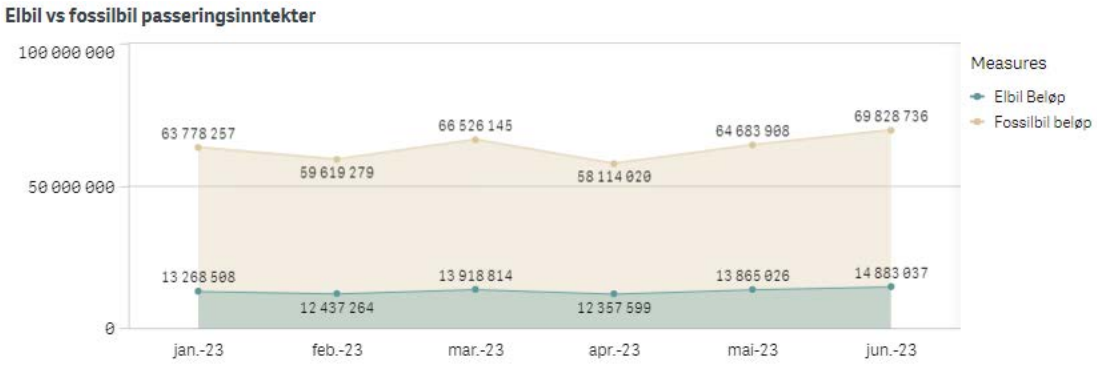
Merknader

1. mars 2023 vart dei nedsette elbiltakstane i Bypakke Bergen reverserte tilbake til nivået før halvering av takstane som blei innført 1. januar 2021, justert med prisstigninga, ,noko som har auka snittkasten frå februar til juni med 0,9 kr. kr. Snittaksten er likevel lågare enn føresett ut frå proposisjonen.

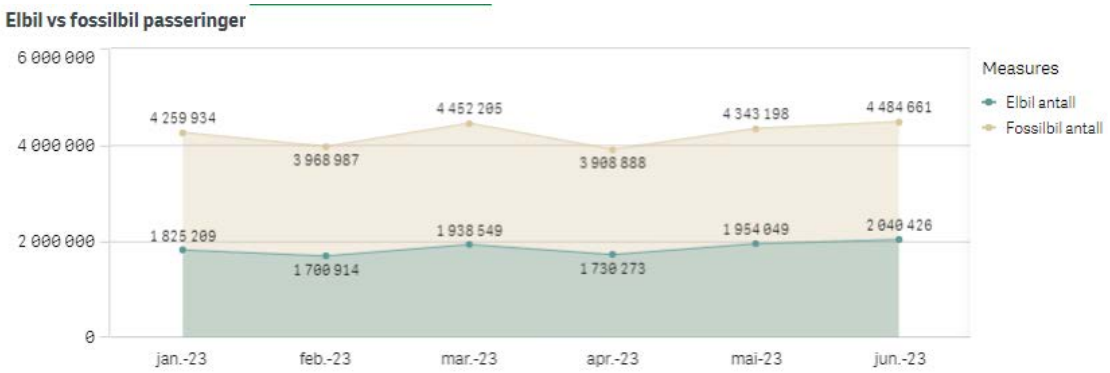
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Nord-Jæren	Prop. 47 S (2016 –2017)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021

Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 202 211. Det er 12 067 lågare enn budsjettert.
Realisert snittakst i denne perioden er 12,7 kr. Det er 0,8 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 463 mill. kr. Det er 6 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 36 607 304 i 1. halvår. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

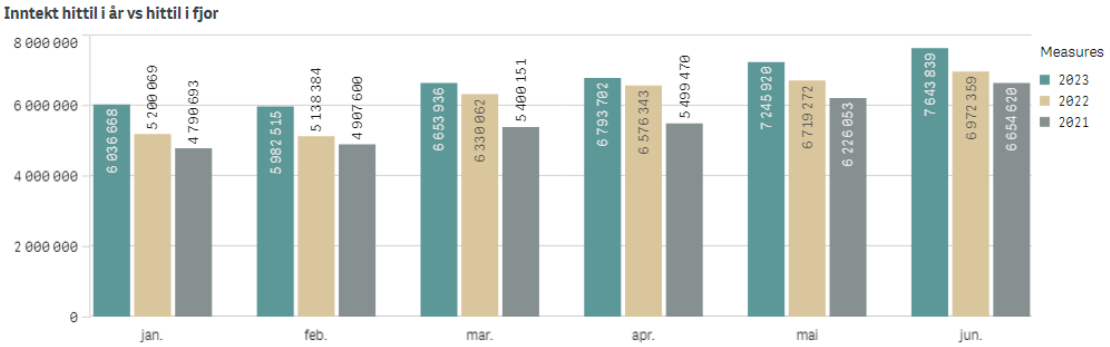
Andel elbilpasseringar er 31prosent i 1. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 32 prosent i 1. halvår 2023, det er 1 prosent lågare enn i 1. halvår 2022.

Merknader

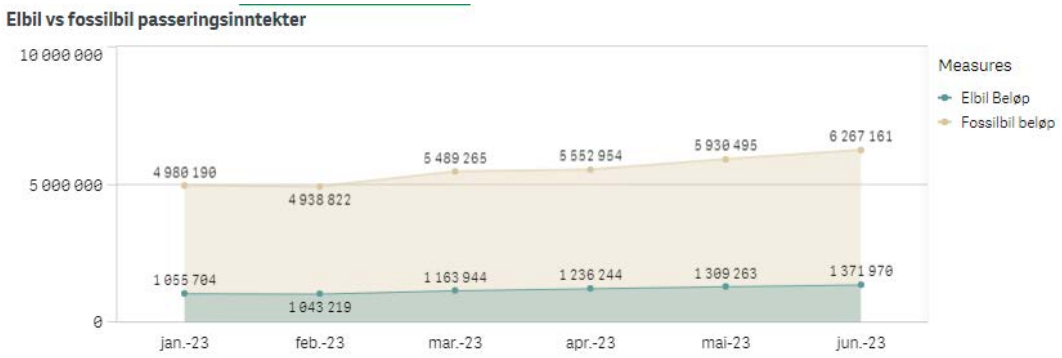
Grunna kompensasjon til Ryfast for felles timesregel med Bypakke Nord Jæren, vert om lag 18,7 mill. kr. trekte ut frå inntektene på 463 mill. kr og overført til Ryfast.

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

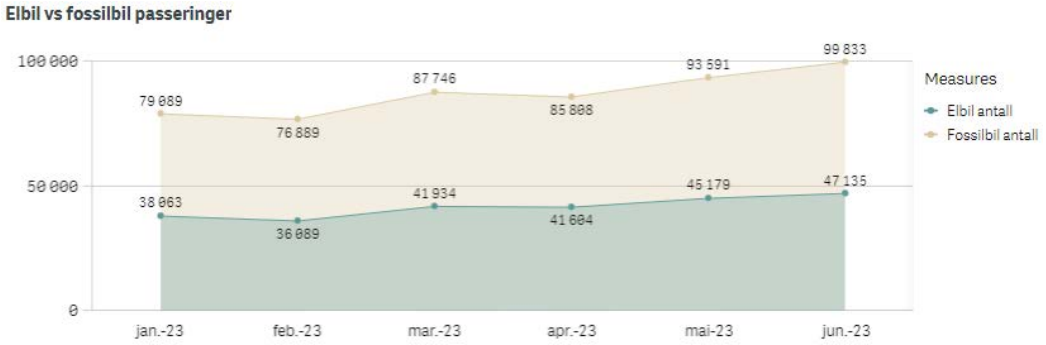
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 4270. Det er 347 høgare enn budsjettert.Realisert snittakst i denne perioden er 52,2 kr. Det er 6,2 kr. lågare enn fastsett frå revidert Bømlopakke(Revidert Bømlopakke erstatta Bømlopakken 1.11.2022).

