

Rapport 2019- 2



Innholdsliste

Rapport 2019- 2	0
1. Innleiing	2
2. Mandat og føringar	3
3. Status for gjennomføringa av bompengereforma i bomregion sørvest	4
4. Innkrevjing, trafikkdata og bompengeinntekter	5
5. Finans og økonomi	18
6. Strategiar og planar hausten 2019	21
VEDLEGG – KPI rapport 1.09.2019, for første halvår 2019	25

1. Innleiing

Ferde sine verdier er open, påliteleg, etterretteleg og nyskapande. Selskapet ønskjer å vera ein gjennomsiiktig organisasjon, både overfor trafikantar, oppdragsgjevarar, media og samarbeidspartnarar. Vi vil derfor informera om samfunnsoppdraget vårt og om korleis vi utfører det. Styret i Ferde AS ønskjer eigarrapportering 2-3 gongar per år utover årsrekneskapen og rapportering i samband med generalforsamlinga. Dette er den andre formelle rapporteringa til alle eigarane våre i 2019.

Ferde har rapportert på KPI'ar til Vegdirektoratet 1. september 2019 for perioden 1.1.2019 til 30.06.2019. Ferde har hatt positiv utvikling på KPI'ane det siste halvåret. Positiv utvikling på KPI'ane er heilt essensielt for at Ferde skal lukkast som regionalt bompengeselskap. Driftskostnad per passering har gått ned frå kr. 1,41 for heile 2018 til kr. 1,27 for første halvår 2019. Driftskostnad i prosent av passeringsinntekta har gått ned frå 11,1% for heile 2018 til 9,3% for første halvår 2019. SVV krev at ein del kostnader, til dømes oppstartskostnader for nye prosjekt, ikkje skal takast med i KPI rapporteringa til SVV. I KPI'ane til SVV er derfor driftskostnaden 8,3% av passeringsinntekta og driftskostnader per passering nede i 1,10 for første halvår for 2019. Denne KPI rapporten er lagt ved eigarrapporten.

Ferde har i 2019 opplevd eit stort påtrykk frå media og frå andre aktørar. Interesse har særleg vore knytt til selskapet Ferde, etablering og aktivitet, men også til prosjektspesifikke forhold. Ferde er omfatta av Offentleglova og ønskjer, i samsvar med verdiane våre, å vera open om selskapet og om det vi driv med. Det vert derfor lagt ned mykje arbeid i å handtera innsynskrav og å imøtekoma behovet for trafikk - og inntektsstatistikkar. Noko av interessa frå media botnar i at det no er stor politisk interesse om dette temaet. Men interessa er også knytt til at det no har gått ei tid sidan bompengereforma vart vedteke. Det vert frå politisk hald stilt spørsmål om reforma har vore vellukka og om ein alt no kan måla effektane av implementeringa av reforma.

Bompengereforma er langt frå fullt ut iverksett. Ferde har først i 2019 overtatt alle selskapa i regionen. Ansvar for vegkantutrusting er enno ikkje overtatt frå Statens vegvesen. Ei ny meir kostnadseffektiv IKT løysing for innkrevjing er ikkje på plass før våren 2020. Når desse reformgrepa er gjennomførte, vil Ferde ytterlegare kunna hausta effektivitetsvinstar av å ha ein samla kundemasse. Omlag samstundes skal utstedarfunksjonen skiljast ut (frist 1.juli 2020), noko Ferde meiner vil gje risiko for auka administrative kostnader for bompengeselskapa. Det er også ein fare for at omlegginga frå forskottsfakturering til etterskottsfakturering vil gje auka tap på krav i tida som kjem.

Bergen 4. september 2019

Trond Juvik
Adm.dir.

2. Mandat og føringar

Ferde AS er etablert av Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Færre selskap skal medverka til auka profesjonalitet i bompengesektoren. Det overordna målet for Ferde er å sørgja for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest. Brukarvenleg innkrevjing skal også prioriterast.

Ferde si rolle i bompengeinnkrejvinga i bomregion sørvest er regulert av overordna bompengeavtale mellom Ferde og Samferdselsdepartementet samt prosjekt- og finansieringsavtalene som blir inngåtte for kvar enkelt prosjekt. Ferde skal:

- Krevja inn bompengar
- Finansiera bompengeprojekt
- Vera AutoPASS utstedar i ein overgangsperiode (maksimalt til 1.7.2020)
- Ikkje driva anna verksemd
- Kunna yta bompengefaglege tenester til Statens vegvesen
- Driva kostnadseffektivt
- Ikkje gje utbytte til eigarane

Ferde er eit instrument for å nå bompengereforma sitt hovudmål om:

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

For at staten skal kunna vurdere om ein har nådd måla for bompengereforma på strategisk nivå, er det utvikla 6 KPI'ar som Ferde og dei andre regionale bompengeselskapa blir målte på:

- Driftskostnad per passering
- Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt
- Realiseringsgrad på passeringar utan avtale
- Identifiseringsgrad
- Vekta gjennomsnittleg effektiv lånerente inklusive sikringskostnader
- Avkasting på overskottslikviditeten frå bompengeinnkrevjinga

Positiv utvikling på desse KPI'ane er heilt essensielt for at Ferde skal lukkast som regionalt bompengeselskap. KPI rapport frå 30.06.2019 rapportert 1.9.2019 er tatt inn som vedlegg til denne rapporten.

3. Status for gjennomføringa av bompengereforma i bomregion sørvest

Ferde har kjøpt alle bompengeselskapa i regionen. Det siste selskapet, Ryfast AS, vart kjøpt 31. mars 2019 og vil bli innfusjonert i løpet av året. Samferdselsdepartementet har gjeve dispensasjon til at Ferde driftar innkrevjinga i nokre prosjekt utanfor regionen til ut i 2019. Ferde er ferdig med å drifta dei innkrevjingane som selskapet har hatt dispensasjon for å drifta, bortsett frå Eksportvegen på Møre. Eksportvegen kan driftast fram til 24.10.2019. Det er avtalt at Vegamot AS overtar drifta 1.oktober 2019.

Eit anna element i bompengereforma er «meir optimal organisering og ansvarsdeling». Dette er eit pågåande arbeid. Ansaret for vegkantutstyret i eksisterande bompengestasjonar er framleis ikkje overført til dei regionale bompengeselskapa.

Etter omlegginga til nytt takst- og rabattsystem i Finnfast, Gjesdal og i Kvammapakken frå 01.08.2019, driv no alle prosjekta i bomregion sørvest innkrevjing basert på det standardiserte rabattsystemet (20 % brikkerabatt for lette køyretøy, ingen rabatt for tunge køyretøy og etterskottsfakturering).

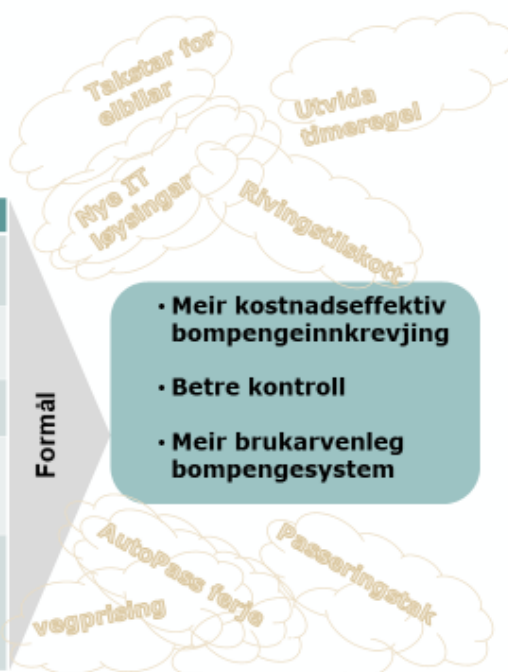
Ferde mottek i 2019 tilskott frå ordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda for prosjekta Førdepakken, Vossapakke, Hardangerbrua, E134 Stordalstunnelen, Haugalandspakken, Ryfast og E18 Tvedestrand – Arendal.

Eit femte mål med reforma er å skilja dei to rollene som bompengeselskapa har som utstedar og operatør. Utskiljing av utstedarfunksjonen frå bompengeselskapa skal skje innan 1. juli 2019.



Status for bompengereforma i bomregion sørvest (Ferde sitt område)

Mål	Oppfylld
Færre selskap	Alle «gamle» bompengeselskap er kjøpte av Ferde AS. Det er berre Ryfast AS som ikkje er innfusjonert.
Meir optimal organisering/ansvarsfordeling	Ikkje fullt ut gjennomført. Ferde har ikkje overtatt ansvaret for «vegkant» Ny operatorløsning vert utvikla.
Ny takst- og rabattstruktur	Implementert i alle prosjekt i regionen.
Statlege incentivordningar	Mottar tilskott for reduserte bompengetakstar på riksvegar utanfor storbyområda. Utviding er varsla i «Granavolden erklæringa».
Utskiljing av utstedarfunksjonen	GJENSTÅR. Ferde og alle andre bompengeselskap har dispensasjon til å vera «integrert utstedar» fram til 1.juli 2020. Per i dag er det ingen utstedarar som er godkjente etter utstedarforskrifta.



4. Innkrevjing, trafikkdata og bompengeinntekter

Passeringar i bomregion sørvest –per juni

Frå og med januar 2019 til og med juni 2019 har det vore om lag 117 mill. passeringar i bomstasjonane i Ferde sitt område. Det er ein auke på 29,5% frå første halvår 2018. Veksten skuldast nye stasjonar i Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken) og i Bypakke Bergen.

