



EIGARRAPPORT 2026- 1

16.03.2026





EIGARRAPPORT 2026- 1	1
1. Oppsummering	4
2. Mandat og føringar	7
2.1. Mandat og føringar frå bompengereforma	7
2.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde	8
2.3. Bompengeselskapa si rolle i takstsaker	9
3. Nyare og evt. komande rammevilkår	11
3.1. Regelverksarbeid	11
3.2. Eigarskapen til nasjonal kjerneløysing for bompengeinnkrevjing	12
3.3. Eigarskapen til AutoPASS.no	13
3.4. Rettleiar og takstretningslinjer.....	14
3.5. Innkrevjing frå utanlandske bilistar- tilgang til EUCARIS.....	14
3.6. Statleg delgaranti	15
3.7. Utgreiing knytt til fritak for bompengar.....	16
3.8. Nye veier sin metodikk for strekningsvise utbyggingar	16
3.9. Beredskapstakstar	17
4. Trafikk og inntekter	19
4.1. Passeringar andre halvår 2025 og 2024	19
4.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei tre største bypakkane, andre halvår	23
4.3. Passeringsinntekter andre halvår 2025 og 2024	25
4.4. Trafikklysmoell, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst	27
5. Finans	31
5.1. Året som gjekk.....	31
5.2. Utsiktene framover	32
5.3. Finansforvaltninga i 2025	32
6. Utvikling og drift	39
6.1. Utviklingsoppgåver	39
6.2. Driftsoppgåver.....	48



6.3. Prosjekt som i 2025 vart vedteke forlenga.....	50
6.4. Framtidige prosjekt.....	51
VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter	58



1. Oppsummering

Per i dag er det berre prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest som klart ikkje ser ut til å kunna bli nedbetalt innan utlaupet av den fastsette innkrevjingstida. Ferde sin finansanalyse i 2025 synta at prosjektet vil ha 2,3 mrd. i restgjeld ved utlaupet av innkrevjingstida. Det er stor økonomisk uvisse i dette prosjektet då det står igjen å opna to stasjonar. Vegdirektoratet har tilrådd at Samferdsledepartementet ber Nye Veier om å laga eit nytt fagleg grunnlag med sidevegsbom og forlenga innkrevjingstid.. Samferdselsdepartementet har nyleg i brev til Agder fylkeskommune bedt om fylkeskommunen sitt syn på sidevegsbom og eit revidert bompengeplegg. Medan Stortinget har bedt regjeringa om å koma tilbake til Stortinget med ei sak om forlenga nedbetalingstid og reduserte takstar

Rv 13 Ryfast er marginalt bak å kunna bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingstida. Takstane vart 2. juli 2025 satt ned med 33 prosent som ei prøveordning. Men sjølv om takstane er redusert med 33 prosent, er talet på passeringar i andre halvår 2025 berre 5,1 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Reduserte inntekter på Rv13 Ryfast grunna takstnedsetjing frå 2. juli 2025 er i 2025 blitt tilstrekkeleg kompensert gjennom ekstraordinært tilskott.

I andre halvår 2025 har det vore om lag 158 millionar passeringar i Ferde sine bomstasjonar, inklusive på ferje. Det er ein vekst på 11,7 prosent frå andre halvår 2024. Veksten skuldast i stor grad oppstart av innkrevjinga i åtte nye stasjonar i Kristiansand frå 10.2.2025 og ein stasjon frå 23.5.2025. Det har også vore trafikkvekst i dei andre store bypakkane, Bypakke Bergen og Bypakke Nord- Jæren, sjølv om talet på bomstasjonar ikkje har endra seg i desse pakkane frå 2024 til 2025.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har størst inntektsauke i andre halvår med 33,4 prosent, noko som skuldast dei nye stasjonane. Trafikken i samferdselspakken er også høgare enn lagt til grunn, men prosjektet har for låg snittakst grunna langt høgare tal fritakspasseringar og høgare elbilandel enn føreset.



Ved utgangen av 2025 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 25 790 millionar kroner, opp frå 24 922 millionar kroner ved utgangen av 2024. Ingen prosjekt hadde interne lån trekte via konsernkonto ved utgangen av året. Til samanlikning utgjorde interne lån 192 millionar kroner ved utgangen av 2024. Finanskostnadene for 2025 enda på 1 094 millionar kroner. Samanliknbare finanskostnader for 2024 var på 1 051 millionar kroner. Auka finanskostnader skuldast i hovudsak høgare lånebalanse, førebelse refinansieringar (som òg speglar seg i høgare finansinntekter) samt effektar knytte til utviding av obligasjonar til underkurs.

Ferde jobbar kontinuerleg saman med dei andre bompengeselskapa for å betra rammevilkåra for bompengeneinnkrevjing. Ferde skal saman med dei andre bompengeselskapa drifta nettstaden autopass.no. Nettsida skal endrast frå å vera ei myndigheitsside til å bli ei side med informasjon til bilistane.

Vegdirektoratet er snart ferdig med å utgreia den vidare eigarskapen og forvaltninga av nasjonal kjerneløysing for bompengeneinnkrevjing (AutoPASS- kjerne). Endeleg forslag vert sendt på høyring 20. mars med høyringsfrist 17. juni. Bompengeselskapa er samstemte i at dei no bør overta eigarskap og forvaltning av AutoPASS-kjerne.

Kjerneløysinga er fullt ut finansiert av bompengar og er ein del av verdikjeda i innkrevjinga som selskapa har ansvaret for. Eit eigarskap hos bompengeselskapa vil gje betre kontroll, lågare kostnader, meir effektiv drift og tydelegare rolledeling i samsvar med intensjonane i bompengereforma. Likevel har bompengeselskapa hatt vanskar med å få gehør for dette i utgreiingsarbeidet.

30. mars 2026 startar innkrevjinga i Bypakke Haugesund og fastlands- Karmøy opp, samstundes vert innkrevjinga til Haugalandspakken stogga. 11 bomstasjonar vert no satt opp i ein ring i Haugesund. Grunnarbeidet var ferdig i januar og installasjonen er no i gang. Planen er at stasjonane skal vera installerte i byrjinga av mars, bortsett frå ein stasjon som vert installert i midten av mars.

I løpet av andre halvår 2025 blei det gjennomført internrevisjonar av selskapet sine finansieringsprosessar og prosessen for avslutning av bompengeprojekt. Dei fleste



tilrådde tiltaka er gjennomførte, medan enkelte tiltak er under implementering. Internrevisjonane stadfesta at prosessane i selskapet fungerer godt.

Ferde er i haust også blitt resertifisert etter ISO 9001, ISO 14001 og ISO 27001 av eit uavhengig sertifiseringsorgan. Dette bekreftar at leiingssystema for kvalitet, miljø og informasjonstryggleik er godt etablert, fungerer i praksis og vert etterlevde i heile organisasjonen. Utfallet gjev ei uavhengig stadfesting på solid intern styring, moden risikohandtering og eit systematisk arbeid med kontinuerleg forbetring, og styrkjer dermed tilliten til selskapet sine styringsprosessar.



2. Mandat og føringar

2.1. 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 sørge 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 vert inngått for kvart enkelt prosjekt.

Prosjektavtalen vert inngått med Statens vegvesen. Avtalen gjev løyve til etablering og drift av bompengeinnkrevjing på spesifiserte vegstrekningar samstundes som bompengeselskapet pliktar å stilla med midlar til utbyggingsprosjektet.

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

Ferde sine oppgåver er å:

- ✓ Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak vedteke av Vegdirektoratet frå AutoPASS utferdarar, frå ferjeoperatørar og frå bilistar som ikkje har AutoPASS- brukaravtale (fullprispasseringar).
- ✓ Finansiera bompengeprojekt. Tar opp lån og utbetaler til oppdragsgjevar basert på rekvisisjonar.