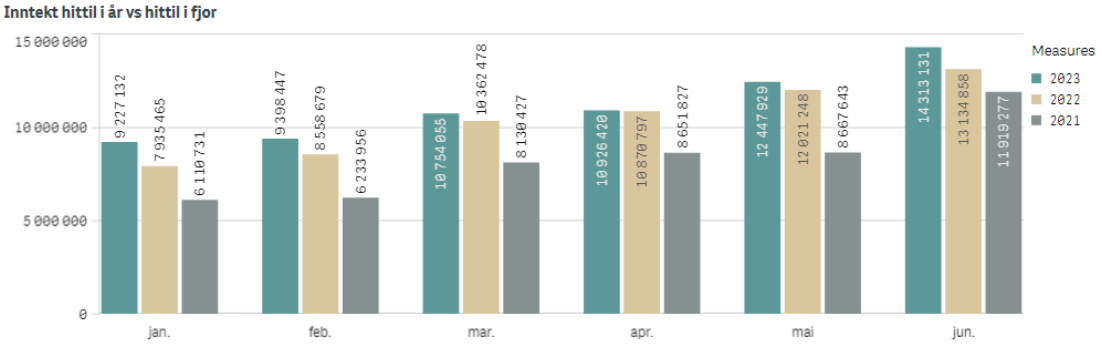
Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 40,3 mill. kr. Det er 9 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 772 962. Det er 5 prosent høgare enn i same periode i 2022.

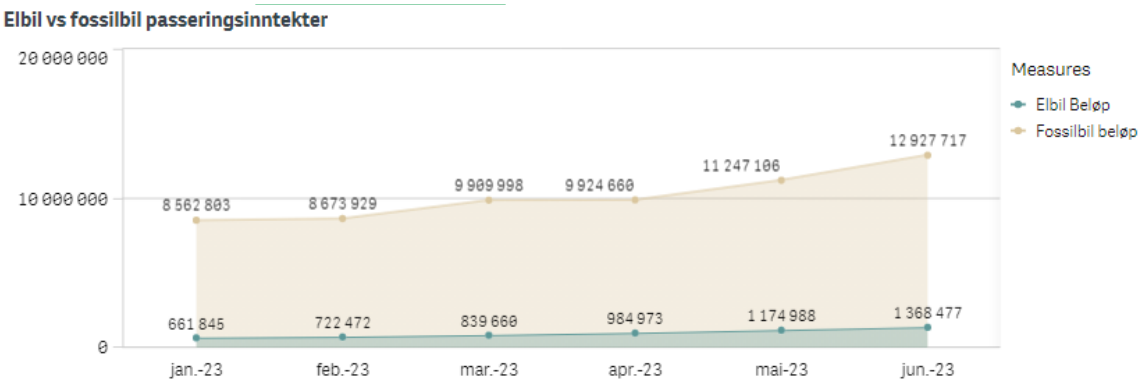
Elbil og fritakspasseringar
Andel elbilpasseringar er 32 prosent i 1. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 8 prosent i 1. halvår 2023, det er 0,5 prosent høgare enn 1. halvår 2022.

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

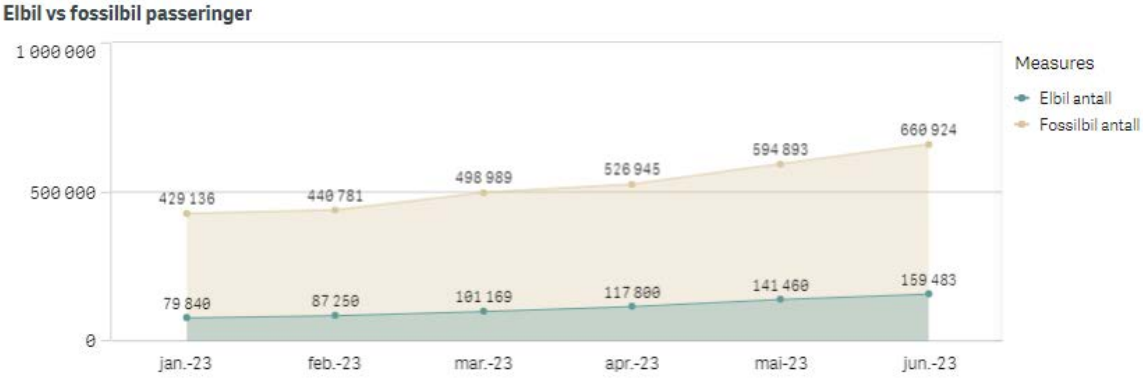
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 21 195. Det er 2945 lågare enn budsjettert.
Realisert snittakst i denne perioden er 17,5 kr. Det er 3,2 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

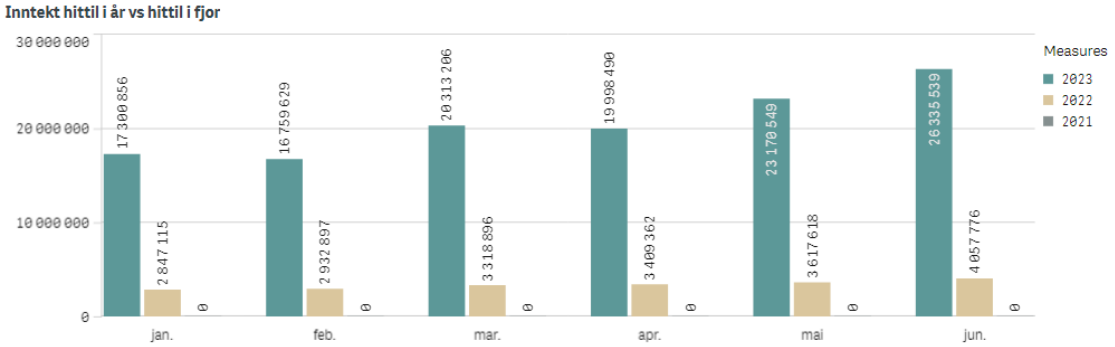
Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 66,9 mill. kr. Det er 7 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 3 838 687 i 1. halvår. Det er prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar
Andel elbilpasseringar er 18 prosent i 1. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 1. halvår 2023, det er same som 1. halvår 2022.

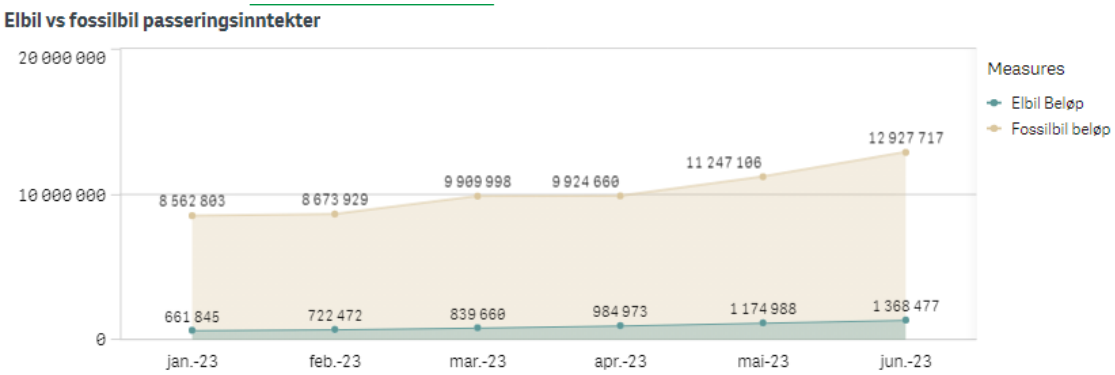
Merknader
Fylkestinget i Agder sa i møte 14. februar 2023 (sak 2/23) nei til å justera takstane for å oppnå fastsett snittakst i prosjektet E18 Tvedestrand - Arendal. Det er derfor ikkje aktuelt å endra takstane i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal med det første, utover ordinær kpi- justering.