Prosjekt	Jan.- juni 2019	Jan.- juni 2018	Endring frå i fjor	Endring i %
Askøypakken	4 009 557	4 120 471	- 110 914	-2,7 %
Austevollsbrua	164 246	168 303	- 4 057	-2,4 %
Bypakke Bergen*	34 339 029	24 088 101	10 250 928	42,6 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)**	38 036 948	21 550 660	16 486 288	76,5 %
Bømløpakken	712 663	734 685	- 22 022	-3,0 %
Finnfast	230 189	224 415	5 774	2,6 %
Førdepakken	3 347 786	3 291 330	56 456	1,7 %
Gjesdal	199 841	208 691	- 8 850	-4,2 %
Halsnøysambandet	202 528	192 592	9 936	5,2 %
Hardangerbrua	328 683	310 604	18 079	5,8 %
Haugalandspakken	20 011 495	20 130 771	- 119 276	-0,6 %
Jondalstunellen	108 143	98 563	9 580	9,7 %
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	10 083 746	9 898 258	185 488	1,9 %
Kvammapakken	467 066	468 459	- 1 393	-0,3 %
Listerpakken	1 742 219	1 722 930	19 289	1,1 %
Rogfast	717 881	699 001	18 880	2,7 %
E134 Stordalstunellen	328 530	323 991	4 539	1,4 %
T-forbindelsen	749 671	781 691	- 32 020	-4,1 %
Vossapakko	1 284 830	1 322 086	- 37 256	-2,8 %
Årsnes ferjekai	115 111	121 310	- 6 199	-5,1 %
Sum:	117 180 162	90 456 912	26 723 250	29,5 %
Sum eks. Bypakke Bergen og Nord-Jæren	44 804 185	44 818 151	- 13 966	0,0 %

* utviding med nye stasjonar frå 6. april 2019

** utviding med nye stasjonar frå 1. oktober 2018

Elbilar er med som fritakspasseringar eller inntektsgjevande passeringar i bomstasjonane på land.

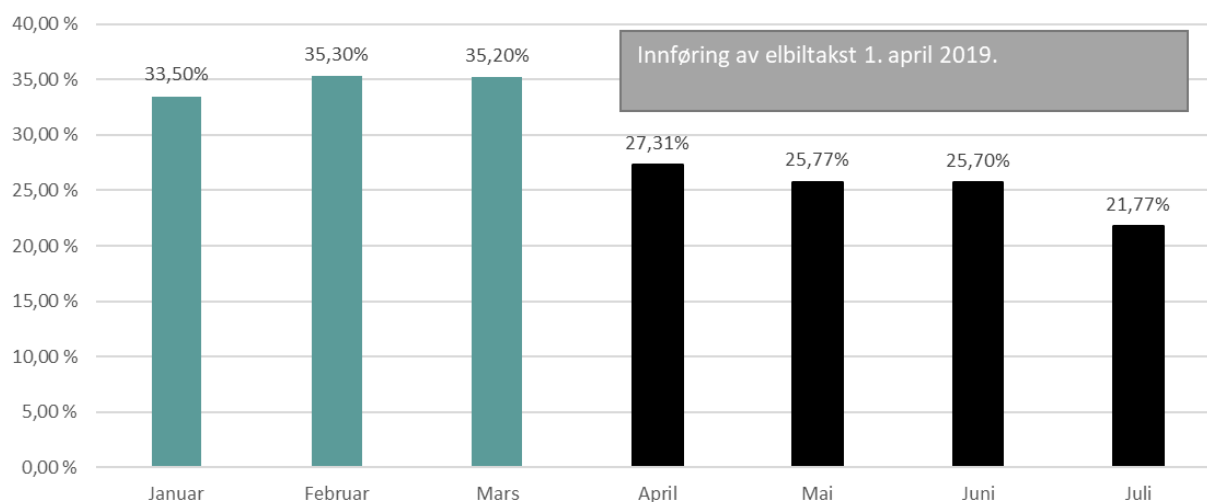
På ferjene er elbilar med frå det tidspunktet då dei er inntektsgjevande dvs. frå april 2019 for Austevollsbrua.

Passeringane i Haugalandspakken, Bypakke Nord -Jæren (Bymiljøpakken) og Bypakke Bergen utgjer omlag 79% av alle passeringane i Ferde sitt område. Listerpakken, som vart avslutta 27.09.2019, og Halsnøysambandet, som vert avslutta 5. september 2019, utgjorde i første halvår 2019 tilsaman 1,7% av passeringane i Ferde sitt område. 0,9% av passeringane i første halvår 2019 er ferjepasseringar.

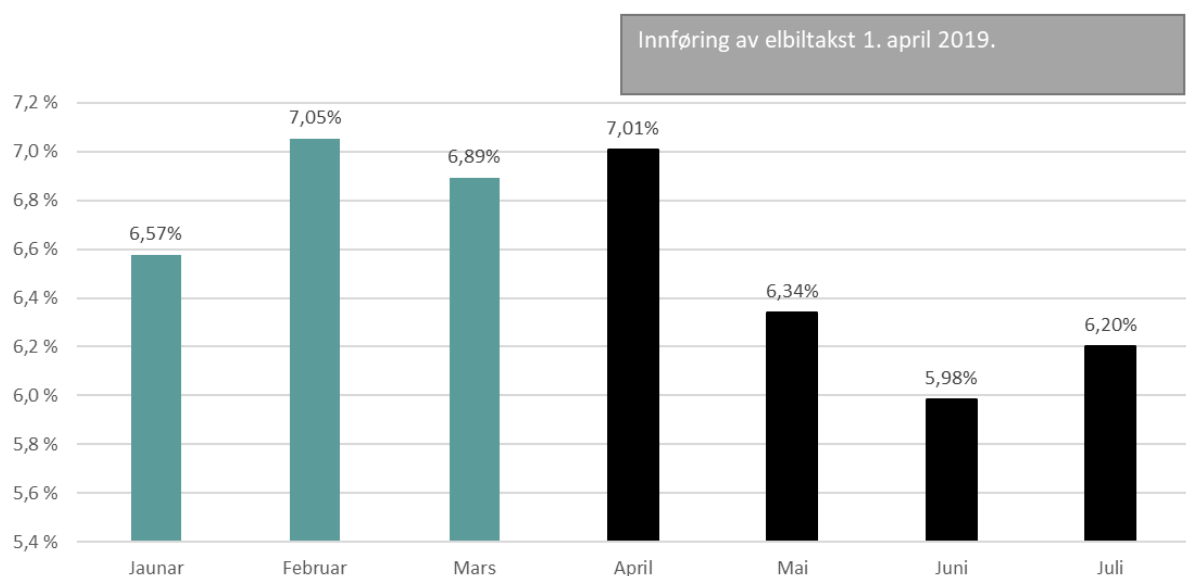
Elbilpasseringar – per juni

Finnfast og Halsnøysambandet er dei prosjekta som har hatt høgast andel elbilpasseringar første halvår 2019. Den høge elbilandelen har vore ei av hovudårsakene til at det har vore inntektssvikt i Halsnøysambandet, trass i at den totale trafikkveksten har vore høgare enn føresett (sjå lenger bak i rapporten).

Andel elbilpasseringar av totale passeringar i Halsnøysambandet
per. måned i 2019, pris: 38,40 kr.



Andel elbilpasseringar av totale passeringar
i Jondalstunnelen per. måned i 2019, pris: 12,80 kr.



Bompengar for nullutsleppskøyretøy vart innført i E134 Stordalstunnelen, Jondalstunellen, Halsnøysambandet og på sambanda i Austevoll (til Austevollsbrua) 01.04.2019. I Bypakke Bergen vart bompengar for elbil innført 06.04.2019. Bompengar for nullutsleppskøyretøy vart innført for Hardangerbrua, Vossapakken, Kvammapakken, Haugalandspakken og Finnfast 01.08.2019 og for T-forbindelsen, Gjesdal og Førdepakken 01.09.2019. Hydrogenbilar med gyldig avtale og brikke får framleis fritak for bompengar i Bypakke Bergen.

I prosjekt med timeregel og/eller passeringstak og som har betaling for elbil, er det ein del elbilpasseringar (til liks med passeringar frå andre køyretøy) som ikkje vert til inntektsgjevande passeringar. Desse elbilpasseringane kan ikkje lenger identifiserast som elbilpasseringar, berre som generelle fritakspasseringar. Det vert derfor eit brot i statistikken i høve til statistikken før innføringa av takstar for nullutsleppskøyretøy i prosjekt der det er passeringstak og/eller timeregel.