- ✓ Drifta og utvikla utstyr og programvareløysingar relatert til brukaridentifikasjon på veg, under dette løysingar som registrering av køyretøy, transaksjonshandtering og innfordring.
- ✓ Ha ansvar for og skal dekke kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehald av portalar og vegkantutstyret i bomstasjonane.
- ✓ Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar

Selskapet har ikkje høve til å gje utbytte til eigarane og kan ikkje driva anna verksemd enn det som følgjer av å vera bompengeselskap. Selskapa skal ikkje vera pådrivar for nye bompengeprojekt, under dette ikkje vera pådrivar i å endra innkrevjingsopplegget i eksisterande bompengeprojekt.

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

- Meir effektiv innkrevjing
- Meir brukarvenleg bompengereordning
- Betre kontroll med bompengereinnkrevjinga

2.2. Føringer frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde

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

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

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

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



«Strengt 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:

«Eierene 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.»

Det norske klimamålet vart i november 2022 forsterka til «minst 55 prosent», men eigarstrategien er ikkje blitt revidert i høve til dette målet.

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

2.3. Bompengeselskapa si rolle i takstsaker

I Prop. 1 S (2016-2017) «For budsjettåret 2018» er bruk av gjennomsnittstakst som tiltak for reduksjon av uvisse i bompengeprojekta omtala. Gjennom stortingsbehandlinga av eit bompengeprojekt sluttar Stortinget seg til ein gjennomsnittstakst for eit prosjekt. Med gjennomsnittstakst er det meint inntekt per passering når det vert teke omsyn til effekten av rabattar, fritak og fordeling av køyretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Denne omtalast som «fastsett gjennomsnittstakst» for innkrevjinga.

Bompengeselskapa si oppgåve i strekningsvise prosjekt er å overvaka prosjektøkonomien og søkja Vegdirektoratet om takstar som gjer at realisert gjennomsnittstakst vert lik fastsett gjennomsnittstakst, slik at prosjektet kan nedbetalast innan utløpet av fastsett innkrevjingsperiode. I takstøknaden kjem bompengeselskapet med framlegg til grunntakstar som gjer at realisert gjennomsnittstakst vert mest mogeleg lik fastsett gjennomsnittstakst, slik den framkjem av proposisjonen. Det er Vegdirektoratet som er takstmynde og avgjer kva takstane skal vera.



I pakkar med parallelinnkrevjing er det meir opp til lokale styresmakter å avgjera om selskapet skal søka om takstar som gjer at snittaksten skal oppretthaldast eller om ein gjennom porteføljestyling ønskjer å redusera investeringsomfanget som er gitt i fagleg grunnlag og omtala i proposisjon.



3. Nyare og evt. komande rammevilkår

3.1. Regelverksarbeid

Ferde var i 2024 med i ei arbeidsgruppe som såg på om det som i dag vert regulert i avtalar kan regulerast i forskrifter. Det vert arbeidd vidare med dette i Vegdirektoratet i regi av «Regelverk 2030 – Brukarfinansiering», som er ein del av større arbeid i Vegdirektoratet- «Regelverk 2030».

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

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



Samferdselsdepartementet vurder om takstvedtak skal koma som forskrift.

Bruk av forskrifter heller enn avtalar i bompengesektoren vil medføra endringar for Ferde, men også for eigarane av Ferde.

3.2. Eigarskapen til nasjonal kjerneløysing for bompengeinnkrevjing

Samferdselsdepartementet gav i brev til Statens vegvesen 26.2.2025 oppdraget med å utgreia den vidare eigarskapen og forvaltninga av nasjonal kjerneløysing for bompengeinnkrevjing (AutoPASS- kjerne).

I brevet «Ny rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren» frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet frå 16.3.2017 vart det klargjort overordna prinsipp for fordeling av oppgåver og ansvar. Det vart skilt mellom myndighetsrolla, samordningsrolla og den operative rolla. Dei regionale bompengeselskapa har operative oppgåver og det vart tilrådd at selskapa på sikt også overtar samordningsoppgåvene:

«SVV anbefaler at på lang sikt får RBPSene ansvar for å anskaffe, forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle ny felles operatørløsning for bompengeinnkreving (oppgave 10), heretter kalt kjerneløsningen.»

Bompengeselskapa er samstemte i at dei no bør overta eigarskap og forvaltning av AutoPASS-kjerne. Kjerneløysinga er fullt ut finansiert av bompengar og er ein del av verdikjeda i innkrevjinga som selskapa har ansvaret for. Eit eigarskap hos bompengeselskapa vil gje betre kontroll, lågare kostnader, meir effektiv drift og tydelegare rolledeling i tråd med intensjonane i bompengereforma. Likevel har bompengeselskapa hatt vanskar med å få gehør for dette i utgreiingsarbeidet.

I utgreiingsarbeidet er det blitt hevda at nasjonal kjerne er ein nasjonal, kritisk og samfunns viktig infrastruktur som krev statleg eigarskap for å sikra styring, tryggleik, samordning og framtidig utvikling i tråd med nasjonale mål. Det er blitt hevda at RBPS-eigarskap kan gje risiko for fragmentering, ulik praksis, svakare tryggleik og redusert nasjonal kontroll. Men Ferde og dei andre bompengeselskapa forvaltar



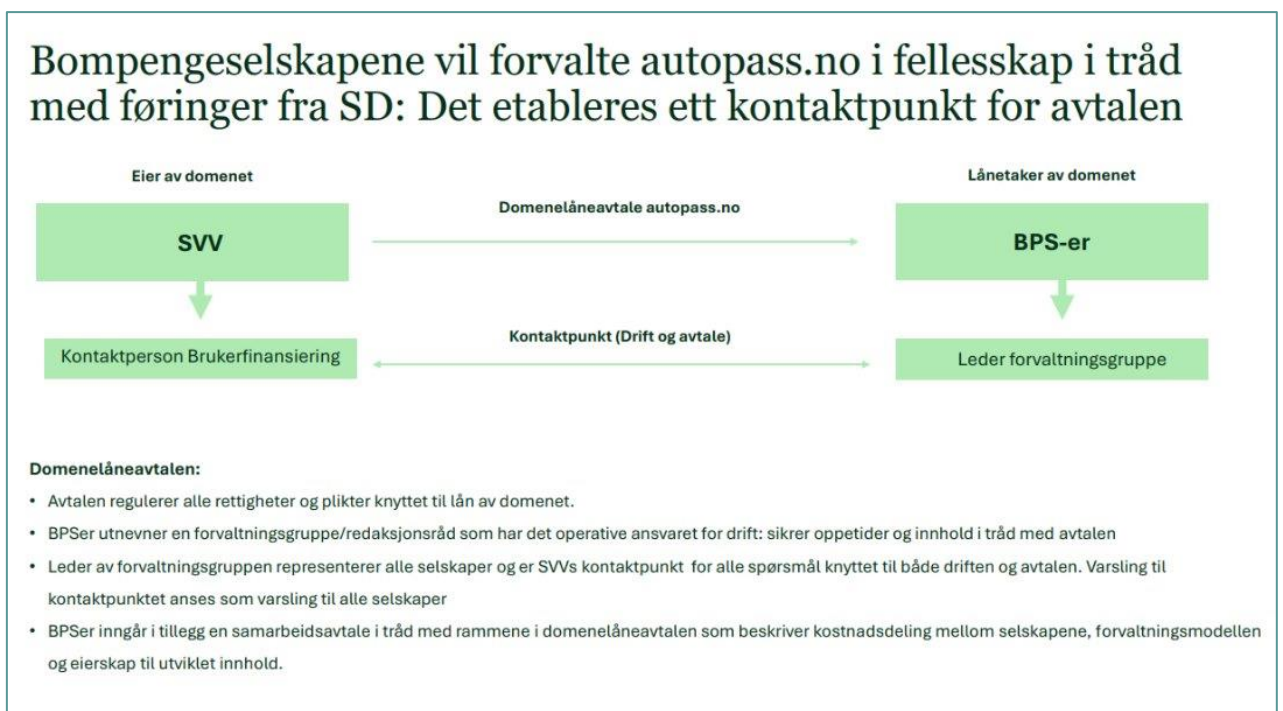
allereie majoriteten av verdikjeda på ein trygg, koordinert og standardisert måte. Ei felles juridisk eining kan gje full offentlig styring – utan at staten eig sjølve kjerna og SVV si rolle som tilsyn- og regelverksforvaltar er tilstrekkeleg til å sikra nasjonale omsyn.