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

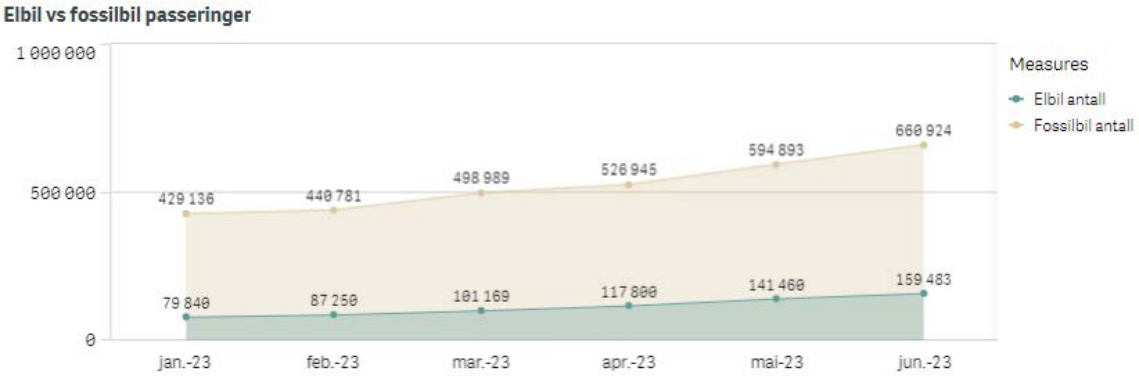
Passeringsinntekter 1. halvår 2023



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 samla er 30 772. Det er 5629 mindre enn budsjettert for året (juli drar ÅDT snittet opp)

Realisert snittakst i denne perioden i Skoieveien er 23 kr., mot budsjettert 29,6.

Realisert snittakst i denne perioden på Storemyr er 19,6 kr., mot budsjettert 22,2

Realisert snittakst i denne perioden i Lohnelier er 28,4 kr., mot budsjettert 37 kr.

Realisert snittakst i denne perioden i Holbekkstjønn er 19 kr. , mot budsjettert 21 kr.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 12,5 mill. kr.
Talet passeringar er 5 573 544. Første halvår 2022 var det berre innkrevjing i Skoieveien, noko som gjer at første halvår 2023 ikkje kan samanliknast med første halvår 2022.

Elbil og fritakspasseringar

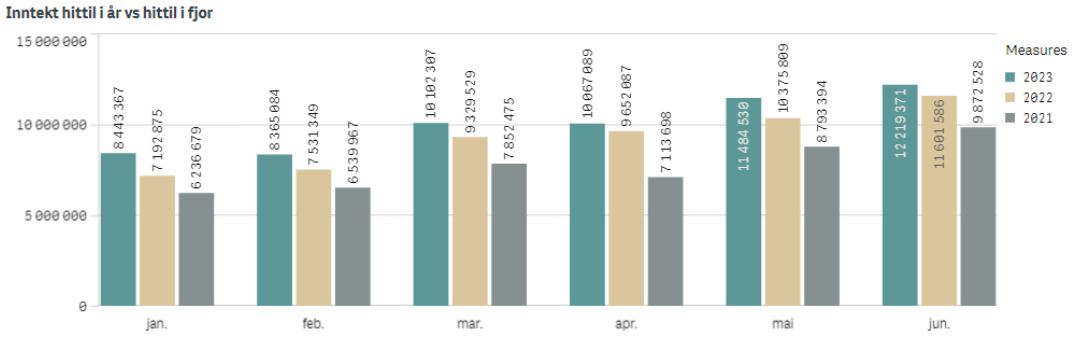
Andel elbilpasseringar er 21 prosent i 1. halvår 2023.
Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 1. halvår 2023.

Merknader

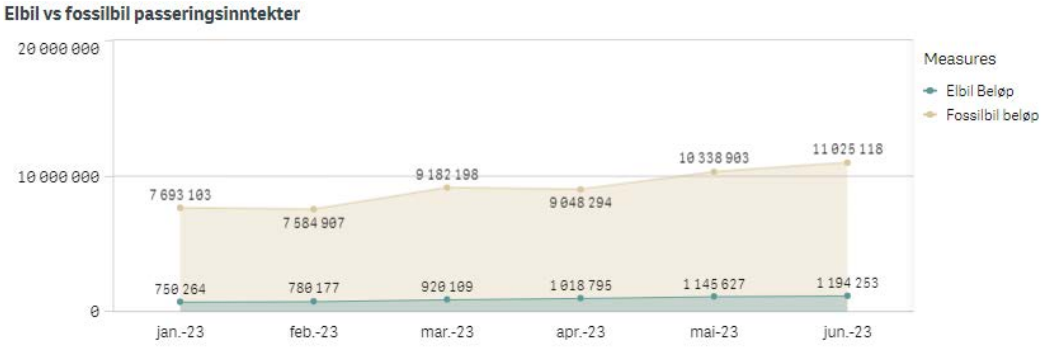
Innkrevjinga på Skoieveien starta opp 1.1.2022.25.11.22 opna tre nye bomstasjonar, E39 Storemyr, E39 Lohnelier, E39 Holbekkstjønn. Eit revidert opplegg med nye krav til snittakst og nye trafikkføresetnadar vart vedteke i Stortinget 23.5.2023. Takstane etter det reviderte opplegget er ikkje implementerte enno.

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

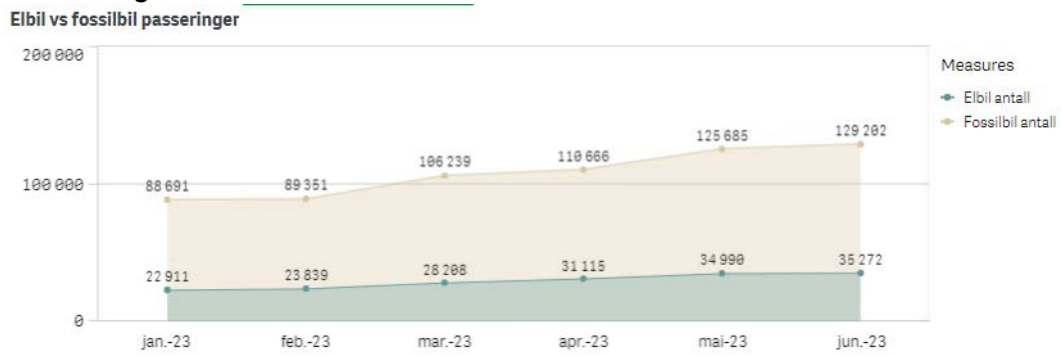
Passeringsinntekter første halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 4564.Realisert snittakst i denne perioden er 73,4 kr. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. fastsett noko trafikkmål eller gjennomsnittstakst

Passeringinntekter og passeringar

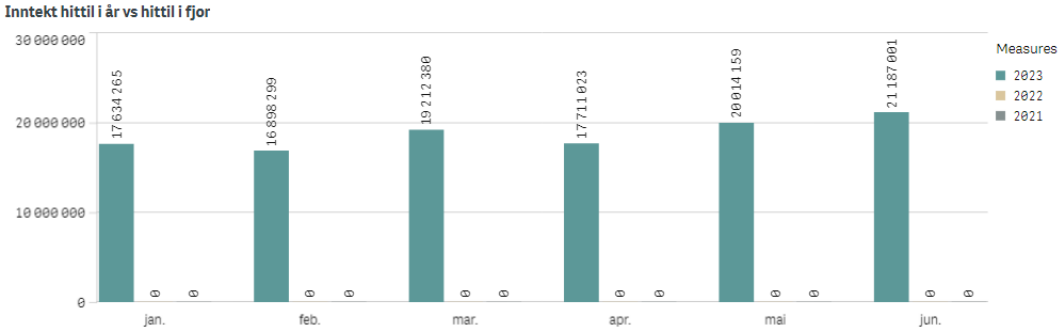
Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 60,6 mill. kr. Det er 9 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 826 169. Det er 5 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

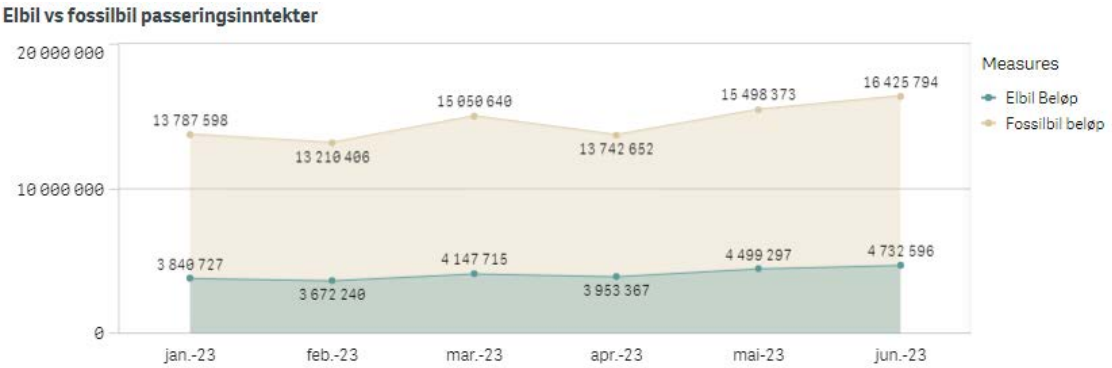
Andel elbilpasseringar er 21prosent i 1. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 1. halvår 2022.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Svegatjørn - Rådal	Prop 134 S (2013-2014)	Vestland fylkeskommune	2023 – 2040.