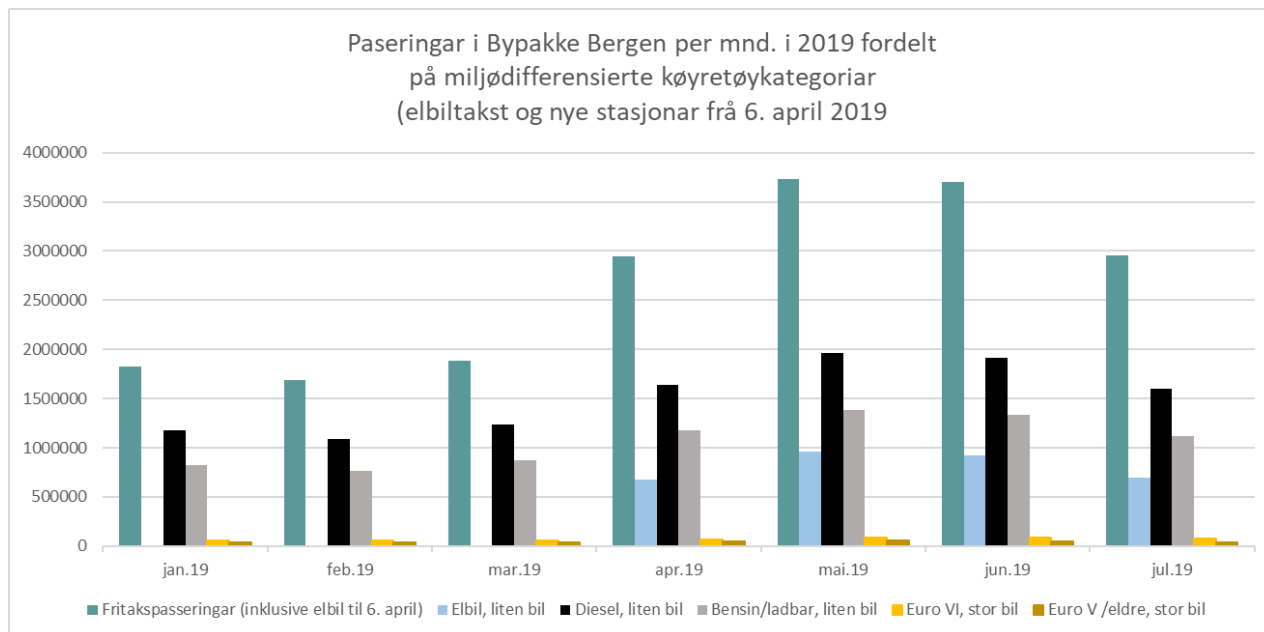
Prosjekt som ikkje har elbilbetaling per juni 2019	Andel elbilpasseringar juni 2019 (% av alle passeringar)	Merknad
Finnfast	38,6%	Elbilbetaling frå 01.08.2019
Bymiljøpakken (Nord-Jæren)	16,7%	Ikkje vedteke elbilbetaling
T-forbindelsen	13,0%	Elbilbetaling frå 01.09.2019
Samferdselspakke Kristiansand	12,9%	Ikkje vedteke elbilbetaling
Haugalandspakken	9,1%	Elbilbetaling frå 01.09.2019
Kvammapakken	7,1%	Elbilbetaling frå 01.08.2019
Hardangerbrua	6,7%	Elbilbetaling frå 01.08.2019
Vossapakke	6,5%	Elbilbetaling frå 01.08.2019
Førdepakken	5,5%	Elbilbetaling frå 01.09.2019
Listerpakken	5,0%	Avslutta prosjekt frå 27.08.2019
Gjesdal	4,7%	Elbilbetaling frå 01.09.2019
Rogfast	-	Ikkje vedteke elbilbetaling
Årsnes	-	Ikkje vedteke elbilbetaling

Prosjekt som har elbilbetaling per juni 2019, men ikkje timesregel og/eller passeringstak	Andel elbilpasseringar juni 2019 (% av alle passeringar)	Merknad
Austevollsbrua	18,1%	Elbilbetaling frå 01.04.2019
Halsnøysambandet	21,8%	Elbilbetaling frå 01.04., avslutta prosjekt frå 05.09.2019
Jondalstunellen	6,0%	Elbilbetaling frå 01.04.2019
E134 Stordalstunnelen	3,0%	Elbilbetaling frå 01.04.2019

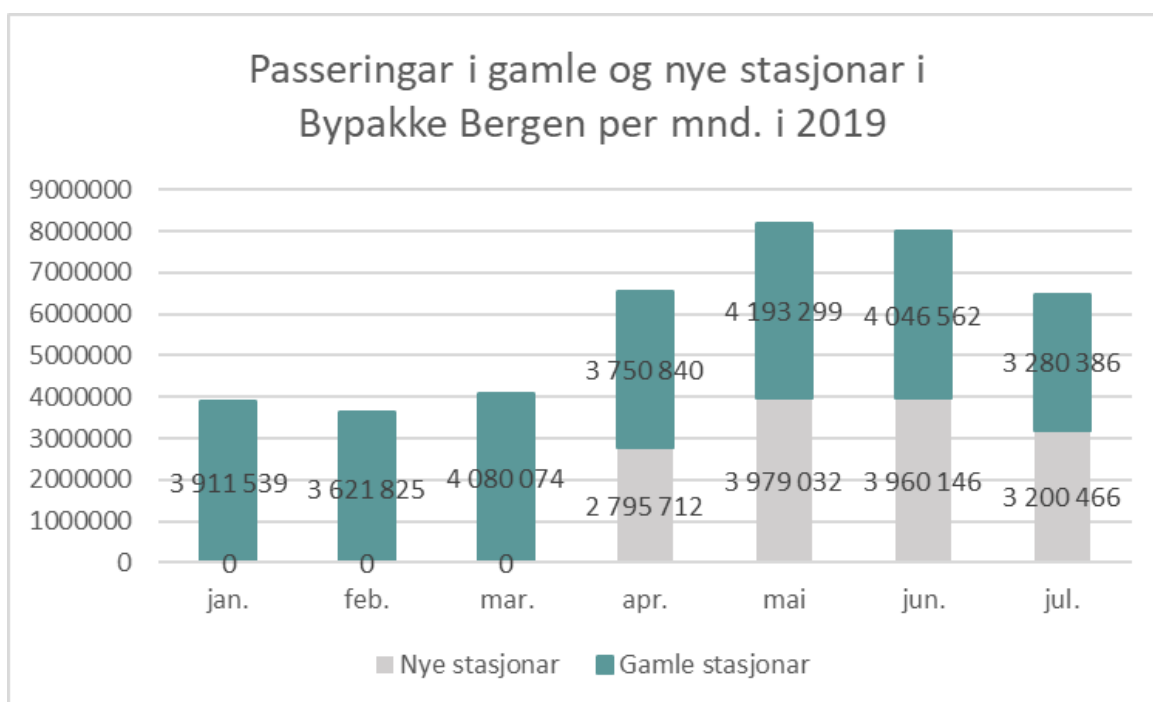
Prosjekt som har elbilbetaling per juni 2019 og timesregel og/eller passeringstak	Andel inntektsgjevande elbilpasseringar i prosent av alle passeringar, juni 2019	Merknad
Bømløpakken (Spissøy)	16,2%	Elbilbetaling frå 01.02.2019, månadstak 75 passeringar
Askøypakken	15,6%	Elbilbetaling frå 01.01.2019, månadstak 30, timegel
Bypakke Bergen	11,5%	Elbilbetaling frå 06.04.2019, månadstak 60, timeregel. Inntektsgjevande elbilpasseringar i prosent av inntektsgjevande passeringar er 21% .

Bypakke Bergen

Bypakke Bergen er det einaste prosjektet i Ferde sitt område som har miljødifferensierte takstar. Miljødifferensieringa vart innført 01.06.2018 og takst for elbil vart innført 01.04.2019. Bypakke Bergen har månadstak og timeregulering. I juni fordelte passeringane seg slik: 46,2% fritakspasseringar, liten bil: elbil 11,5%, diesel 24%, bensin/hybrid 16,6%, stor bil: Euro VI 1,1%, Euro V/eldre 0,6%.



Passeringar i nye og gamle stasjonar



Bompenginntekter i Ferde sine prosjekt

Berekna passeringssinntekter for første halvår 2019 er om lag 1,5 mrd. kr. Det er om lag 315 mill.kr. eller 26 % høgare enn for tilsvarende periode i 2018.

Prosjekt	Jan.- juni 2019	Jan.- juni 2018	Endring	Endring i %
Askøypakken	50 137 361	47 425 079	2 712 282	5,7 %
Austevollsbrua	9 399 985	10 166 804	- 766 819	-7,5 %
Bypakke Bergen	471 163 591	331 069 117	140 094 475	42,3 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)	451 587 270	262 631 743	188 955 527	71,9 %
Bømløpakken	33 483 415	29 426 752	4 056 663	13,8 %
Finnfast	19 636 327	20 526 000	- 889 673	-4,3 %
Førdepakken	47 563 796	48 483 400	- 919 604	-1,9 %
Gjesdal	8 460 287	9 104 593	- 644 306	-7,1 %
Halsnøysambandet	12 777 922	11 215 066	1 562 855	13,9 %
Hardangerbrua	46 463 151	44 344 575	2 118 576	4,8 %
Haugalandspakken	97 669 776	101 145 085	- 3 475 308	-3,4 %
Jondal	2 784 604	7 962 620	- 5 178 016	-65,0 %
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	101 275 470	107 021 757	- 5 746 287	-5,4 %
Kvammapakken	14 492 173	15 297 640	- 805 467	-5,3 %
Listerpakken	31 952 980	34 045 073	- 2 092 093	-6,1 %
Rogfast	45 998 967	52 783 246	- 6 784 279	-12,9 %
E134 Stordalstunnelen	11 019 594	11 492 628	- 473 034	-4,1 %
T-forbindelsen	16 664 064	17 554 257	- 890 193	-5,1 %
Vossapakke	50 303 425	45 445 278	4 858 148	10,7 %
Årsnes	2 974 063	2 778 742	195 321	7,0 %
Sum:	1 525 808 223	1 209 919 455	315 888 768	26,1 %

Merk at dette er berekna passeringssinntekter. Det kan vera nokre mindre avvik her i høve til bokførte inntekter (mellom anna på grunn av periodisering).

Inntektsveksten er størst i Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) og Bypakke Bergen grunna utvidinga av bompengereordninga høvesvis 01.10.2018 og 06.04.2019. Bypakke Nord -Jæren og Bypakke Bergen står for om lag 61% av passeringssinntektene i regionen i første halvår 2019.

Jondalstunnelen har den største inntektsreduksjonen med 65% (5,2 mill.kr), dette er grunna i at bompengetakstane vart reduserte til ein tredjedel frå 01.12.2018.

Trafikk og bompenginntekter per prosjekt – per juni

Askøypakken

Prop. 197 S (2012-2013) om delvis bompengefinansiering av Askøypakken vart vedteke i Stortinget 05.12.2013. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Askøypakken omfattar sju delprosjekt på fylkesveg på Askøy og kan porteføljestyrt. Trafikk og inntekter har hittil vore lågare enn føreset i proposisjonen. Elbilandelen i 2018 var på 23,3 % og om lag 1,7 mill. passeringar vart fritakspasseringar grunna timesregelen. Prisjustering frå 01.05.2019 og innføring av elbiltakst frå 01.01.2019 har auka inntektene (men også mange elbilpasseringar blir omfatta av timeregele og blir til fritakspasseringar). Inntekta for første halvår 2019 er 50,1 mill. kr, mot 47,4 mill.kr. i same periode i 2018. Trafikken har i same periode gått ned med 2,7%.