Det er planlagt at dokumenta i utgreiinga blir sendt ut på ekstern høyring 20. mars, med høyringsfrist fram til 17. juni. Endeleg forslag skal leverast til Samferdselsdepartementet sommaren 2026, etter at høyringsfråsegnene er lagt til.

3.3. Eigarskapen til AutoPASS.no

«Utredning om fremtidig eierskap og drift av autopass.no.» var på høyring hausten 2025. Basert på høyringa bestemte Samferdselsdepartementet 14.11.2025 at domenet autopass.no framleis skal eigast av staten, men at det kan lånast ut til bompengeselskapa gjennom ein avtale. Nettsida autopass.no skal endrast frå å vera ei myndighetsside til å bli ei side med informasjon til bilistane.

Statens vegvesen fekk beskjed frå Samferdselsdepartementet om å starta forhandlingar med sikte på å inngå ein avtale der bompengeselskapa saman overtar drifta av nettstaden. Det er etablert ei prosjektgruppe med deltaking frå bompengeselskapa og Statens vegvesen.





3.4. Rettleiar og takstretningslinjer

Vegdirektoratet la i juni 2025 ut oppdatert rettleiar («Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde. En sammenstilling av rammevilkår og praksis ved utredning og drift av et bompengeprojekt») og oppdaterte takstretningslinjer på autopass.no.

Det ligg ikkje føre logg som syner kva endringar som er gjort. RBPS-ane stilte ein del spørsmål til dei nye retningslinjene knytt til HC- fritak og til korleis ein skal forstå det nye omgrepet «fylkeskommunal/kommunal kollektivtransport» i samband med fritak for buss. Etter dette trekte Vegdirektoratet takstretningslinjene og ersatta dei med takstretningslinjene frå februar 2025. Det er venta at nye takstretningslinjer vil koma på høyring utpå våren.

3.5. Innkrevjing frå utanlandske bilistar- tilgang til EUCARIS

Frå 1.8.2025 tredde EETS-direktivet (European Electronic Toll Service) i kraft også i EØS- området. Direktivet vil kunna sikra at køyretøy frå heile EU- og EØS-området kan identifiserast ved hjelp av det felleseuropeiske systemet EUCARIS, som gjer det mogeleg å utveksla køyretøy- og førarkortinformasjon mellom styresmaktene i ulike europeiske land. Dette vil gjera det enklare å identifisera utanlandske lette køyretøy som ikkje betalar bompengar via AutoPASS- brukaravtale.

Bompengeselskapa krev no inn krav som tidlegare ikkje er fakturert grunna manglande identifisering. Foreldingsfristen på utfakturering er tre år etter passeringstidspunkt, og det er selskapet ParkTrade som krev inn frå utanlandske bilistar på vegner av alle bompengeselskapa. ParkTrade har, frå 1. oktober 2025, sendt ut faktura med passeringar tilbake til 1. oktober 2022.

For Ferde er det pr. desember 2025, utfakturert om lag 17,7 mill. kr. som gjeld 2023 og om lag 8,6 mill. kr. som gjeld 2024.

Enno er ikkje alle landa aktivert i EUCARIS, men dette vert følgd opp av Statens Vegvesen. Park Trade forventar å ha fakturert alle innan utgangen av Q1 2026.



Det er eit problem med utanlandsinnkrevjinga i miljødifferensierte bompengeprojekt. Statens vegvesen si løysing for utanlandsinnkrevjing av passeringar utan avtale handterer ikkje køyretøy utan dokumentert drivstofftype, motoregenskapar eller eigenskapar gitt for ein underklasse. Desse er derfor blitt belasta høgaste takst innan den takstgruppa køyretøyet tilhøyrer, sjølv om det har vore i strid med takstvedtaka for Bypakke Bergen og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Enkelte utanlandske elbil- eller bensinbilpasseringar er blitt belasta dieselbiltakst. Faktureringa tilbake i tid er derfor stogga for desse passeringane.

For Bypakke Bergen har det no kome på plass ein passus i takstvedtaket som gjer at desse køyretøy skal belastast høgaste takst innan den takstgruppa køyretøyet tilhøyrer, slik det går fram av gjeldande takstretningslinjer.

Det vert arbeidd med å få på plass ei liknande formulering i takstvedtaket for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

3.6. Statleg delgaranti

I statsbudsjettet for 2023, Prop 1 S (2022-2023) vart 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 milliard 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 (sjå også finanskapittelet lenger bak i rapporten).

Den statlege garantiordninga vil også innverka på takstsaker:

«Bompengeselskapet kan søke takstmyndigheten (Statens vegvesen Vegdirektoratet) om økte takster og/eller forlenget innkreving selv om bare en av garantistene har sluttet seg til dette.»

Fylkeskommunen har følgjeleg mindre å seia i takstsakene i slike prosjekt.



<https://www.autopass.no/siteassets/filer-og-vedlegg/13.-statlig-garanti/reger---statens-garantiordning-for-bompengeprojekter-pa-riksvei.pdf>

Fylkestinget i Vestland gjorde i møte 9.12.2025 nytt garantivedtak med nedjustering av E134 Seljestad – Røldal til 50 prosent. Denne endra garantien vart godkjent i Kommunal – og distriksdepartementet 11.2.2026. Då står det igjen å få tilsvarande tilsegn for den statlege delen.

Eit anna prosjekt som er aktuell for statleg delgaranti er prosjektet E16 Arna – Stanghelle. Her er det venta at fylkestinget seinare i år vil gjera tilsvarande vedtak om nedjustering som for E134 Røldal – Seljestad.

3.7. Utgreiing knytt til fritak for bompengar

I regi av Brukarfinansiering i Vegdirektoratet er det no sett i gang eit arbeid knytt til utgreiing av fritak frå betaling av bompengar.

Det er i dag anslagsvis over 50 000 avtalar som er knytt til ei form for fritak. Krav til avtale og brikke påfører AutoPASS- utferdarane kostnader, medan AutoPASS- utferdarane har få eller ingen inntekter frå desse brukarane, avhengig av arten til fritaket.

Det er bompengeselskapa som behandlar søknadar og fattar vedtak om fritak frå å betale bompengar. Dette er ein administrativ kostnad for bompengeselskapa.

Målet med utgreiinga er å sikra ei framtidig organisering av fritaksforvaltninga som underbyggjer måla med bompengereforma, dvs. ei kostnadseffektiv og brukarvenleg bompengereform.

3.8. Nye veier sin metodikk for strekningsvise utbyggingar

Vegamot og Ferde har i brev til Vegdirektoratet 20.november 2024 tatt opp ein del problematiske sider ved Nye veier sin prosjektmetodikk i høve til gjeldande bompengeregelverk. Nye Veier prioriterer utbygging i høve til likviditet og samfunnsøkonomisk nytte og delstrekningar vert opna for trafikk før heile strekninga



er ferdig utbygt, noko som gjer at reelle innkrevjingsperiodar kan avvika mykje frå opphavlege planlagde innkrevjingsperiodar.

Nye Veier sin metodikk knytt til strekningsvis utbygging er ikkje tilpassa dagens bompengerregelverk. Dagens malverk for finansieringsavtale regulerer oppgåver og ansvar ved opningstidspunktet og start av innkrevjing. Malverket er basert på at det er eitt opningstidspunkt i prosjektet, og ikkje fleire. Sanksjoner knytt til opninga er også knytt til eit tidspunkt. Ei løysning kan vera å utvikla ein mal som er tilpassa fleire opningstidspunkt og fleire tidspunkt for oppstart av innkrevjing, og at sanksjonsregimet vert tilpassa ei slik ordning. Eit sentralt punkt for bompengeselskapet er å ha eit verksamt sanksjonsregime dersom det vert forseinkingar i forhold til planlagt opning av veg/oppstart av innkrevjing. Det kan derfor vera behov for å klargjera tydeleg når partane i finansieringsavtalen skal fastleggja planlagde opningstidspunkt for dei enkelte delstrekningane.