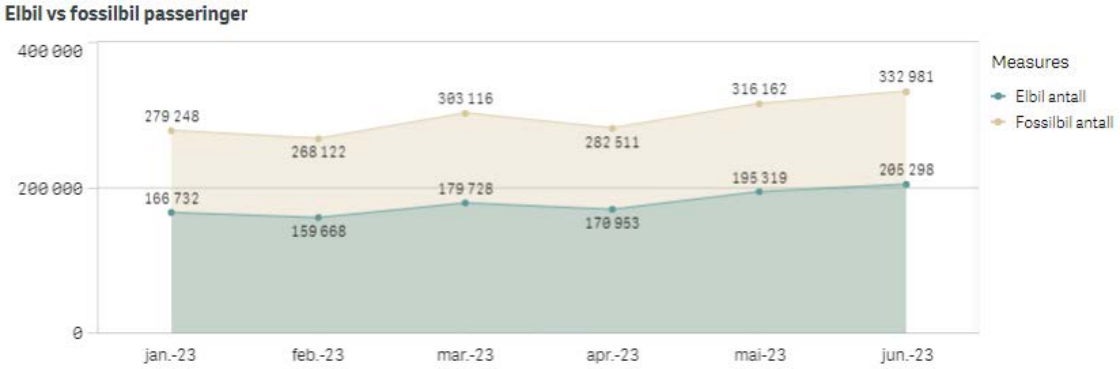
Passeringsinntekter 1. halvår 2023



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 15 795. Budsjettert ÅDT er 14 975.

Realisert snittakst i denne perioden er 39,4 kr. Budsjettert snittakst er 48,6

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 112,5 mill. kr. Talet passeringar i 1. halvår er 2 859 852.

Elbil og fritakspasseringar

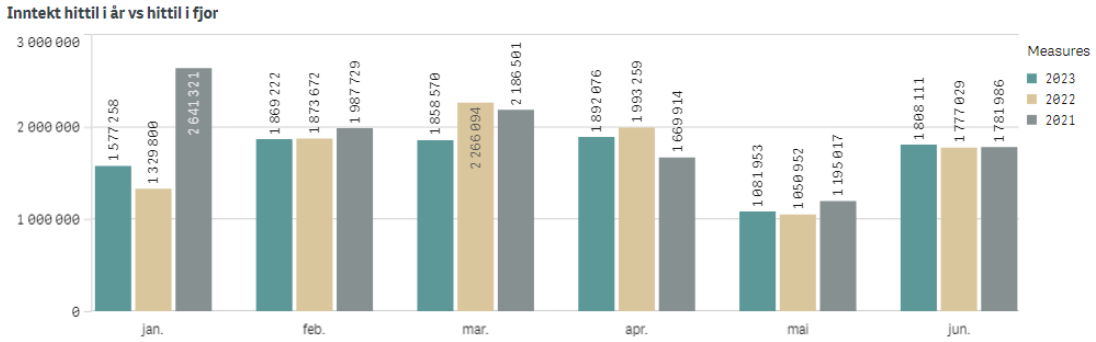
Andel elbilpasseringar er 38 prosent i 1. halvår 2023.
Andel fritakspasseringar er 2 prosent i 1. halvår 2023.

Merknader

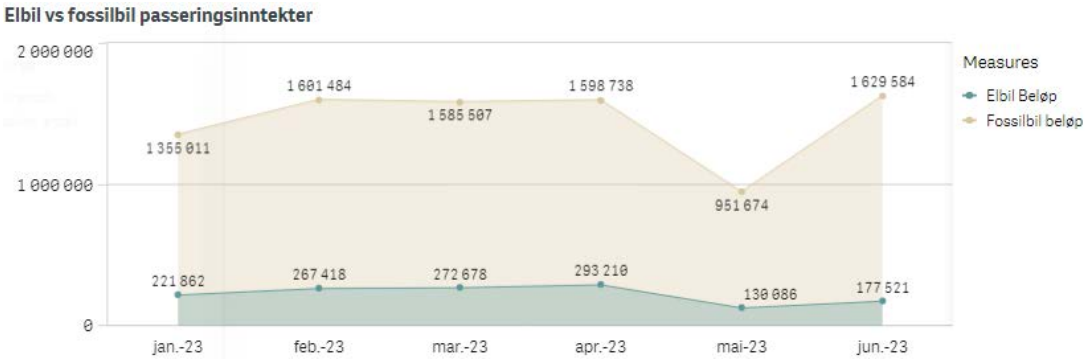
Innkrevjinga starta opp 1.10.2023 .Prosjektet skal evaluerast etter eit års drift. Statens vegvesen held også på med eit revidert bompengeopplegg for dette prosjektet. Det er venta at det vil koma ei sak til lokalpolitisk handsaming på slutten av året.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
FV 45 Gjesdal	Prop. 127 S (2009-2010)	Rogaland fylkeskommune	2004 – 2024.

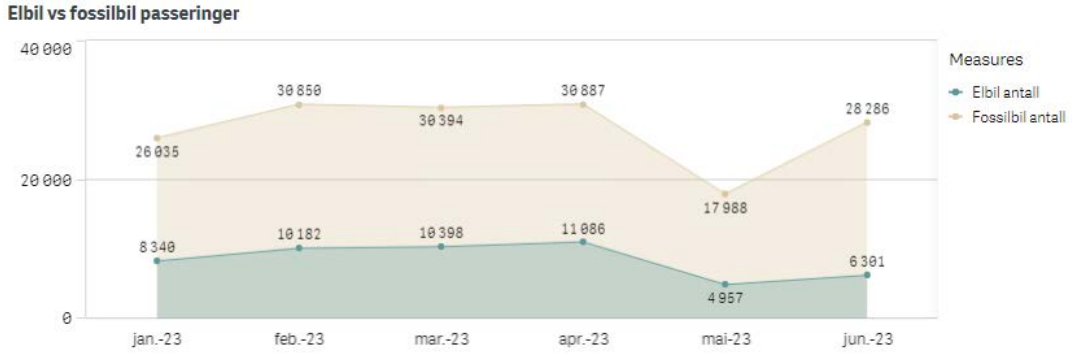
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 1981. Det er 92 lågare enn budsjettert.
Realisert snittakst i denne perioden er 46,8 kr. Det er ikkje fastsett eit snittakstkrav i prosjektet.

Passeringinntekter og passeringar

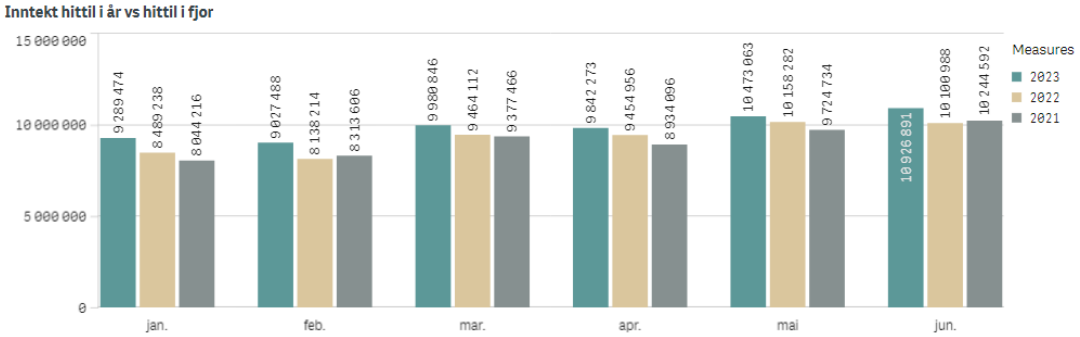
Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 10 mill. kr. Det er 2 prosent lågare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 215 704 i 1. halvår. Det er 3 prosent lågare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