Austevollsbrua

St.prp. nr. 30 (2004-2005) vart vedteke i Stortinget 17.12.2004. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2021. Trafikk og inntekter har vore høgare enn

føresett i proposisjonen og prosjektet er i rute i forhold til å bli nedbetalt i tide. Sambanda Husavik – Sandvikvåg og Krokeide – Hufthamar la om til autopassferjeregulativet med bortfall av passasjerbetaling, inklusive bortfall av passasjerbompengar, 01.04.2019. Det vart samstundes innført bompengar for elbil i desse sambanda. Bompenginntektene for første halvår 2019 er 9,4 mill. kr mot 10,2 mill. kr. i same periode i 2018. Inntektssvikten var størst i første kvartal dvs. før omlegginga til autopassregulativet og innføringa av bompengar for elbil vart implementert, og denne svikten var grunna i redusert trafikk. Ferde skal motta årlege utbetalningar av innsparte ferjesubsidiar på om lag 10 mill. kr. for dette prosjektet tom. år 2022, men ferjetilskottet til Austevollsbrua skal stansa før det er gått 15 år om bompenginntektene blir større enn føresett til Austevollsbrua. Utbetalingane av ferjetilskott vil stansa når innkrevjinga vert avslutta. SVV Region vest og Ferde er i dialog i høve til å rekna på avslutningstidspunktet for innkrevjinga til Austevollsbrua.

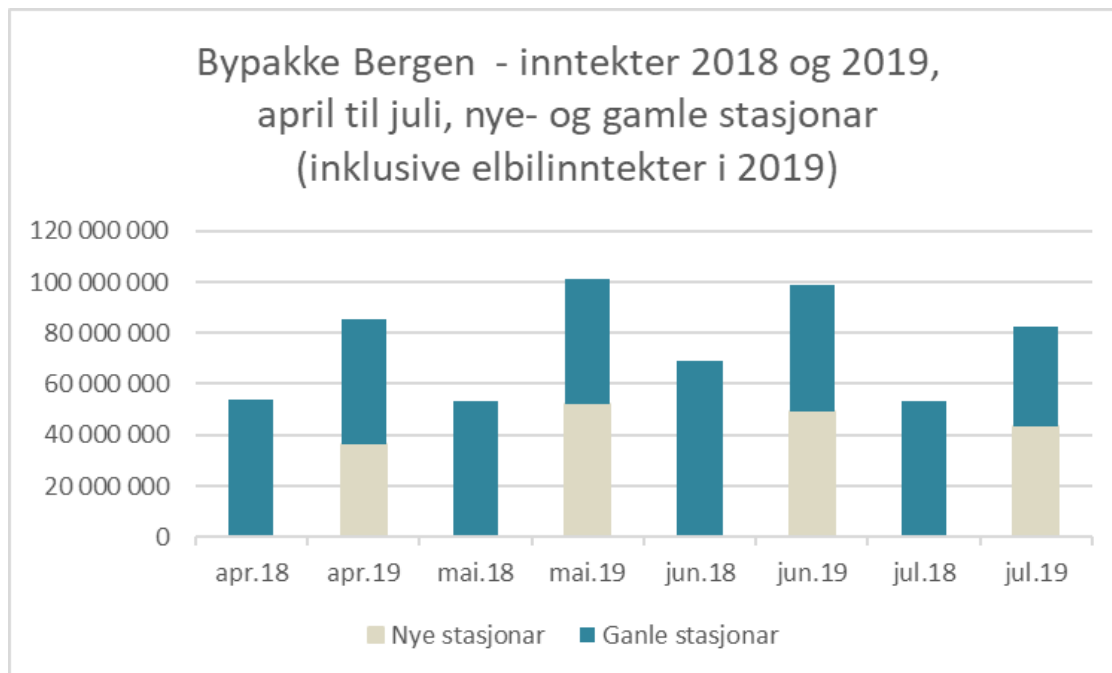
Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren)

Prop. 47 S (2016 –2017) om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland vart vedteke i Stortinget 30.3.2017. Innkrevjinga til Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken), som er ei vidareføring av bomringen på Nord Jæren, starta opp 1. oktober 2018. Innkrevjinga skjer i 38 nye bomstasjonar. Bymiljøpakken skal delfinansiera nye tiltak i Bymiljøpakken som sikrar god framkome for alle trafikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2033. Bymiljøpakken kan porteføljestyra. Trafikk og inntekter er hittil lågare enn føresatt i proposisjonen. Noko av inntektssvikten skuldast manglande rushtidsavgift grunna tekniske vanskar med dei nye bomstasjonane i 2018 og i byrjinga av 2019 samt feilbelastningar knytt til timeregelen for Bypakke Nord- Jæren. Men i all hovudsak skuldast inntektssvikten lågare trafikk enn føresett og høgare elbilandel enn føresett. I proposisjonen var det lagt til grunn ein ÅDT på 218 000 ved oppstart av innkrevjinga. ÅDT for første halvår 2019 er 210 149. I proposisjonen vart det lagt til grunn ein elbilandel på 5%. Elbilandelen i juni 2019 er på 16,7%. Stavanger kommune har 19.08.2019 gjort vedtak om at «Det innføres 50 prosent takst for elbiler i bomringene, når en andel på 20 prosent elbiler nås». Gjennomsnittleg inntekt i Bypakke Nord -Jæren er i proposisjonen føresett å vera kr. 20 i 2016 kr. Det tilsvarar omlag 21,3 kr. i 2019 kr. Reell snittinntekt var 11,9 kr. i første halvår 2019.

Bypakke Bergen

Prop. Nr. 11 S (2017-2018) om finansiering av Bypakke Bergen, som avløyser Bergensprogrammet, vart vedteke i Stortinget 20.12.2017. Bypakke Bergen har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Bypakke Bergen skal delfinansiera samferdselsprosjekt i Bergen, herunder finansiering av nye prosjekt i Miljøløftet og nedbetaling av gjelda frå Bergensprogrammet. Pakken kan porteføljestyra. Trafikkutviklinga i 2018 har vore positiv i forhold til målet om nullvekst. Innkrevjinga i dei nye bomstasjonane starta ikkje opp før 6. april 2019. Det er derfor litt tidleg å seia noko sikkert om trafikk- og inntektsutviklinga for heile året. I proposisjonen

er det lagt til grunn ein ÅDT på 250 000. ÅDT for mai, juni og juli er på 246 303, men juli er ein måned med låg trafikk. ÅDT for mai og juni er 265 230. Passeringsinntektene i mai og juni var på tilsaman 200 mill. kr. Det gjev ei gjennomsnittleg inntekt per passering på kr 12,4 , noko som er i samsvar med det som vart lagt til grunn i finansieringsplanen. Elbilinntektene er 6-8 mill.kr. i månaden, avhengig av sesongvariasjonar Framtidige inntekter vil avhenga av total trafikkutvikling, men også av fordelinga av trafikk på køyretøygrupper – spesielt knytt til utviklinga i elbilandelen.



Bømlopakken

St.prp. nr. 78 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland vart vedteke 16.06.2009. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Bømlopakken delfinansierer 18 prosjekt på fylkesveg på Bømlo. Trafikken har vore langt høgare enn føresett. Men inntektene har til no vore noko lågare enn føresett i proposisjonen, noko som skuldast høg elbilandel. Bompengar for elbil og nytt takst og -rabattsystem for stasjon Spissøy vart implementert 01.02.2019. Bompengeinntektene hittil i år er om lag som føresett i proposisjonen. I første halvår 2019 er bompengeinntektene 33,3 mill.kr. mot 29,4 mill.kr. for same periode i 2018. Elbilinntektene utgjer om lag 500 000 i månaden. Frå årsskiftet 2020 kan det bli aktuelt å implementera vedteke elbilbetaling og takstendringar på strekninga Langevåg – Buavåg, i samband med Skyss sitt operatørskifte og eventuell innføring av autopassferjerregulativet. Ferde er kjent med at Bømlopakke 2 er vedteke i fylkestinget i Hordaland og oversendt til Vegdirektoratet for vidare handsaming. I denne pakken er det teke sikte på å finansiera dei resterande prosjekta i Bømlopakken.

E18 Arendal - Tvedestrand

Prop. 86 S (2015-2016) gjeldande Bompengefinansiering av E18 Tvedestrand - Arendal i Aust-Agder vart vedteke i Stortinget 30.5.2016. Nedbetalingsår i gjeldande

bompengeproposisjon er 2034. Innkrevjinga starta opp 1.9.2019, med innkrevjing i begge retningar i to stasjonar, Mørland og Stølen. Det er for tidleg å seia noko om trafikk- og inntektsutviklinga. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 19500 i 2014, og ein trafikkvekst på 2,4%, noko som gir ein ÅDT på om lag 22 000 i 2019. Prosjektet er omfatta av ordninga med reduserte takstar på riksveg utanfor storbyområda. I Statsministeren sitt forslag til semje mellom dei fire regjeringspartia, frå 23. august 2019, er det lagt opp til at dette prosjektet skal prioriterast for ytterlegare tilskott til takstreduksjon.

E134 Stordalstunnelen

Prop. 156 S (2012-2013) om blant anna delvis bompengeinnkrevjing til E134 Stordalstunnelen vart vedteke i Stortinget 18.6.2013. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2029. Trafikken har vore langt høgare enn føresett i proposisjonen og aukar framleis (+1,4% i første halvår 2019 i høve til første halvår 2018). Gjennomsnittstaksten var i proposisjonen i 2014 føresett å vera 34,00 kr. dvs. kr. 37,6 kr. i 2018 pris. Gjennomsnittstaksten i 2018 var 35,00 kr., og kr. 33,50 for første halvår 2018 dvs. noko lågare enn føresett i proposisjonen. Dette skuldast at takstane vart reduserte 1.4.2018, i samband med omlegging til nytt takst- og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar. utanfor storbyområda. Takst for elbil vart innført 01.04.2019, men med lågt tal elbilar (3% av passeringane i juni 2019) er elbilinntektene framleis låge. Ferde reknar med at innkrevjinga kan avsluttast før utløpet av bompengeperioden.