Dagens regulering av økonomioppfølging og takstfastsetjing/takstendringar er basert på at prosjektet har ein innkrevjingsperiode og ein gjennomsnittstakst, og passar derfor mindre bra på denne type prosjekt. Når eit prosjekt opnar delar av strekningane og bomsnitta, oppstår det utfordringar knytt til økonomioppfølginga og takstfastsetjing/takstendringar. Det vert ikkje mogeleg å få ein skikkeleg oversikt på økonomien sett opp mot føresetnadane. Utfordringa vert større dess lengre tidsrom det er mellom første og siste opningstidspunkt.

Vegdirektoratet foreslo å splitta dei gjenståande strekningane på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest opp i fleire proposisjonar. Men Ferde er skeptisk til å skilja ut resterande parseller på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest i eigne proposisjonar, med bakgrunn i at vi ikkje har noko erfaringsmateriale for korleis dette grip inn i eit eksisterande bompengeprojekt og at vi ikkje hadde oversikt på kva risiko dette ville representera i forhold til eksisterande låneportefølje, garantiar osv.

3.9. Beredskapstakstar

Departementet kan etter Veglova §27 tredje ledd i forskrift fastsetja mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengoordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av



grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i §9 i Forurensningsloven.

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

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

Ferde har i februar 2026 prøvd å få på plass ein heimelskjede ved å foreslå endringar i bompengeavtalen og forskrifta, som eit hastetiltak i høve til situasjonen no i vinter. Ferde vann ikkje fram med det. Men Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet har no invitert Ferde og seinare Bergen kommune og Vestland fylkeskommune til ein prosess for å endre den lokale forskrifta for mellombelse auka bompengetakstar i Bergen. Denne prosessen legg opp til at ny forskrift skal vera på plass innan neste vinter. Ferde legg til grunn at denne prosessen vil gje nødvendig og klar heimel til Ferde for innkreving.



4. Trafikk og inntekter

4.1. Passeringar andre halvår 2025 og 2024

I andre halvår 2025 har det vore om lag 158 millionar passeringar i Ferde sine bomstasjonar, inklusive på ferje. Det er ein vekst på 11,7 prosent frå andre halvår 2024.

Prosjekt	2025, andre halvår	2024, andre halvår	Endring	Endring i prosent
Samferdselspk. Kristiansandsregionen	23 010 100	10 638 278	12 371 822	116,3 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	6 530 048	5 903 381	626 667	10,6 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	549 340	507 697	41 643	8,2 %
Bømlopakken	848 461	802 806	45 655	5,7 %
Kvinnheradpakken	266 326	252 084	14 242	5,6 %
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 174 546	3 008 355	166 191	5,5 %
Kvammapakken	639 582	606 166	33 416	5,5 %
Rv 13 Ryfast	3 724 351	3 544 717	179 634	5,1 %
Nordhordlandspakken	8 386 989	8 039 385	347 604	4,3 %
E39 Rogfast	972 597	937 126	35 471	3,8 %
E18 Tvedestrand - Arendal	4 597 734	4 466 722	131 012	2,9 %
Bypakke Bergen	48 634 373	47 291 858	1 342 515	2,8 %
Bypakke Nord-Jæren	37 890 193	36 890 996	999 197	2,7 %
Haugalandspakken	11 163 214	10 951 181	212 033	1,9 %
Askøypakken	4 706 018	4 617 827	88 191	1,9 %
Førdepakken	3 505 219	3 465 299	39 920	1,2 %
Sum:	158 599 091	141 923 878	16 675 213	11,7 %

Veksten skuldast i stor grad oppstart av innkrevjinga i åtte nye stasjonar i Kristiansand frå 10.2.2025. Det har også vore trafikkvekst i dei andre store bypakkane, Bypakke Bergen og Bypakke Nord- Jæren, sjølv om talet på bomstasjonar ikkje har endra seg i desse pakkane frå 2024 til 2025. Veksten i tal passeringar i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest skuldast ny stasjon i Herdal frå 3 .juni 2025. Sommartrafikken på Hardangerbrua har vore høg, men trafikken har også vore høgare seinare på året i 2025 sett i høve til i 2024. Trafikkauken i Ryfast kan skuldast takstnedsetjinga i juli.

Passeringane i andre halvår 2025 fordelte seg slik på kategoriane (AutoPASS-brukaravtale, fullpris- norske, fullpris- utanlandske og ferje):



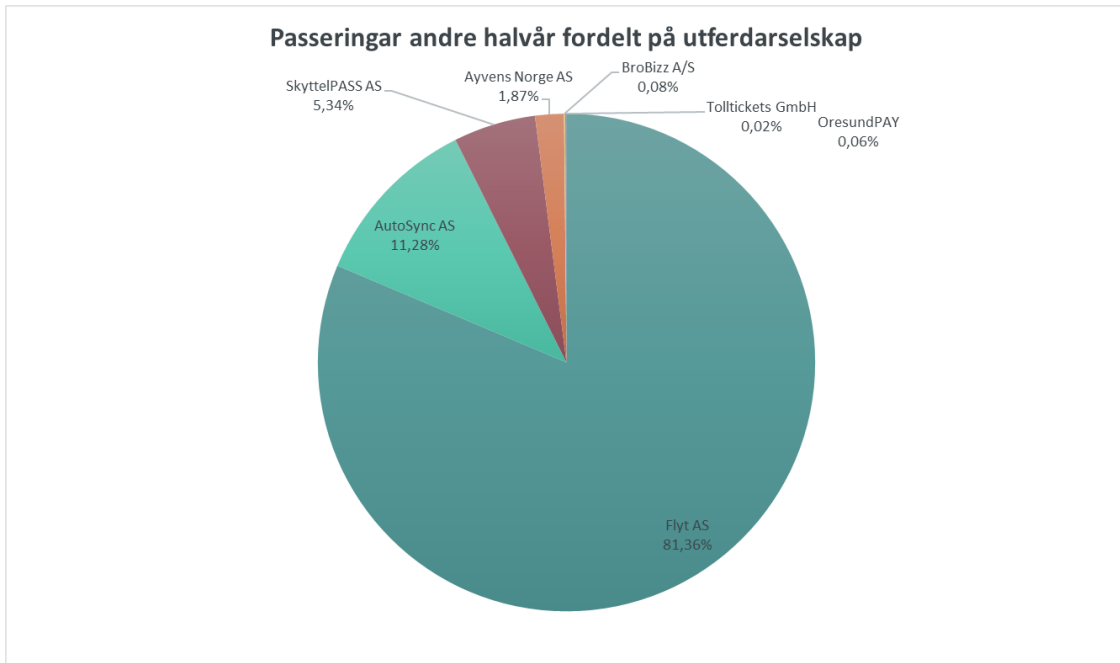
Prosjekt/kategori, andre halvår 2025	Autopassavtale	Fullpris - norske	Fullpris- utanlandske	Ferjepasseringar	Sum	Brikkeandel
Askøypakken	4 491 254	200 492	14 272		4 706 018	95,4 %
Rv 13 Ryfast	3 450 452	42 044	123 684		3 616 180	95,4 %
Bypakke Nord-Jæren	35 881 914	1 732 551	275 728		37 890 193	94,7 %
Bypakke Bergen	45 822 077	2 398 777	413 519		48 634 373	94,2 %
E39 Svegatjørn - Rådal	2 980 113	158 890	35 543		3 174 546	93,9 %
Nordhordlandspakken	7 862 606	443 455	80 928		8 386 989	93,7 %
Førdepakken	3 279 558	193 468	32 193		3 505 219	93,6 %
Haugalandspakken	10 399 717	677 935	85 562		11 163 214	93,2 %
Samferdselspk. Kristiansandsregionen	20 532 228	2 167 823	310 049		23 010 100	89,2 %
Bømlapakken	751 632	43 905	7 094	45 830	848 461	88,6 %
Kvammapakken	542 647	50 861	46 074		639 582	84,8 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	5 498 371	645 130	386 547		6 530 048	84,2 %
E18 Tvedestrand - Arendal	3 798 267	687 840	111 627		4 597 734	82,6 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	438 946	150 215	68 350		657 511	66,8 %
E39 Rogfast				972 597	972 597	
Kvinnheradpakken				266 326	266 326	
Sum:	145 729 782	9 593 386	1 991 170	1 284 753	158 599 091	91,9 %

Heile 91,9 prosent av passeringane i andre halvår 2025 var passeringar på veg med AutoPASS brukaravtale dvs. rabatterte passeringar registrerte på brikker hjå eit utferdselskap. 7,3 prosent av passeringane er fullprispasseringar (6,0 prosent norske og 1,3 prosent utanlandske). Ferjepasseringane utgjorde 0,8 prosent av alle passeringane. Mange av ferjepasseringane er også basert på brikkebruk, men her har me ikkje den statistiske fordelinga. Den totale brikkebruken er derfor noko høgare enn 91,9 prosent.