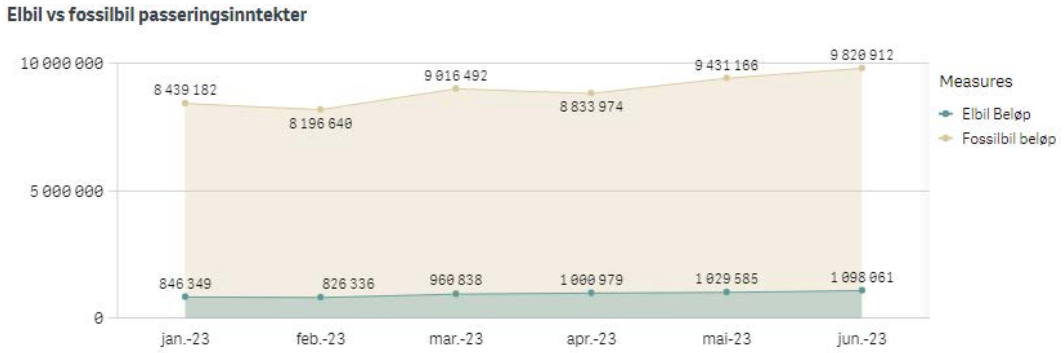
Andel elbilpasseringar er 24 prosent i 1. halvår 2023. Det er 6 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 1. halvår 2023, det er same som i 1. halvår 2022.

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

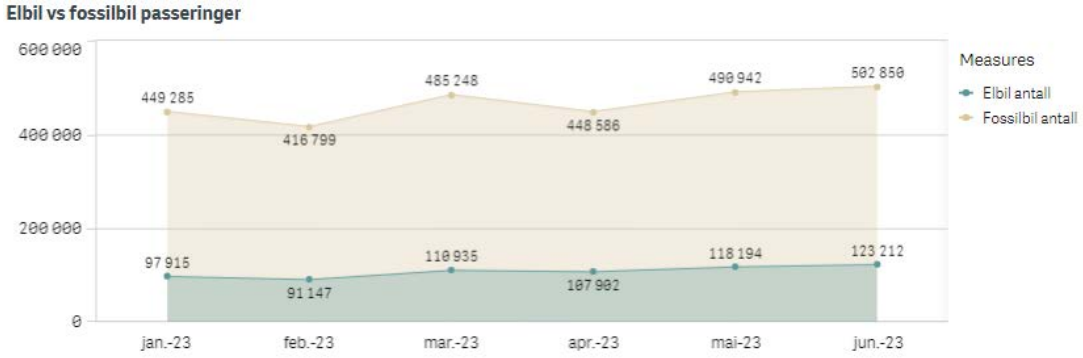
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 19 019. Det er 2381 meir enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 17,3 kr. Det er 4,2 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 59,5 mill. kr. Det er 7 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 3 443 016 i 1. halvår. Det er 3 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

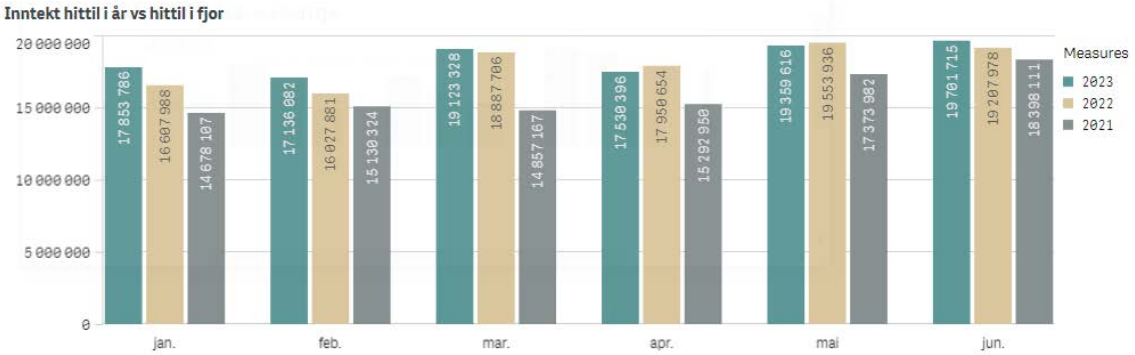
Andel elbilpasseringar er 19 prosent i 1. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 1. halvår 2022.Andel fritakspasseringar er 31 prosent i 1. halvår 2023. Det er same som i 1. halvår 2022.

Merknader

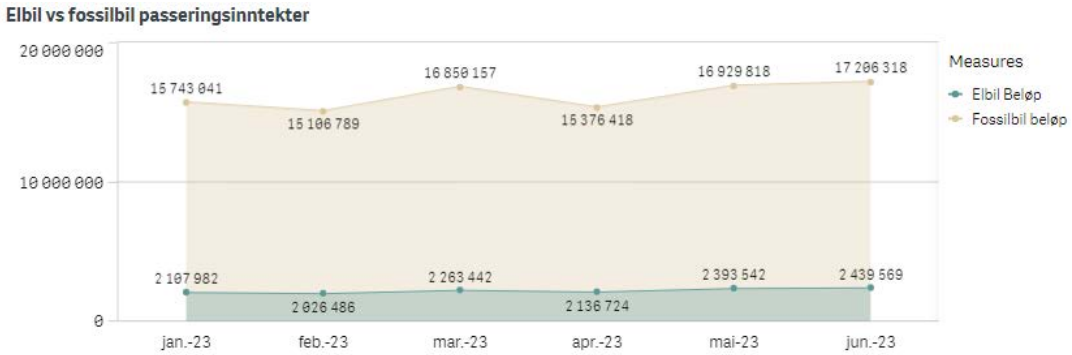
Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timesregel. 01.09.23 vart grunntakstane endra for å oppnå fastsett gjenomsnitttakst. Samstundes vart rabatten redusert for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Haugalandspakken	St.prp. nr. 57 (2006–2007)	Rogaland fylkeskommune	2008 – 2023.

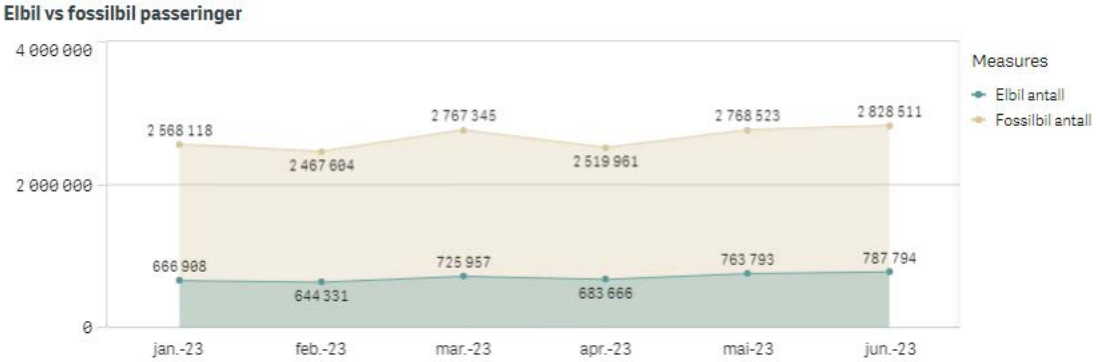
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 111 537. Det er 5830 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 5,5 kr. Det er 0,2 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 110,5 mill. kr. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar i 1. halvår er 20 192 517. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

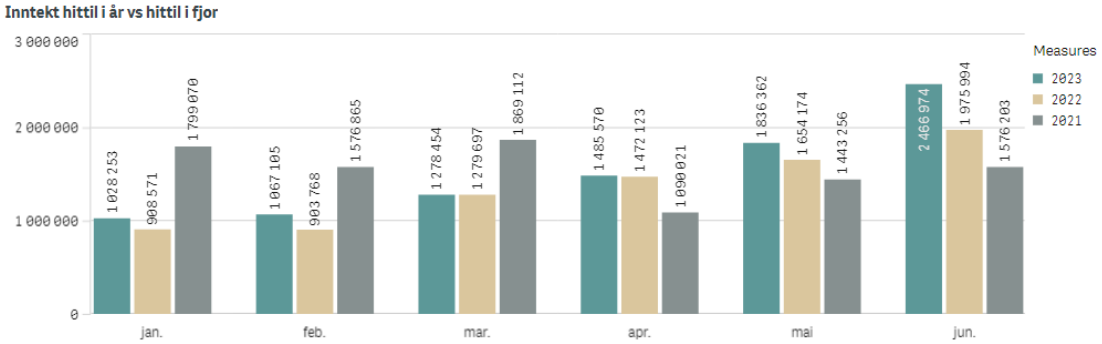
Andel elbilpasseringar er 21prosent i 1. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 40 prosent i 1. halvår 2023. Det er 1 prosent lågare enn i 1. halvår 2022.