Finnfast

St.prp. nr. 38 (2005-2006) om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606) vart vedteke i Stortinget 28.02.2006. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2029. Trafikken og inntektene i Finnfast har vore langt høgare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som gjorde at takstane vart sette ned med 25% i 2011 grunna god økonomi (ref. Prop. 119 S (2010-2011)) og ein høg andel ikkje betalande køyretøy. Trafikken første halvår 2019 er 2,6% høgare enn for første halvår 2018 (230 189 mot 224 415 passeringar). Bompengeinntektene første halvår 2019 er 4,3% lågare enn for første halvår 2018 (19,6 mill.kr mot 20.5 mill.kr.). Elbilandelen i Finnfast var 34,6% i 2018. Elbilandelen i juni 2019 var 38,6%. Finnfast la om til nytt takst- og rabattsystem og innførte takst for elbil 01.08.2019. Ferde reknar med at innkrevjinga kan avsluttast i 2023/2024, som er før utløpet av garantien frå Rogaland fylkeskommune for prosjektet, som er i 2029.

Førdepakken

Prop. 137 S (2014-2015) om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane vart vedteke i Stortinget 18.06.2015. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Men trafikken har vore høgare enn føresett i proposisjonen. Trafikken i første halvår 2019 er 1,7 % høgare enn i same

periode i 2018. Bompengeneinntektene i første halvår 2019 er 1,9% lågare enn i same periode i 2018. Førdepakken mottok tilskott til reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. I samband med omlegging til nytt takst og rabattsystem vart gjennomsnittsprisen sett til 17,50 2017 kr. I 2018 kr. er det 18 kr. Reell snittpris i 2018 var kr. 14,80 og snittsprisen for første halvår 2019 er 14,2 kr. Den låge snittsprisen skuldast eit høgt tal fritakspasseringar. 35,5 % av passeringane i Førdepakken i første halvår 2019 var fritakspasseringar. Elbilandelen er framleis låg (5,5% % i juni 2019). Bompengar for elbil vart innført i Førdepakken 1.9.2019. Dei fleste fritakspasseringane skuldast månadstak og timeregul, med høvesvis 57,1% og 19,0 % av fritakspasseringane i første halvår 2019. Førdepakken har eit relativt lågt passeringstak for å vera i by, med 30 passeringar. Pakken er framleis i ein tidleg fase i innkrevjinga og den kan framleis porteføljestyrt.

Gjesdal (Fv45)

Prop. 127 S (2009-2010) som mellom anna omhandlar bompengefinansiering av Fv45 i Gjesdal og Sirdal kommunar vart vedteke i Stortinget 15.6.2010. Nedbetalingsår i gjeldande proposisjon er 2024. Trafikkutviklinga har vore om lag som føresett i proposisjonen, men snitttaksten er noko lågare enn føresett. Trafikken i første halvår 2019 er 4,2% lågare enn i første halvår 2018. Bompengeneinntektene i første halvår 2019 er 7,1% lågare enn i første halvår 2018. Elbilandelen er låg, men aukande (5,3% i første halvår 2019 mot 2,6% i første halvår 2018). Nytt takst- og rabattsystem inklusiv elbiltakst vart innført 01.08.2019. Prosjektet vart finansiert løpande av innkravde midlar og har ingen tilhøyrande gjeld. Porteføljestyrt er derfor avgjerande for at prosjektet kan avsluttast innan utløpet av bompengeperioden, dvs. innan 2024.

Halsnøysambandet

St.prp. nr. 84 (2002-2003) om utbygging av riksveg 544 Halsnøysambandet med delvis bompengefinansiering vart vedteke i Stortinget 20.11.2003. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2023. Trass i langt høgare trafikkvekst enn føresett i proposisjonen for prosjektet, har passeringssinntektene svikta monaleg. Inntektssvikten skuldast hovudsakleg høg elbilandel og manglande takstjustering, inklusive manglande prisjustering, dei siste åra. Gjennomsnittstaksten i proposisjonen kan også å ha lagt til grunn fleire fullpriskundar enn realisert, men dette har ikkje Ferde grunnlag for å seia noko meir om. Prosjektet er omfatta av tilskottordninga til "riving" av bomstasjonar, som vart vedteke i Stortinget 21.06.2019. Tilskottet gjer at innkrevjinga kan avsluttast 05.09.2019.

Hardangerbrua

St.prp. nr. 2 (2005-2006) om utbygging og finansiering av Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua i Hordaland vart vedteke i Stortinget 28.2.2006. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Det er både lågare trafikk og lågare inntekt per køyretøy enn føresett i proposisjonen Basert på føresetnadane i proposisjonen skulle ÅDT i 2018 vera på 2250. Reell ÅDT i 2018 var 2035. Det er ein auke frå året før, men det passerer framleis for få kjøretøy i forhold til kva som blei lagt til grunn i proposisjonen. ÅDT i

første halvår 2019 er 1816 mot 1716 i same periode i 2018 (juli og august er dei månadane med høgast trafikk over brua). Gjennomsnittleg bompengetakst pr. køyretøy frå bruopning er i proposisjonen sett til 126,70 kr (2005-kr) eller 166,9 2018. kr. Reell gjennomsnittstakst i 2018 var 145,4 kr. Gjennomsnittstaksten for første halvår 2019 er 141,4. Takstane vart sette ned (i høve til berekna takst) 1.12.2018 i samband med omlegginga til nytt takst og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Og takstane vart igjen justerte 01.08.2019, for å sikra ei provenynøytral omlegging av takst- og rabattsystemet for lette og tunge køyretøy. Samstundes vart det innført bompengar for elbil. Elbilandelen er framleis relativt låg (7,7% i første halvår 2019). Ferde meiner at det er svært sannsynleg at prosjektet ikkje vil vera nedbetalt i løpet av bompengerperioden. Høg risiko for at gjelda ikkje vil vera nedbetalt innan utløpet av garantiperioden, gjer det aktuelt å vurdere takstauke, forlenga innkrevjing og andre verkemiddel. I statsministeren sitt forslag til semje mellom dei fire regjeringspartia, frå 23. august 2019, er det lagt opp til at dette prosjektet skal prioriterast for ytterlegare tilskott til takstreduksjon.

Haugalandspakken

St.prp. nr. 57 (2006– 2007) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland vart vedteke i Stortinget 14.06.2007 og vedteke utvida 2.6.2008 til også å gjelda Karmøy kommune. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2023. Haugalandspakken har langt høgare trafikk enn lagt til grunn i proposisjonen, men svært låg snitttakst (5,0 kr. 2018 og 4,9 kr. i første halvår 2019). Takstane vart reduserte 01.04.2018 i høve til berekna takst, i samband med omlegging til nytt takst- og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Talet på passeringar i første halvår 2019 er om lag uendra frå første halvår 2018 (-0,6%). I første halvår 2019 utgjorde fritakspasseringene 46% av alle passeringene i Haugalandspakken. Elbilpasseringane i første halvår 2019 utgjør 8,7% av alle passeringane. Takst for elbil vart innført 01.09.2019. Det høge talet på fritakspasseringar skuldast ikkje berre elbilpasseringar. Heile 73% av fritakspasseringene i første halvår 2019 botnar i timeregelen. Pakken kan porteføljestyrast. Men det er behov for å endra takstane, om meir av den alt reduserte prosjektporteføljen skal kunne gjennomførast. Søknad om takstendringar ligg i Vegdirektoratet eller i Samferdselsdepartementet.

Jondalstunellen

St.prp. nr. 72 (2007-2008) om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunellen i Hordaland vart vedteke i Stortinget 4.11.2018. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2027. Trafikken og inntektene er blitt langt høgare enn føresett i proposisjonen. Takstane vart etter lokalpolitiske ynskje sterkt reduserte 1. desember 2018. Etter takstnedsetjinga og innføringa av nytt takst- og rabattsystem er inntektene no berre ein tredjedel av kva dei var. Innkrevjingskostnadene vert ikkje reduserte tilsvarende. Takstnedsetjinga har gitt en moderat trafikkauke. Bompenginntektene for første halvår 2019 er 2,8 mill.kr. mot 8,0 mill.kr. i same periode

i 2018. Årsdøgntrafikken har auka frå 545 i første halvår 2018 til 597 i første halvår 2019. Bompengar for elbil vart innført 01.04.2019, men med låg takst og låg elbilandel (6% i juni 2019) vert elbilbompengeneinntektene også låge. Det er sannsynleg at prosjektet kan bli nedbetalt i løpet av bompengerperioden.

Kvammapakken

St.prp. nr. 77 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken i Hordaland vart vedteke i Stortinget 16.6.2009. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2030. Pakken er ferdig utbygt. Trafikken hittil er noko høgare og gjennomsnittsinntekta er noko lågare enn føresett i proposisjonen. Trafikken i første halvår 2019 er om lag uendra frå første halvår 2018 (-0,3%). Bompengeneinntektene er 5,3% lågare i første halvår 2019 enn i første halvår 2018. Inntektsreduksjonen skuldast auke i talet på fritakspasseringar. Fritakspasseringene utgjorde om lag 21% av alle passeringene i første halvår 2019. Talet på fritakspasseringar har auka med 8,9% frå første halvår 2018 til første halvår 2019. Timeregelen, som i Kvammapakken er en 1,5 timeregel, stod for 38% av alle fritakspasseringene. Men auken i fritakspasseringar skuldast auka i talet på elbilpasseringar. Elbilpasseringane utgjorde 7,7% av alle passeringane i første halvår 2019. Kvammapakken la om til nytt takst- og rabattsystem 01.08.2019 og innførte samstundes elbilbetaling. Det er mogleg at prosjektet ikkje vil bli nedbetalt innafor fastsett bompengerperiode, men dette er svært uvisst. Det er langt fram til avslutningstidspunktet for innkrevjinga og det er uvisst korleis trafikk- og inntektsutvilginga vil bli framover.