Brikkeandelen i andre halvår 2025 er lågast på Hardangerbrua, noko som skuldast høgt tal utanlandske fullprispasseringar i sommarmånadane. Brikkeandelen på Sørlandet er framleis relativt låg i høve til i Rogaland og i Vestland. E18 Tvedestrand- Arendal har ein brikkeandel på 82,6 prosent. Og brikkeandelen i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er 84,2 prosent. Brikkeandelen er høgast i Bergensområdet og i Stavangerområdet. Askøypakken har høgast brikkeandel av alle prosjekt med 95,4 prosent. Prosjekt som har vore lenge i drift og mange ferjesamband i området kan vera forklaringar på den høge brikkebruken på Vestlandet.

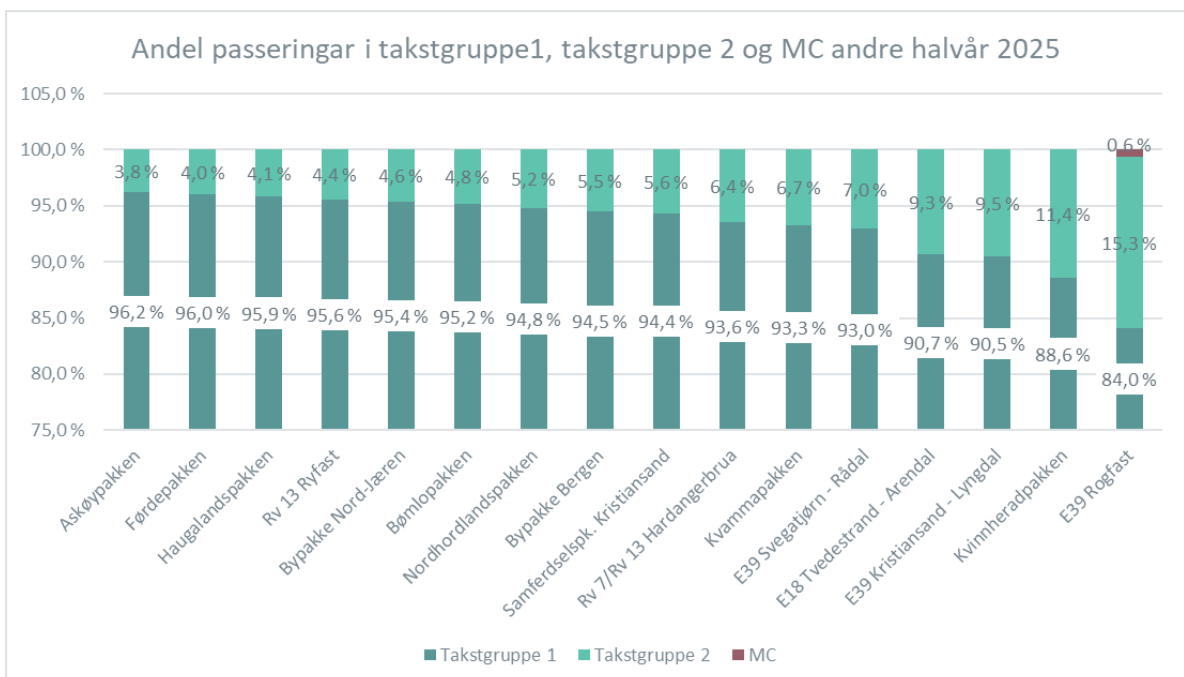


Avtalepasseringane fordelte seg slik på utferdarselskap i andre halvår 2025:



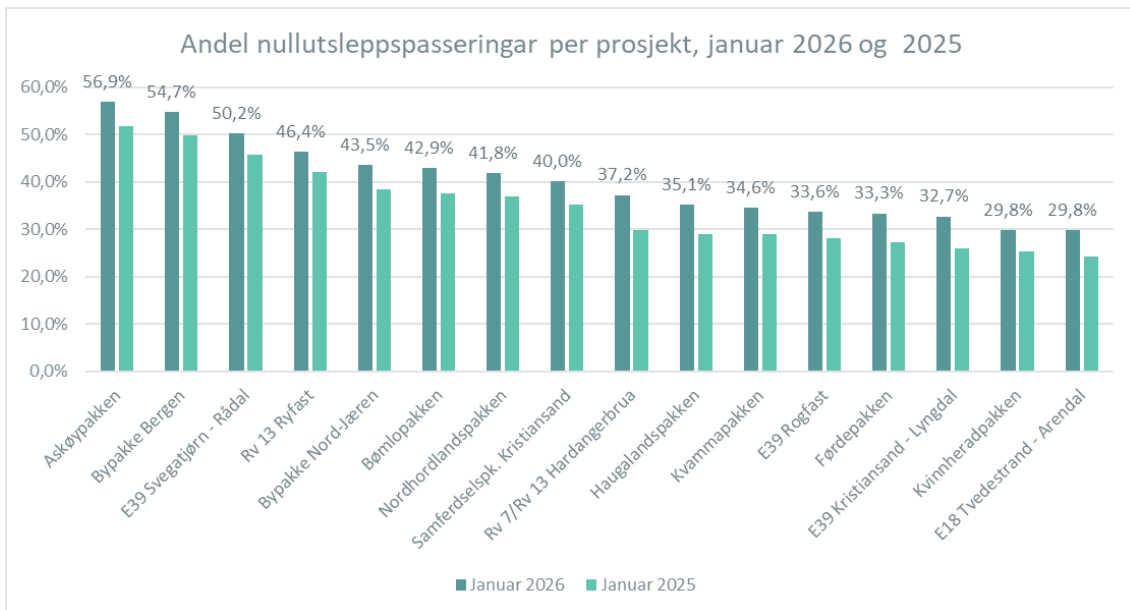
Flyt AS er framleis den største aktøren i Ferde sitt område med om lag 81,4 prosent av avtalepasseringane i Ferde sine bompengeprojekt. I andre halvår 2024 var Flyt AS sin andel om lag 82,8 prosent. Målt i beløp er Flyt AS sin andel 77,7 prosent i andre halvår 2025 mot 79,0 prosent i andre halvår 2024.

Fordelinga på takstgruppene varierer mellom prosjekta:

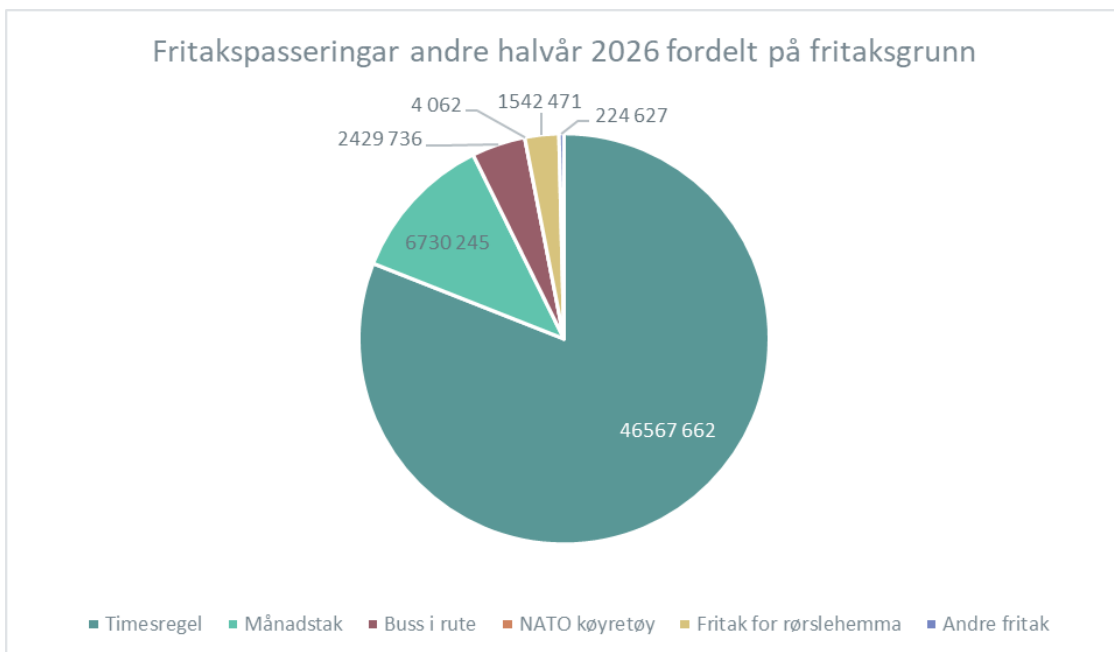




Tungebilandelen er høgast i Rogfast (ferja på sambandet Arsvågen – Mortavika) og lågast i Askøypakken. Takstgruppeandelane per prosjekt endrar seg lite. Elbilandelen veks i alle prosjekt. I januar 2026 er elbilandelen størst i Askøypakken med 56,9 prosent og lågast i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal med 29,8 prosent.

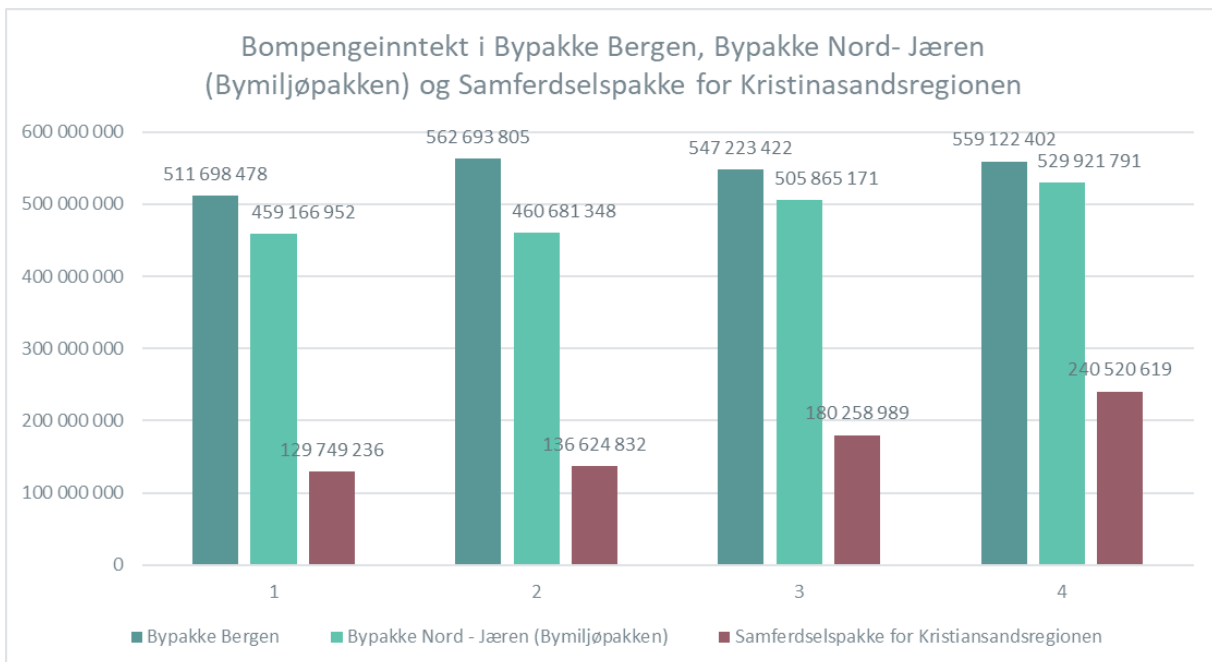
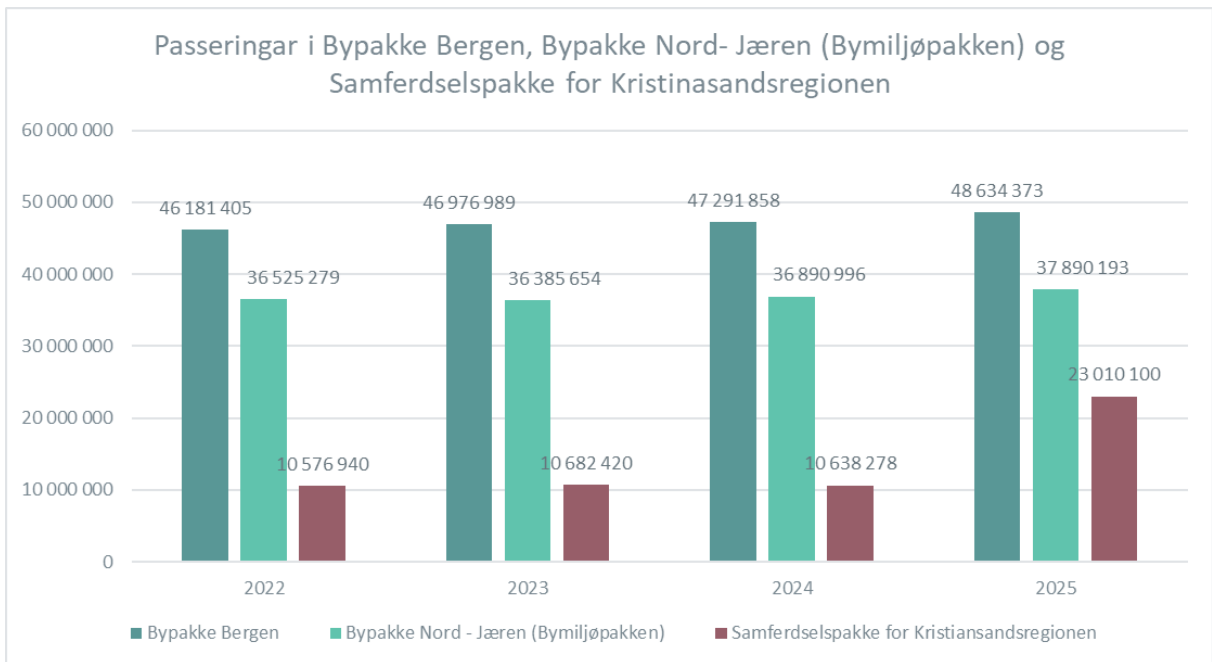