Merknader

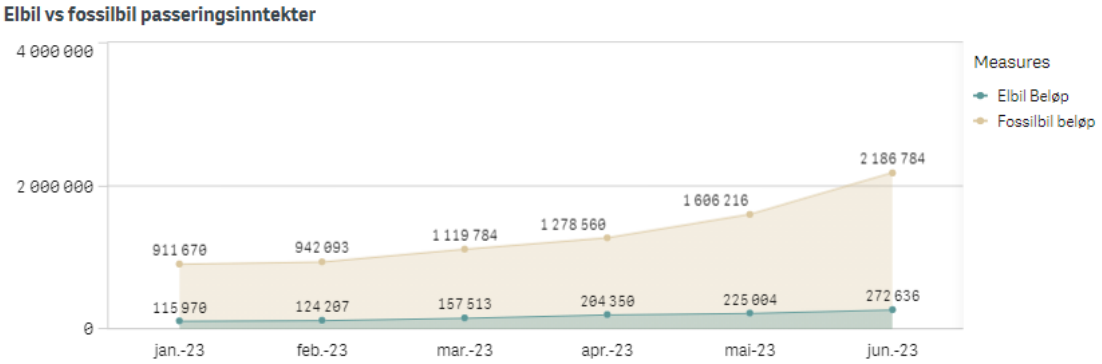
Den låge snitt-taksten skuldast stort tal fritakspasseringar. Innkrevjingsretten til Haugalandspakken gjekk ut 1.07.23.Men Stortinget vedtok 13. 6.2023 å forlenga innkrevjinga i pakken, bortsett frå i fire bomstasjonar i Karmøy kommune. Innkrevjingsperioden for 9 bomstasjonar i Haugalandspakken er utvida til seinast utgangen av 2026, eller til ein eventuell ny bompengefinansiert bypakke er etablert, om det skjer tidlegare enn utgangen av 2026.

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

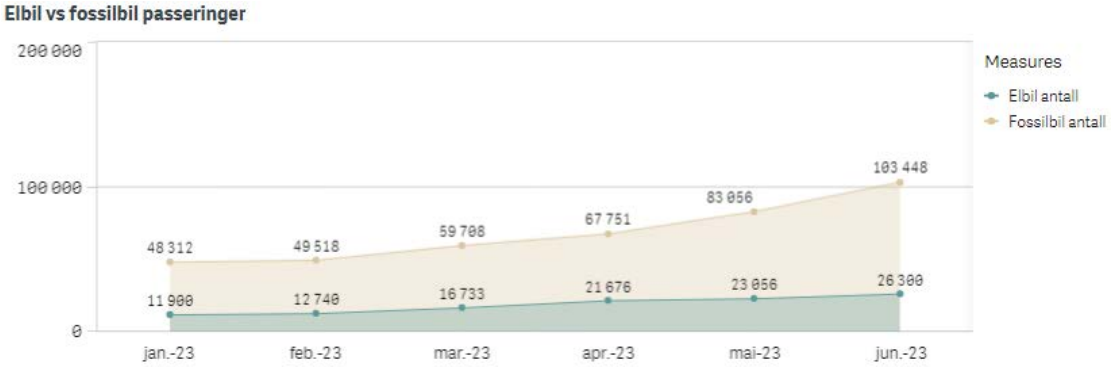
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 2895. Det er 499 høgare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 17,4 kr. Det er 4,3 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 9,1 mill. kr. Det er 9 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar i 1. halvår er 524 199. Det er 9 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

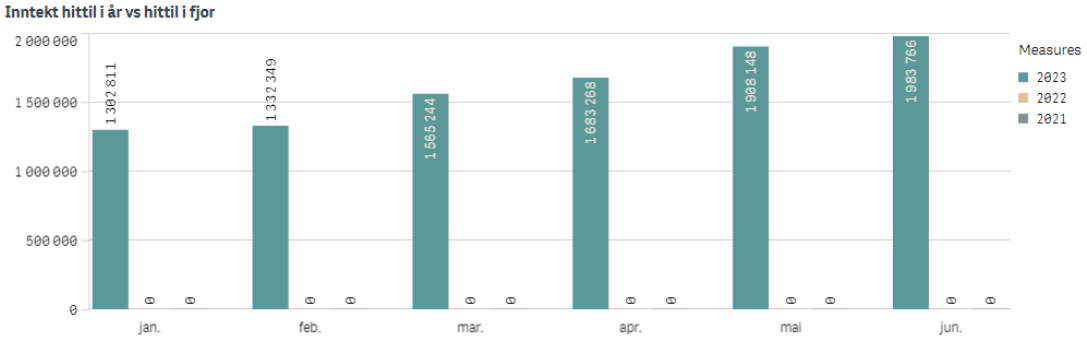
Andel elbilpasseringar er 21 prosent i 1. halvår 2023, det er 5 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 15 prosent i 1. halvår 2023, det er same som i 1. halvår 2022.

Merknader

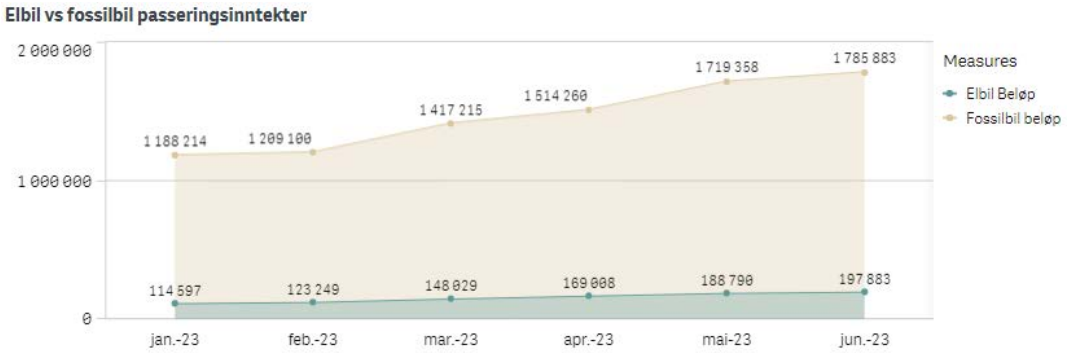
I samband med nysalderinga av nasjonalbudsjettet for 2021 mottok Ferde 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprosjektet Kvammapakken. Takstane vart sette ned (halverte) 22.mars 2021.

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

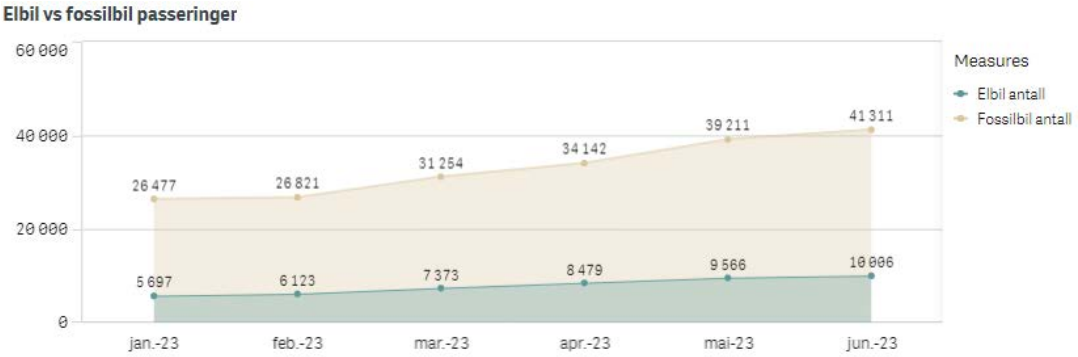
Passeringsinntekter 1. halvår 2023



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 1362. Budsjettert ÅDT for 2023 er 1208.
Realisert snittakst i denne perioden er 39,7. Det er 7,4 kr. Lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 9,7 mill. kr. Talet passeringar er 246 460.