Listerpakken (avslutta innkrevjing)

St.prp. nr. 60 (2001-2002) om blant anna bompengefinansiering av Listerpakken vart vedteke i Stortinget 11.6.2002. Nedbetalingsår i siste bompengeproposisjon er sett til 2021. Trafikk og inntekter har vore om lag uendra dei siste åra og det var forventa at prosjektet ville bli avslutta i løpet av 2019. Listerpakken har fått tilskott frå tilskottsordninga til «riving» av bomstasjonar, som vart vedteke i Stortinget 21.06.2019. Tilskottet gjorde at innkrevjinga kunne avsluttast 27.08.2019.

Rogfast

Prop. 105 S (2016-2017) om utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland vart vedteke i Stortinget 23.5.2017. Etter at innkrevjinga som held på no er avslutta, blir det etterskottsinnkrevjing i bomstasjonar i Rogfast i 20 år. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2045. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på sambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. 105 S (2016- 2017) fastsett noko trafikk mål. For første halvår 2019 er inntektene 13% lågare enn i same periode i 2018. Omlegginga til autopassregulativet frå 01.01.2019 kan ha påverka bompengeneinntektene. Ved omlegginga vart ingen bompengetakstar auka. I tillegg er det mange som ikkje hadde verdikortet for ferje, men som har brikke. Trafikken er 2,7% høgare i første halvår 2019 enn i første halvår 2018. Den lokalpolitiske handsaminga av sak om bompengar for elbil i Rogfast er ikkje ferdig enno. Ferde vil vurdere utviklinga. Eventuell vedvarande inntektssvikt i innkrevjinga på ferja må innhenta i etterskottsinnkrevjinga, ev. kompensert på anna vis.



Illustrasjon: Statens vegvesen.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

Prop. 134 S (2016–2017) Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 – forlenging av bompenggeordninga, vart vedteke i Stortinget 19.06.2017.

Nedbetalingsår i Prop. 134 S (2016-2017) er tidleg i 2020. Trafikk og inntektsutviklinga har vore svært stabil frå år til år. Stortinget handsama 20.6.2019 Prop. 110 S (2018-2019) og vedtok å utvida innkrevjinga med 3 månadar. Innkrevjinga kan dermed avsluttast medio 2020. Trafikken i første halvår 2019 er 10,1 mill. passeringar mot 9,9 mill. passeringar i første halvår 2018. Bompenggeinntektene i første halvår 2019 er 101,3 mill.kr. mot 107,0 i første halvår 2018. Fritakspasseringane har auka grunna auke i elbilpasseringar og auka passeringar frå buss i rute (grunna fleire bussar i rute og flytting av bussdepot). Ny proposisjon for finansiering av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen med 12 års innkrevjing vert truleg lagt fram for Stortinget hausten 2019 eller tidleg i 2020. I dette prosjektet er det lagt opp til elbilbetaling.

T forbindelsen

St.prp. nr. 70 (2007-2008) om utbygging og finansiering av T-forbindelsen - nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland, vart vedteke i Stortinget 04.11.2008. Prosjektet er ferdigstilt. Nedbetalingsår i gjeldande bompenggeproposisjon er 2028. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 3100 køyretøy i basisåret 2010. I perioden 2006-2011 er det lagt til grunn ein trafikkvekst på 1,4% per år og i perioden 2012-2020 er det lagt til grunn ein vekst på 0,9 % per år. Det blir en ÅDT på 3363 i 2018. Reell ÅDT i 2018 er 4247. For første halvår 2019 er trafikken 4142 ÅDT. Trafikken er dermed langt over kva som vart lagt til grunn i proposisjonen.

Gjennomsnittstaksten vart fastsett til 15,60 kr. i 2008. Omrekna til 2018 prisnivå er det kr. 19,20 kr. Gjennomsnittstaksten for første halvår 2019 er 22,2 dvs. høgare enn planlagt. Det er sannsynleg at prosjektet vert nedbetalt i god tid før utløpet av bompengerperioden. Men Vegdirektoratet har ei sak til handsaming om å omgjera 150 mill. i tilskott frå Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune til eit forskott, dvs. at 150 mill. då må tilbakebetalast med bompengar. Avslutningstidspunktet for T-forbindelsen kan bli påverka av utfallet av denne sakshandsaminga.

Vossapakko

St.prp. nr. 61 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Vossapakko vart vedteke i Stortinget 2.6.2009. Stortinget vedtok 03.06.2014 å utvida Vossapakko til også å omfatta Rv13 ved Joerberget i Granvin. Alle delprosjekta i Vossapakko er ferdige. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2025. Trafikken har vore langt over føresetnadane i proposisjonen. I Prop. 81 S (2013-2014) om utviding av Vossapakko, står det at trafikkføresetnadane i St.prop. nr. 61 (2008- 2009) om Vossapakko, ville gje ein ÅDT i 2013 på om lag 5300 kjøretøy. Med ein føresetnad om 1% årleg vekst blir det en ÅDT i 2018 på 5570. Reell ÅDT i 2018 var 7654. Trafikken første halvår 2019 er noko lågare enn i første halvår 2018 (-2,85). Bompengeinntektene første halvår 2019 er 50,3 mill.kr. mot 45,4 mill. kr. i første halvår 2018. Takstane vart sette ned (i høve til berekna takst) 01.12.2018 i samband med omlegginga til nytt takst og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Og takstane vart igjen justerte 01.08.2019, for å sikra ei provenynøytral omlegging av takst- og rabattsystemet for tunge og lette køyretøy. Samstundes vart det innført bompengar for elbil. Elbilandelen er framleis relativt låg (6,6% i første halvår 2019). Ferde meiner at det er sannsynleg at innkrevjinga kan avsluttast før utløpet av bompengerperioden.

Årsnes

St.prp. nr. 2 (2008-2009) om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av Rv 551 (no Fv 551) mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland vart vedteke i Stortinget 04.11.2008. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2025. Trafikk og inntekter hittil har vore høgare enn føresett i proposisjonen. Bompengeinntektene for første halvår 2019 er 3,0 mill. kr. mot 2,8 mill. kr. for første halvår 2018. Ferde vurderer det som sannsynleg at prosjektet vil bli avslutta i løpet av dette året.

5. Finans og økonomi

KPI rapportering

Ferde og dei andre regionale bompengeselskapa vil rapportera på dei 6 KPI'ane for tredje gong basert på tal for første halvår 2019. Denne rapporteringa er framleis definert som ei prøverapportering som er unnateke offentlegheit etter §5 i Offentleglova (om utsett innsyn). Dei regionale bompengeselskapa står likevel fritt til sjølv å offentleggjera KPI'ane sine. Det skal rapporterast halvårleg med rapporteringsperiodar 01.01-30.06 og 01.07-31.12. Rapporteringsperiodane har rapporteringsfristar høvesvis 01.09 og 01.03. Det er lagt opp til at framtidige KPI rapportar skal offentleggjerast.

KPI resultat for første halvår 2019

Driftskostnad per passering har gått ned frå kr. 1,41 for heile 2018 til kr. 1,27 for første halvår 2019. Driftskostnad i prosent av passeringsinntekta har gått ned frå 11,1% for heile 2018 til 9,3% for første halvår 2019. SVV krev at ein del kostnader, til dømes oppstartskostnader for nye prosjekt, ikkje skal takast med i KPI rapporteringa til SVV. I KPI'ane til SVV er derfor driftskostnaden 8,3% av passeringsinntekta og driftskostnader per passering nede i 1,10 for første halvår for 2019. Denne KPI rapporten er lagt ved eigarrapporten.

Økonomirapportering

Med unnatak av Ryfast AS vart innfusjoneringa av dei tidlegare bompengeselskapa i regionen fullført i 2018. Ferde kjøpte Ryfast AS våren 2019 og vil etter planen innfusjonera selskapet i løpet av andre halvår 2019. For 2019 vil det på same måte som i 2018 verte avlagt prosjektrekneskap for alle bompengeprojekt separat samt at rekneskapane vil inngå i Ferde sin konsoliderte rekneskap.

Ferde sin låneportefølje

Ferde tek opp lån som finansierer Statens Vegvesen og Nye Veier AS sine utbyggingsprosjekt. For kvart bompengeprojekt vert det inngått ein finansieringsavtale og en prosjektavtale med Statens vegvesen eller Nye Veier AS. Midlar til prosjekta blir rekvirerte basert på ein rekvisisjonsplan og låna vert nedbetalte med bompengar som Ferde krev inn for dei respektive prosjekta. Ferde finansierer per i dag 25 prosjekt og den samla gjeld er per 30.06.2019 på NOK 21 mrd. Gjennomsnittleg rentekostnad inklusive rentesikring var per 30.06.2019 på 2,26%. Sikringsgraden var 30%, som er opp frå 15% 31.12.2018 og i tråd med tidlegare uttalt strategi om å auka andel rentesikra volum. I løpet av sommaren 2019 har det vore uro på den globale

finansmarknaden som har medført at ein har opplevd til dels kraftige fall i dei lange rentene. Dette skuldast i hovudsak geopolitisk usikkerheit knytta til opptrapping av handelskrigen mellom USA og Kina samt usikkerheit knytta til korvidt Storbritannia vil forlata EU med eller utan ein avtale. I sum har dette medført kraftige fall i dei lange rentene ute, som igjen har smitta over til dei norske rentene. Samstundes går det godt i norsk økonomi og Norges Bank auka styringsrenta frå 1% til 1,25% i juni og har gått langt i å antyde ytterlegare renteoppgang i løpet av året. Summen av dette har medført at den kortsiktige renta (3M Nibor) har auka medan dei langsiktige har falt, og ein opplever no at 10 år swaprente er lågare enn 3M Nibor. For Ferde betyr dette at rentekostnaden på lån som ikkje har rentesikring aukar på kort sikt. Samstundes gir det utsikter til lågare renter framover i tid og moglegheit for inngå langsiktige rentesikringar som er på eit lågare nivå enn den flytande renta.