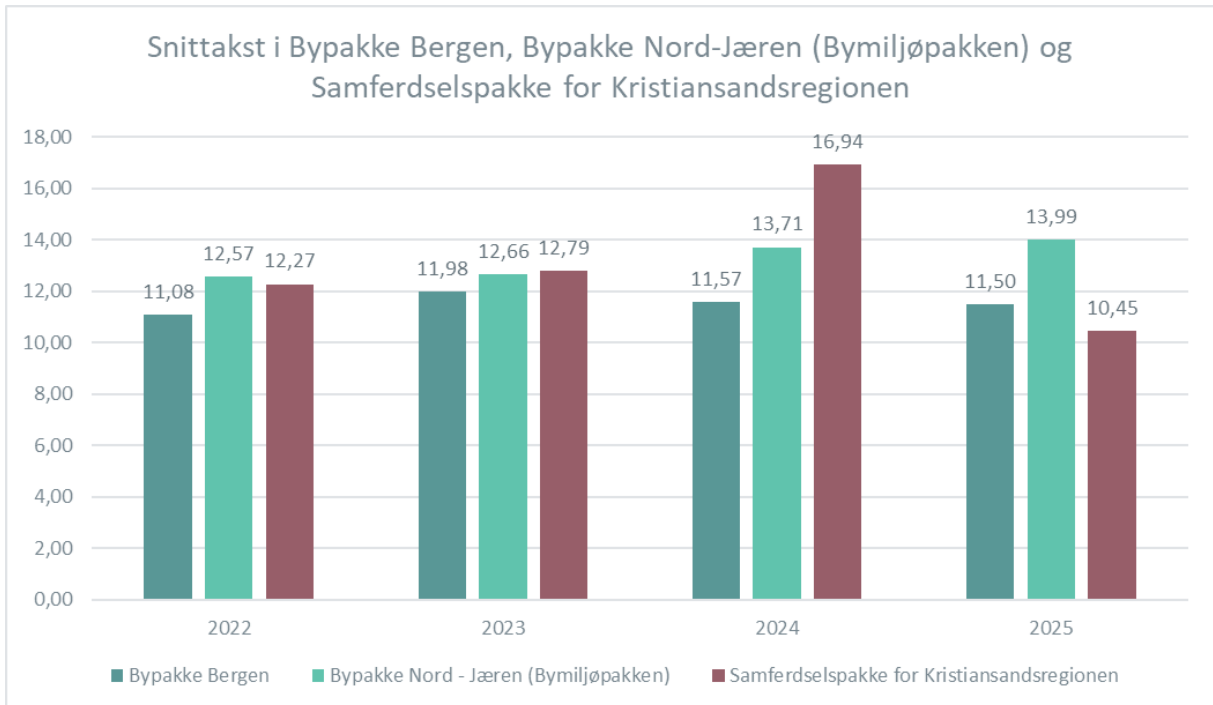
36,3 prosent av passeringane i andre halvår 2025 var fritakspasseringar dvs. ikkje inntektsgjevande passeringar. Det er 3,3 prosent meir enn i andre halvår 2024. Passeringane fordelte seg slik på fritaksgrunnar:





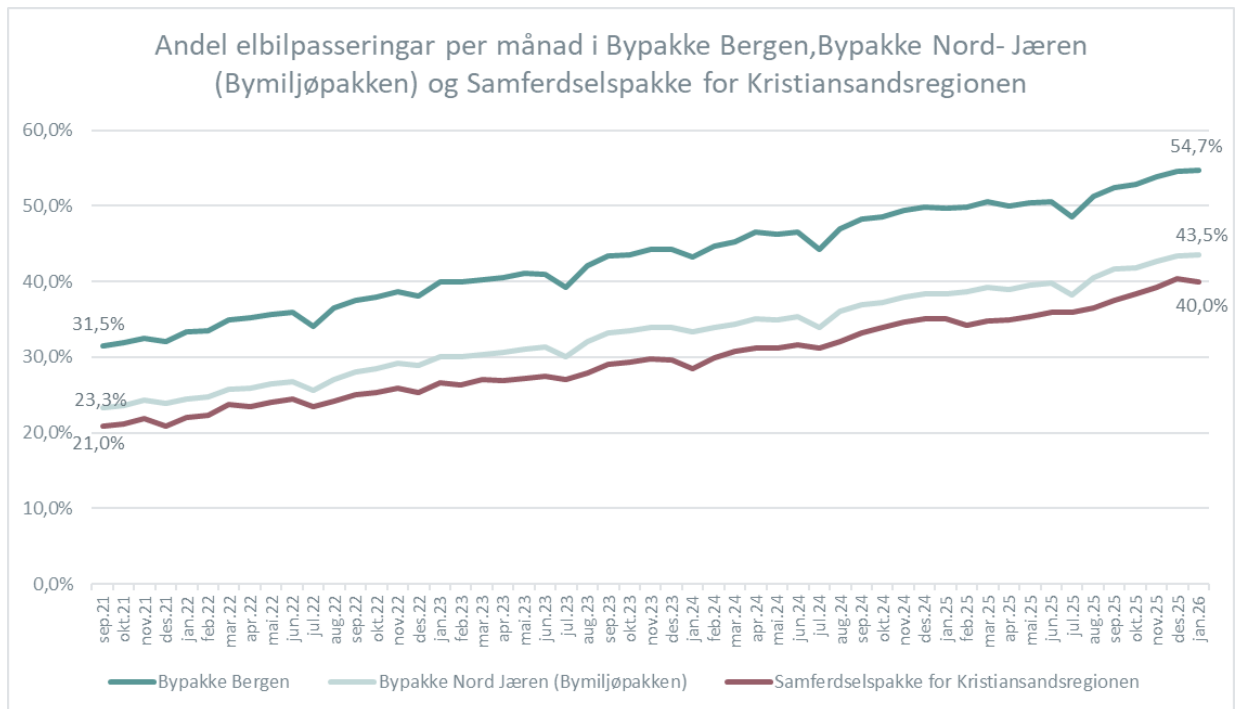
4.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei tre største bypakke, andre halvår





Trafikken har auka i dei tre bypakkane i andre halvår 2025 samanlikna med andre halvår 2024, men passeringstala for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i 2025 kan ikkje samanliknast med tala for 2024. I Kristiansand har det kome mange nye bomstasjonar i 2025, noko også viser igjen i inntektsveksten og redusert snittakst. I Bypakke Bergen er realisert snittakst i andre halvår 2025 lågare enn i andre halvår 2024 og 2023. Snittaksten og inntektene i Bypakke Bergen vil truleg auka i tida framover når elbiltaksten vert 70 prosent av normaltakst - avhengig av kor stor avvisingseffekten vert.

Talet på elbilpasseringar aukar månad for månad. I januar 2026 er elbilandelen 54,7 prosent i Bypakke Bergen, 43,5 prosent i Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken) og 40,0 prosent i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.



4.3. Passeringsinntekter andre halvår 2025 og 2024

I andre halvår 2025 har bompenginntektene auka med 6,1 prosent frå andre halvår 2024. Berre Rv14 Ryfast har fått redusert passeringssinntekt. Men dette skuldast at prosjektet fekk 67 mill. kr. for å redusera takstane med 33 prosent ut året.