Elbil og fritakspasseringar

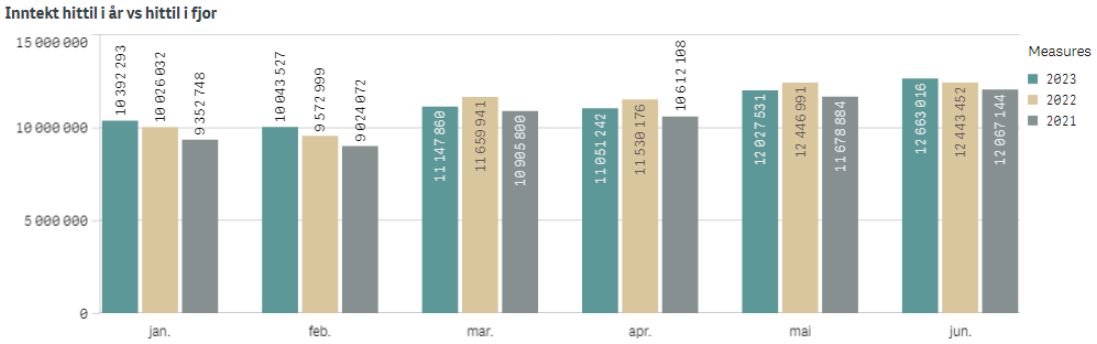
Andel elbilpasseringar er 19 prosent i 1. halvår 2023.
Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 1. halvår 2023.

Merknader

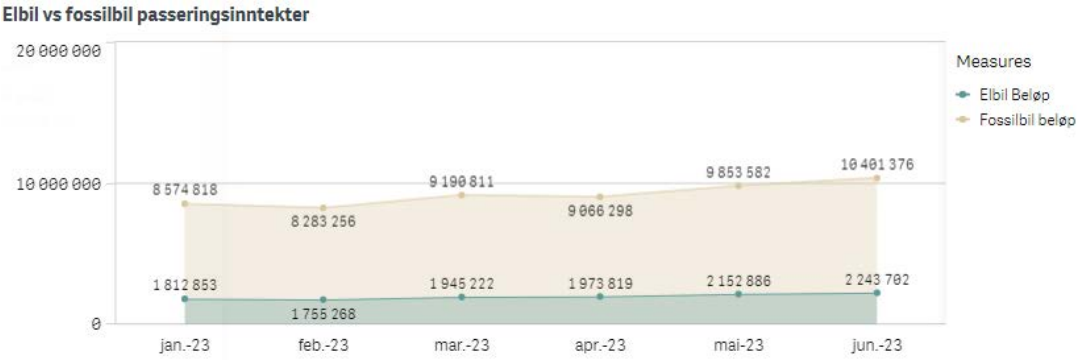
Innkrevjinga starta opp 01.01.23 på fem ferjestrekningar (3 forskjellige ferjesamband).

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Nordhordlandspakken	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2031.

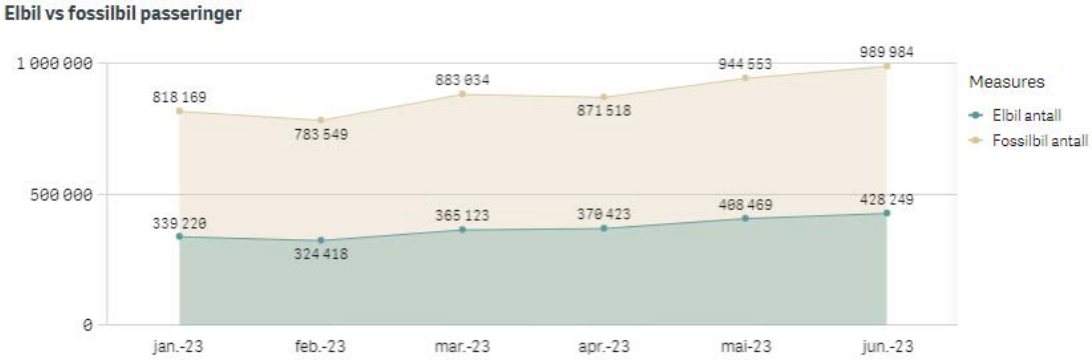
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 41 576. Det er 7345 lågare enn budsjettert.
Realisert snittakst i denne perioden er 8,9 kr. Det er 1,1 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

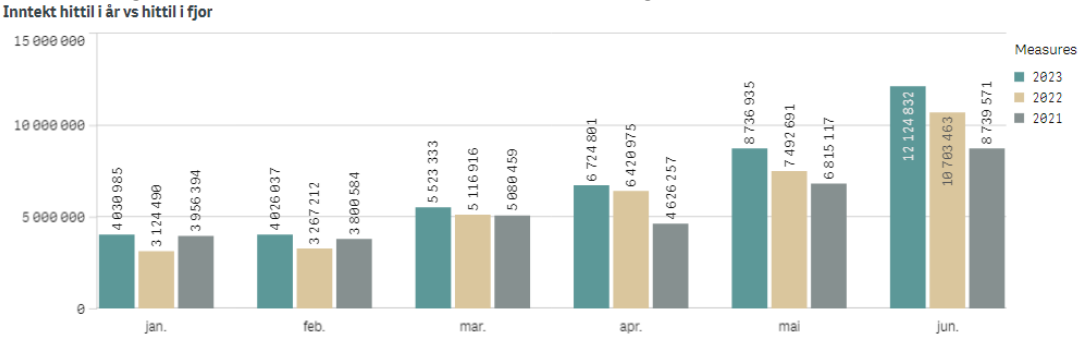
Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 67,2 mill. kr. Det er 1prosent lågare enn i same periode i 2022. Talet passeringar i 1. halvår 2023 er 7 526 715. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar
Andel elbilpasseringar er 30 prosent i 1. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 42 prosent i 1. halvår 2023, det er same som i 1. halvår 2022.

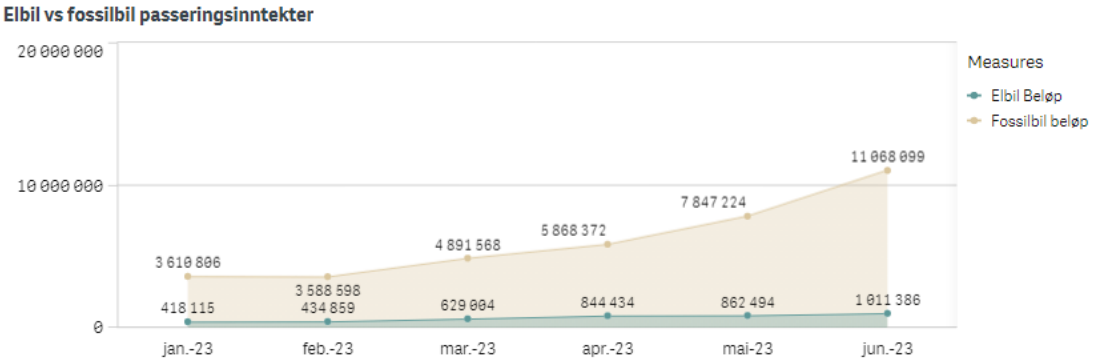
Merknadar
Snittaksten er høgare enn føresett fordi talet på fritakspasseringar er om lag 10 prosent lågare enn føresett.