Fylkeskommunale garantiar

For å få best mogleg rentevilkår er det vanleg at kommunar og fylkeskommunar stiller garantiar for bompengeselskapa sine lån. Offentlege garantiar gjennom sjølvskuldnargaranti gir eit «kvalitetsstempel» på gjelda, som inneber at långjevarane får lågare risiko og låntakar (Ferde) får større tilgang på lån gjennom fleire långjevarar og betre lånevilkår enn selskapet elles ville fått. Samtlege låneopptak gjort av Ferde for finansiering av bompengeprojekt har kommunal eller fylkeskommunal sjølvskuldnargaranti.

	Garanti i NOK millioner ¹	Gjeld per 30.06.2019
E18 Tvedestrand - Arendal	3,000	1,750
Jondalstunnelen	50	40
Fastlandssambandet Halsnøy	130	120
Bømløpakken	600	578
Kvammapakken	370	274
Vossapakken	610	470
Hardangerbrua	1,430	1,370
Nordhordlandspakken	750	80
Stordalstunnelen	160	135
Årsnes ferjekai	16	10
Bypakke Bergen	6,100	5,273
E39 Svegatjørn-Rådal	3,770	2,928
Austevollsbrua	100	76
Askøypakken	1,230	0
Sotrasambandet	3,000	0
Finnfast	550	332
T-forbindelsen	210	144
Haugalandspakken	210	0
Bypakke Nord-Jæren	7,000	500
Rogfast	16,000	400
Ryfast	7,061	6,500
Førdepakken	600	0
Listerpakken	200	0
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	200	0
E39 Kristiansand vest – Lyngdal	10,500	0
Sum garantier:	63,847	20,980

1) Garantiar i nominelle kroner som oppgitt i stortingsproposisjon for det enkelte prosjekt, før inflasjonsjustering.

Verkemiddel ved sviktande økonomi

Om økonomien i eit prosjekt vert svakare enn rekna med, kan Ferde etter avtale med Vegdirektoratet auka takstane med inntil 20 prosent, ut over prisstigninga, og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år. I bompengepakkar og i ein del bompengeprojekt er det mogleg å redusera utbyggingsomfanget om inntektene skulle svikta. Det er også mogleg å fremja eit revidert bompengeopplegg for Stortinget. På landsbasis har det vore slik at bompengeprojekt i snitt blir nedbetalte 2 år før tida.

Rekvisisjonsplanar

Ferde har eit godt samarbeid med Statens vegvesen og Nye Veier AS for å kunna føreseia rekvisisjonane, slik at det er mogleg for Ferde å planlegga for finansiering av selskapa sine prosjekt på lang sikt. Dette omfattar ein oversikt over rekvisisjonsnivå per prosjekt på månadsbasis for inneverande år, samt forventa framtidige rekvisisjonar per prosjekt på årleg basis. Basert på rekvisisjonsplanar per 30.06.2019 har Ferde sine prosjekt eit samla rekvisisjonsbehov på NOK 4,8 milliardar i 2019 og ca. NOK 4,5 milliardar for 2020. Så langt i 2019 har det blitt rekvirert for NOK 2,2 milliardar der NOK 1,0 milliardar til bygging av E18 Tvedestrand – Arendal utgjer den klart største andelen.

Oppdatert rekvisisjonsplan for Bypakke Bergen viser ein reduksjon i forventa rekvisisjonsnivå på NOK 186 millionar til NOK 1 047 millionar i 2019 frå førre eigarrapport.

Utvikling av finansfunksjonen

Ferde arbeider kontinuerleg med å skaffa best mogleg finansiering for bompengeprojekta. Ferde vil sjå på om det kan verta mogleg å organisera finansieringsaktivitetane med ein internbank (treasury) for meir effektiv finansiering og likviditetsstyring med mål om lågare totale finansieringskostnader.

Fleire av prosjekta Ferde finansierer omfattar store investeringar i utbygging av kollektivtrafikk og gang- og sykkelveggar. Denne typen investeringar gir eit positivt miljøbidrag og kan difor kvalifisere for finansiering gjennom grøne lån eller grøne obligasjonar. Ferde arbeidar med å utarbeide eit rammeverk for utstedelse av grøne obligasjonar, og har som ambisjon å utstede den første grøne obligasjonen i løpet av andre halvår 2019.

6. Strategiar og planar hausten 2019

Strategi 2019 - 2021

Med grunnlag i visjonen «Effektiv finansiering av fremtidens samferdsel» og Ferde sine verdier «Open, Påliteleg, Etterretteleg og Nyskapande» (OPEN), har Ferde lagt en strategiplan for perioden 2019- 2021, inklusive handlingsplanar med tiltak for strategiperioden knytt til teknologi/kunde, prosess/kvalitet og organisasjon/drift/finans.

Selskapet skal ha god score på dei seks KPI'ane som gjeld for dei regionale bompengeselskapa. Samstundes skal Ferde utviklast som eit profesjonelt selskap, med godt omdøme og nyskapande teknologi. Ferde vil kontinuerleg bli vurdert ut frå utviklinga på dei eksternt gitte KPI'ane og evna til trygg og kundevenleg innkrevjing. Ferde skal ta posisjonen som det teknologileiande bompengeselskapet innan 2025.

I strategiperioden 2019 - 2021 legg Ferde opp til å ta teknologiske grep og å betra prosessane i selskapet. Sentralt i dette er Ferde si nye operatørløysing som erstattar dagens grunnfunksjonalitet i operatørsystemet, men som også legg fundamentet for vidare teknologiutvikling innanfor automatisering og sjølvbetening.

Chatbotten Ferdinand – på www.ferde.no, implementert i mai 2019



Nokre sentrale utviklingsoppgåver

Ny operatørløysing

Statens vegvesen har utløyst opsjonar på å forlenga kontrakten med Q Free om bruk av CS Norge til juli 2020. Opphavleg kontrakt gjekk ut i juli 2019. Ferde samarbeider no med Vegamot og Bompengeselskap Nord om å utvikla ei ny operatørløysing for bruk i dei tre bomregionane. Dei regionale bompengeselskapa sine operatørløysingar skal implementerast i første halvår 2020. Ferde skal, i lag med dei andre regionale bompengeselskapa, etter kvart overta AutoPASS IP (som identifiserar og prisar passeringane) og AutoPASS HUB (meldingsteneste som sikrar interoperabilitet) frå Statens vegvesen- og vil då få ansvaret for heile AutoPASS verdikjeda.

Førebud utskiljinga av utstedarfunksjonen

Regjeringa har i statsråd 14. desember 2018 fastsett «Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)». Forskrifta gjeld frå 1.1.2019. Føremålet med forskrifta er å etablere eit nødvendig rammeverk for utskilte utstedarar. Det skal etablerast eit tydeleg skilje mellom bompengeneinnkrevjing og utstedarverksemd. Utstedar skal ha eit avtaleforhold med brukaren (eigar av køyretøy), og stå ansvarleg ovanfor bompengeselskapet for å betale for brukaren sine bompasseringar. Utstedar skal syte for at det blir etablert ei teknisk løysing for registrering av køyretøyet, t.d. ved utsteding av bombrikke.

Ferde AS har fått dispensasjon til å ha integrert utstedarverksemd i ein overgangsfase fram til 30. juni 2020, i høve til §37 i forskrifta.

Med bakgrunn i utstedarforskrifta og Vegdirektoratet sine føringar for operatørane si avhending av utstedarverksemda, har Ferde starta prosessen for utskiljing - mellom anna ved å utarbeida ei verdifastsettjing av utstedarverksemda.

Utsedarverksemda i bomregion sørvest kan avhendast via to alternative modellar:

1.Rein avhending av kundemassen, dvs. at Ferde sel kundane til eit utstedarselskap.

2.Ferde opprettar eit ferdig «rigga» selskap med organisasjon, kundemasse og infrastruktur som Ferde sel i marknaden.

Ferde er i prosess i høve til å få på plass ein tilretteleggjar, som skal føreslå modell og stå for avhendinga. Ferde har gjennom bompengearvtaalen ei plikt til å sørgja for selskapet sine interesser, både ved å selja utstedarverksemda til marknadsverdi og ved å etablere størst mogleg tryggleik/soliditet for den framtidige kontantstraumen. Selskapet må også ta vare på interessene til dei tilsette som vert råka av salet. Utstedarselskapa si kundetilnærming vil også vera relevant i salsvurderinga. Det er ei målsetjing å sikra alt dette i prosessen vidare.

Per i dag kjenner Ferde til at det er fem selskap som har søkt om godkjenning som utstedar; Skyttel, Tolltickets, DKV, BroBizz og Øresundsbron. Vegdirektoratet seier dei har planar om å starta testplanlegging i september for/med søkarane og at dei første AutoPASS utstedarane vil tidlegast kunna vera klare for operativ drift i løpet av første kvartal i 2020.

Overta og utvikla vegkant

Eigarskapet til vegkantutstyret skal overførast Ferde frå Statens vegvesen. Etter kvart som selskapa er blitt overtatt av Ferde AS, er planen at service- og vedlikehaldskontraktane vert overførte til Ferde. Nye innkjøp og oppgraderingar framover skal utførast av Ferde. Ferde har organisasjon, kompetanse og kapasitet til å overta ansvaret for vegkant for alle prosjekta.