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

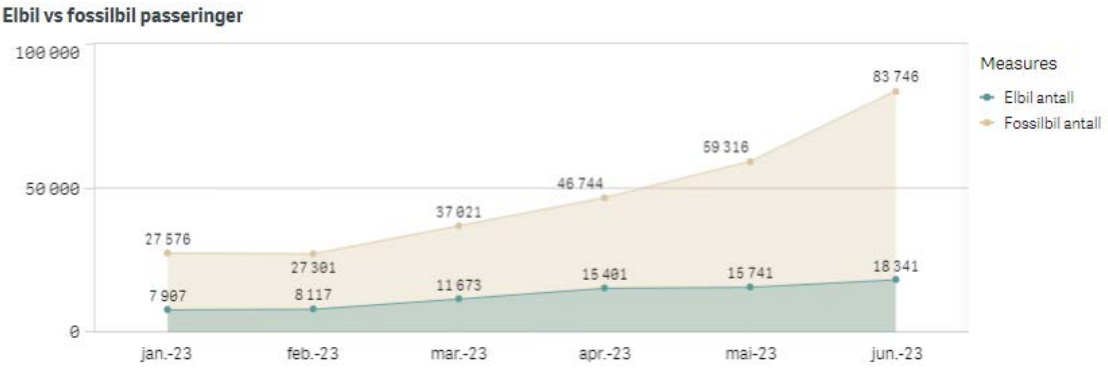
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 1. halvår 2023 er 1981. Det er 222 lågare enn budsjettert.
Realisert snittakst i denne perioden er 114,5 kr. Det er 41,5 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

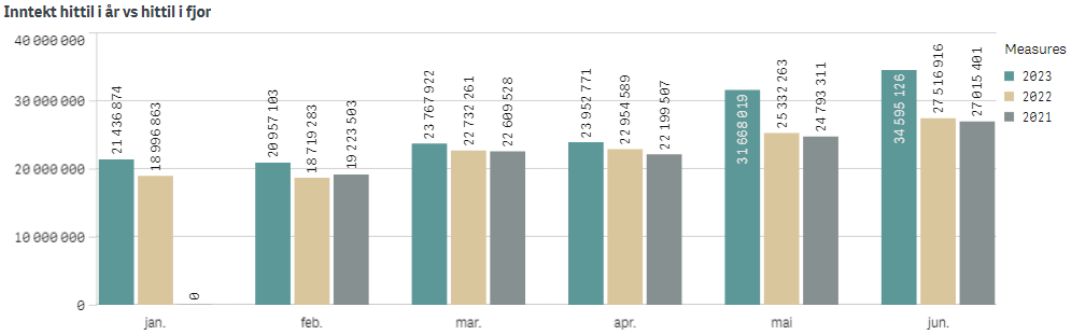
Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 41 mill. kr. Det er 14prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 358 888. Det er 6 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

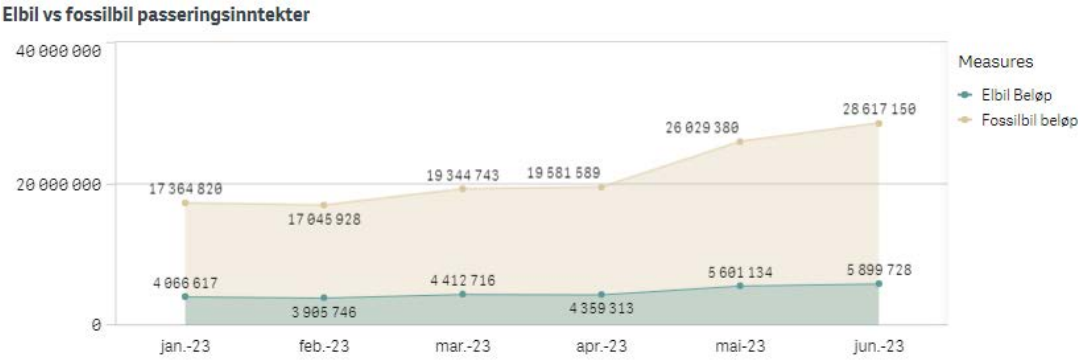
Andel elbilpasseringar er 22 prosent i 1. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 2 prosent i 1. halvår 2023, det er same som i 1. halvår 2022.

Merknader
Snittaksten er framleis langt lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Men Vegdirektoratet har 26.05.2023 vedteke å utvida innkrevjingsperioden med to år, til 19. august 2030.

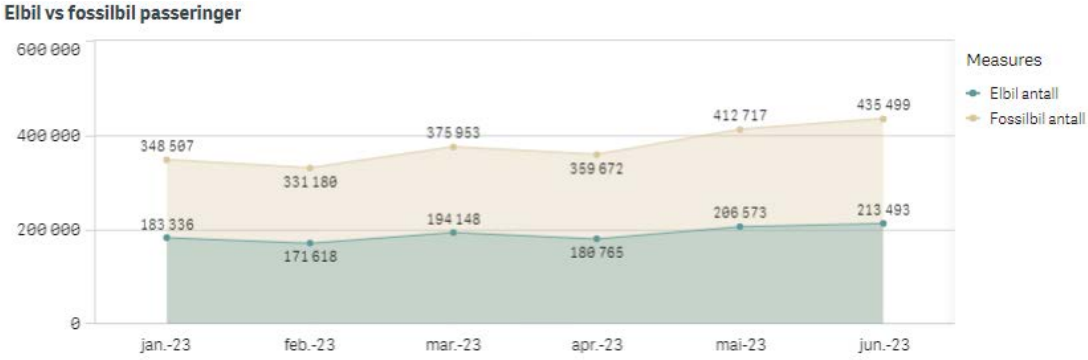
Passeringsinntekter 1. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 1. halvår 2023 er 18 854. Det er 3046 lågare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 45,8 kr. Det er 0,2 lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 156 mill. kr. Det er 15 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 3 413 469. Det er 4 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 34 prosent i 1. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 1. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 24 prosent i 1. halvår 2023, det er same som i 1. halvår 2022.

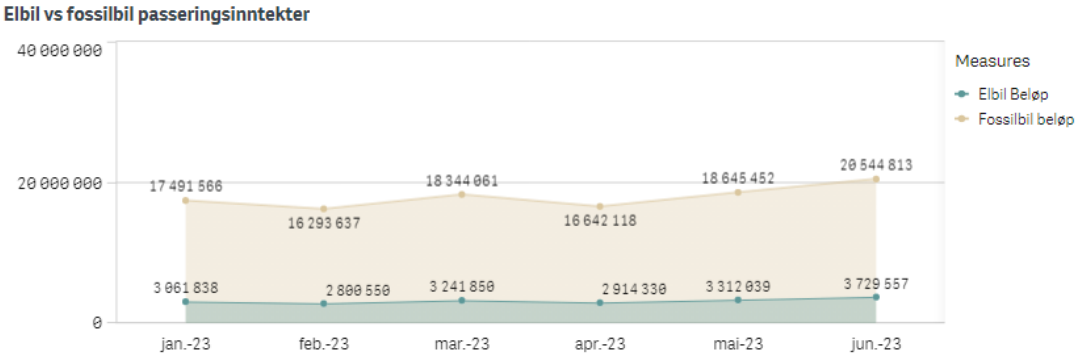
Merknader

Takstane auka 3.5.2023 med 15 prosent. Førebels har ikkje det gjeve redusert trafikk.

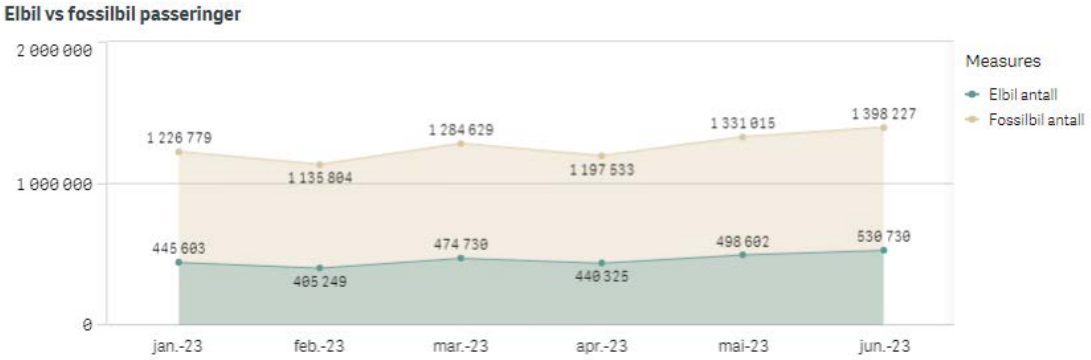
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Prop. 95 S (2021–2022)	Statens vegvesen	2022 – 2035.

Passeringsinntekter 1. halvår 2023

Passeringsinntekt 1. halvår 2023



Passeringar 1. halvår 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 1. halvår 2023 er 57 262. Det er 2762 høgare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 12,2 kr. Det er 1,2 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 1. halvår 2023 er 127 mill. kr. Det er 1prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 10 369 246. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 27 prosent i 1. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 1. halvår 2022.Andel fritakspasseringar er 12 prosent i 1. halvår 2023, det er same som i 1. halvår 2022.