I Nordhordlandspakken har Ferde ansvar for anskaffing, installasjon og drift for 5

bomstasjoner (3 på E39 på Flatøy, 1 på Fv57 Isdalstø og 1 på E39 Mundalsberget). Det er også planar om bomstasjon på Marås på Radøy frå 2022/2023. Planlagt start for innkrevjinga i Nordhordlandspakken er 1.12.2019. Statens Vegvesen har ansvaret for grunnarbeidet, Ferde for vegkantutstyret og kopling til AutoPass-nettverket.

Anskaffinga av bompengestyr til Ryfast vert handtert av Statens vegvesen. Ferde har også starta dialogen med Statens vegvesen om bompengeprojekta for E39 Sveгатjørn – Rådal (Bergen-Os) og for Sotrasambandet.

Regionen har mange bomstasjoner og køyrefelt. Det er eit aukande behov for enkelt å kunne monitorera og overvaka stasjonane, transaksjonsflyt og kvaliteten frå dei ulike leverandørar i eit felles grensesnitt. Ferde vil sjå på dette i samband med leveransen av nytt sentralsystem.

Kvalitetsutvikling

Ferde har fokus på prosjektutvikling, implementering av ein felles prosjektmetodikk og organisasjonsutvikling for å strømlinjeforma organisasjonen. Dette vert gjort gjennom leiarutvikling, oppdatering av stillingsbeskrivingar og gjennom å tydeleggjera ansvar.

Ferde jobbar med prosessforståing og prosesseigarskap for å sikra at selskapet har fokus på kjerneprosessane i selskapet, og på å vidareutvikla desse, for å kunne oppnå betre resultat på Ferde sine KPI'ar

I samband med utviklinga av innkjøpsstrategi har Ferde utarbeida og implementert ein forenkla CSR-Policy som stettar krava frå FN-initiativet Global Compact. For å sikra at Ferde til ei kvar tid etterlever krava i personvernforordninga, har selskapet eit kontinuerleg arbeid med å sikra kompetansen hjå dei tilsette, betra dei interne prosessane samt å utvikla IT-verktøy og system som støttar opp om krava. Ferde nyttar eit enkelt e-opplæringsprogram for dei tilsette, for å sikra at krava i personvernforordninga vert forstått likt av alle i Ferde.

Driftsoppgåver hausten 2019

Ordinær drift

Ferde skal i 2019 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje. Innkrevjinga i desse prosjekta held fram i 2019.

Avslutting av prosjekt

Innkrevjinga til Listerpakken vart avslutta høvevis 27.08.2019. Innkrevjinga til Halsnøysambandet vert avslutta 05.09.2019. Det kan også bli aktuelt å avslutta innkrevjinga til Årsnes ferjekai i løpet av året.

Nye prosjekt

E18 Tvedestrand- Arendal

Vegprosjektet E18 Tvedestrand – Arendal (Prop. 86 S (2015-2016) opna 02.08.2019. Vegen skulle etter planen opna i oktober 2019.

Innkrevjinga skulle starta opp samstundes med at vegen vart opna, men like før oppstart meldte leverandøren av videokameraene at kameraene ikkje fungerte slik dei skulle. Opptarten av innkrevjinga måtte derfor utsetjast til 01.09.2019. Innkrevjinga skjer i to

bomstasjonar (E18 Mørland og E18 Stølen) med innkrevjing i begge retningar. Brutto bompenginntekter er rekna til omlag 3,62 mrd. 2016 kr. Innkrevjingsperioden er sett til 15 år.



Illustrasjon: Nye Veier.

Nordhordlandspakken

Innkrevjing til Nordhordlandspakken (Prop. 164 S (2016–2017)) startar 01.12.2019 i fem bomstasjonar i det som frå 1.1.2020 heiter Alver kommune. Brutto bompenginntekter er rekna til omlag 1,48 mrd. 2017 kr. og innkrevjingsperioden er sett til 12 år. Kommunane i Nordhordland og fylkesutvalet har slutta seg til at det skal takast bompengar for nullutsleppskøyretøy i Nordhordlandspakken. Per i dag er har ikkje Statens vegvesen fatta endeleg takstvedtak.

Ryfast

Ryfastprosjektet på Rv13 vil gje ferjefri veg mellom Ryfylke, Hundvåg og Stavanger, og vert bygt saman med Eiganestunnelen på E39 i Stavanger i eit prosjekt (Eiganestunnelen er delvis finansiert av innkrevjinga frå Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)). Takstramlegget er no ute på lokalpolitisk høyring før Statens vegvesen gjer endeleg takstvedtak. I Ryfast startar bompenginnkrevjinga i desember 2019 i bomstasjonar på Hundvåg, Buøy (Hundvågtunnelen) og Solbakk (Solbakktunnelen). Innkrevjingsperioden er sett til 20 år. Brutto bompenginntekter er rekna til 9,9 mrd. 2012 kr.



Illustrasjon: Statens vegvesen.

Andre vedtekne prosjekt

Etter 2020 vert det innkrevjing til E39 Rådal- Svegatjørn (2022), E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest (2022) og Rv555 Sotrasambandet (2025..?)

Takstendringar

Det er gjort mange takstendringar i 2019.

Innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy

Stortinget vedtok 14. juni 2018 bortfall av fritaksordninga for nullutsleppskjøretøy, med innføring av takst på mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst, der det er lokalpolitisk oppslutnad om det. Per i dag er det berre prosjekta Samferdsespakke Kristiansandsregionen, Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken), Rogfast (Arsvågen- Mortavika), Årsnes ferjekai og ferja Langevåg – Buavåg i Bømløpakken, som ikkje har innført bompengetakstar for nullutsleppskøyretøy. Ferde vil halda fram med å implementera bompengavgift for nullutsleppskøyretøy i samsvar med føringane i Prop. 87 S (2017-2018) i dei prosjekta og pakkane i bomregion sørvest der det er lokalpolitisk tilslutnad til å innføra ei slik avgift.

Omlegging til nytt takst- og rabattsystem

Alle prosjekta i Ferde sin region som har innkrevjing har no lagt om til nytt takst- og rabattsystem. Alle komande prosjekt i bomregionen vil også få innkrevjing etter det nye takst- og rabattsystemet.

AutoPASS bompengainnkrevjing på ferjene

Bompengeselskapa sine brikker, også Ferde sine, vert no også nytta til ferjebillettering inklusive innkrevjing av bompengar som ein del av ferjebilletten (der det er aktuelt). Ferde utsteder brikker i ein overgangsperiode til bruk i alle brikkesamband (t.d. Anda – Lote og Masfjordnes Duesund) og mottar innkravde bompengar frå Fjord1 i tre av ferjesambanda i regionen (Arsvågen – Mortavika, Husavik – Sandvikvåg og Krokeide – Hufthamar).

Ferde får mange førespurnadar om AutoPASS ferje. Ferde har ikkje noko ansvar eller kundeservice for AutoPASS ferje. Reisande/kundar vert oppmoda om å gå inn på www.autopassferje.no og ferjeoperatørane sine nettsider for å finna informasjon om AutoPASS ferje.

1.1.2019 vart det innført ferjebillettering etter Autopass regulativet med brikke på sambandet Mortavika – Arsvågen, der bompengar til Rogfast inngår som ein del av betalinga for ferjebilletten.

På sambanda i Austevoll, Hufthamar – Krokeide og Husavik – Sandvikvåg, vart AutoPASS ferjeregulativet med brikkebetaling innført 1. april 2019. Som ein følgje av denne omlegginga, er det her innført nye bompengetakstar, tilpassa det nye regulativet, og innkrevjinga av bompengar frå passasjerar er fjerna.

Basisinformasjon

Selskap	Ferde AS
År	2019
Rapporteringsperiode	Første halvår (01.01-30.06)
Kontaktperson for rapporteringen	

Grunnlagstall for KPI-beregningene

	Kostnader - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
1. Driftskostnad eksklusive oppstarts- og avviklingskostnader	kr 127 696 678,00	
Kostnader ved oppstart/avvikling av prosjekter	kr 1 299 914,00	Oppstartskostnader for prosjektene E18, Tvedestrand-Arendal, E39 Svegatjørn-Rådal, Nordhordlandspakken og Ryfast
	Antall passeringer - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
2. Reelle passeringer	116 467 653	Det er hentet tall fra CSN ihht veileder. For fergepasseringer mottar vi egne tabeller med antall passeringer
	Inntekter - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
3. Totalinntekt på identifiserte passeringer	kr 1 531 829 850,90	
	Inntekter - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
4. Totalinntekt fra kunder uten avtale	kr 180 470 853,35	Tall fra CSN ihht veileder. Fra Fergeselskapene har en beregnet at 15 % av passeringene / inntektene gjelder kunder uten avtale
	Mulig inntekt - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
5. Verdi av passeringer identifisert og priset fra kunder uten avtale	kr 193 680 607,95	Tall fra CSN ihht veileder. Fra Fergeselskapene har en beregnet at 15 % av passeringene / inntektene gjelder kunder uten avtale
	Antall passeringer - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
6. Antall passeringer identifisert og priset	114 352 856	Tall fra CSN ihht veileder. Fra Fergeselskapene har en tatt med totale passeringstall
	Kostnader - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
7. Totale finanskostnader	kr 228 076 487,00	For Ryfast er det beregnede beløp, ikke bokførte beløp som er benyttet
	Gjeld - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
8 Total gjeld ved utløp av perioden	kr 21 044 696 149,00	Total gjeld for Ferde AS med tillegg for Ryfast
	Inntekter - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
9. Finansinntekter	kr 12 221 312,00	
	Omløpsmidler - Første halvår (01.01-30.06) 2019	Kommentarer
10. Omløpsmidler ved utløp av perioden	kr 2 808 774 975,21	

KPI-er	
Driftskostnad per passering	1,10
Driftskostnad i prosent av driftsinntekt	8,34 %
Realiseringsgrad på passeringer uten avtale	93,18 %
Identifiseringsgrad	98,18 %
Gjennomsnittlig finanskostnad	1,08 %
Avkastning på likviditet	0,44 %