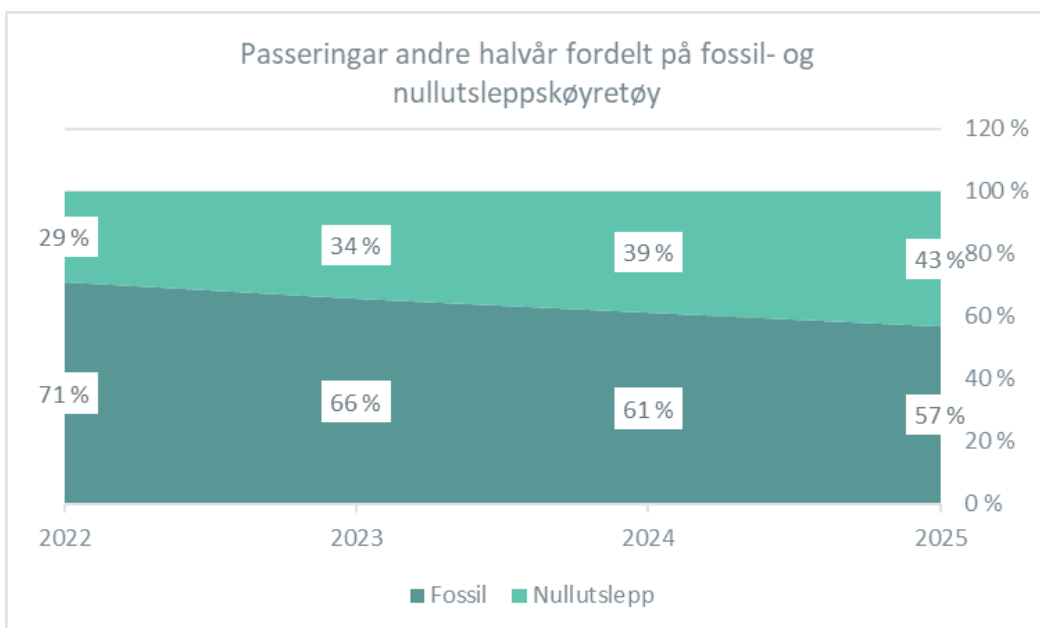
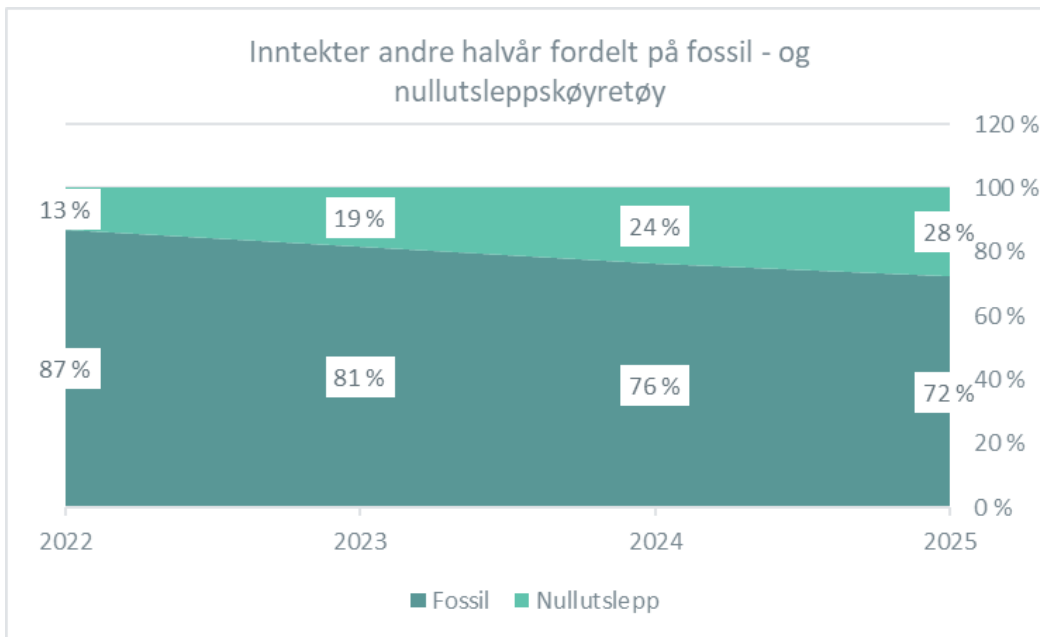
Prosjekt	2025, andre halvår	2024, andre halvår	Endring	Endring i prosent	Merknad
Samferdselspk. Kristiansand	240 520 619	180258989	60 261 630	33,4%	Nye stasjonar 10. februar og 23. mai 2025
E39 Kristiansand - Lyngdal	201 780 057	170038159	31 741 898	18,7%	Ny stasjon 3. juni 2025
Askøypakken	79 309 666	67592674	11 716 992	17,3%	Snittakstjustering 14.5 25
Bømløypakken	53 506 562	47275667	6 230 895	13,2%	Snittakstjustering 14.5 25
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	68 213 665	61400255	6 813 410	11,1%	Trafikkauke
E18 Tvedestrand - Arendal	88 824 847	81526837	7 298 010	9,0%	Trafikkauke og redusert elbilrabatt
Haugalandspakken	88 089 519	81478847	6 610 672	8,1%	
E39 Svegatjørn - Rådal	149 697 745	138497905	11 199 840	8,1%	
Kvammapakken	12 409 650	11694771	714 879	6,1%	
Kvinnheradpakken	11 803 029	11188854	614 175	5,5%	
Nordhordlandspakken	77 913 457	74116618	3 796 839	5,1%	
Førdepakken	81 702 452	77963797	3 738 655	4,8%	
Bypakke Nord-Jæren	529 921 791	505865171	24 056 620	4,8%	
E39 Rogfast	78 979 967	75847052	3 132 915	4,1%	
Bypakke Bergen	559 122 402	547223422	11 898 980	2,2%	
Rv 13 Ryfast	132 858 675	180500002	-47 641 327	-26,4%	Takstnedsetjing 2. juli 2025 grunna tilskott
Sum:	2 454 654 103	2 312 469 020	142 185 083	6,1%	

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har størst inntektsauke med 33,4 prosent, noko som skuldast nye stasjonar i februar og mai 2025. Inntektsauken i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest skuldast ny stasjon i Herdal med innkrevjing frå 3. juni



2025. Reduserte inntekter på Rv13 Ryfast grunna takstnedsetjing frå 2. juli 2025 er i 2025 blitt tilstrekkeleg kompensert gjennom ekstraordinært tilskott.

Ein stadig større del av inntektene kjem frå nullutsleppskøyretøy fordi desse utgjør ein aukande andel av passeringane og fordi elbilrabatten er blitt redusert i dei fleste prosjekta.





4.4. Trafikklysmoell, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst

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

Heile 2025:

Stamdata Stamdata - Rullerende 12 måneder Definisjoner

	Faktisk ÅDT 2025	ÅDT Prop 2025		Snitttakst 2025	Snitttakst Prop 2025		Gjnsnitt fin.kost 2025	Ramme Prop slutt	Estimert slutt	
Totals	838 658	839 020	-	15,65	34,61	-	-			-
Askøypakken	25 849	24 558	●	16,40	16,49	●	5,2%	01.11.2033	01.11.2033	●
Bypakke Bergen	263 881	250 000	●	11,68	14,91	●	4,2%	01.06.2038	01.06.2038	●
Bypakke Nord-Jæren	206 361	216 100	●	13,87	14,73	●	0,0%	01.10.2033	01.10.2033	●
Bømløpakken	4 589	3 993	●	61,48	64,25	●	4,4%	01.11.2037	01.11.2037	●
E18 Tvedestrand - Arendal	23 410	25 312	●	19,32	22,31	●	3,3%	01.09.2034	01.07.2031	●
E39 Kristiansand - Lyngdal	32 038	37 100	●	30,71	32,20	●	4,1%	31.12.2045	31.12.2047	●
E39 Rogfast	5 039	0	●	81,57	0,00	●	4,8%	05.09.2053	05.09.2052	●
E39 Svevatjørn - Rådal	16 949	15 398	●	46,72	52,37	●	4,0%	31.10.2040	01.12.2035	●
Førdepakken	19 011	16 805	●	22,77	23,17	●	0,0%	03.10.2033	03.10.2033	●
Haugalandspakken	60 579	57 500	●	7,71	5,31	●	0,0%	01.07.2026	01.07.2026	●
Kvammapakken	3 175	2 795	●	19,19	23,50	●	5,3%	08.12.2029	01.03.2027	●
Kvinnheradpakken	1 376	1 237	●	44,34	49,66	●	4,3%	01.01.2038	01.01.2038	●
Nordhordlandspakken	44 958	51 521	●	9,24	8,61	●	4,7%	01.12.2031	01.12.2031	●
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2 595	2 238	●	123,21	167,71	●	4,0%	17.08.2030	01.03.2029	●
Rv 13 Ryfast	19 719	22 464	●	42,44	42,70	●	4,5%	01.02.2041	01.03.2041	●
Samferdselspk. Kristiansand	109 128	112 000	●	11,40	15,83	●	0,0%	21.06.2039	21.06.2039	●

Grønt – høgare enn budsjettert. Raudt – lågare enn 10 prosent av budsjettert. Gult – mellom 0 og 10 prosent av budsjettert.

Auka takstar og reduserte elbilrabattar har vore nytta og vil bli nytta for å auka snitttaksten der det er aktuelt. Etter 25. mars er det berre prosjekta Kvammapakken, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen og Nordhordlandspakken som ikkje har minimert rabatten for nullutsleppskøyretøy.

Det er framleis to prosjekt som ikkje er i rute til å bli nedbetalt innan utlaupet av innkrevjingstida. Det er prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest og Rv13 Ryfast.

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

Trafikken i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er framleis lågare enn lagt til grunn i proposisjonen (raudt), også når stasjonen E39 Herdal, som opna 3. juni, vert rekna med. Trafikktala i proposisjonen er for høge, då desse er basert på at alle strekningane er ferdig utbygde. Det er også rimeleg å tru at den store takstauken 8.



februar 2024 har gjeve trafikkavvising. Gjennomsnittstaksten er noko under kva som er lagt til grunn i proposisjonen (gult), og det er framleis mykje uvisse knytt til framdrift og trafikkutsiktene i dette prosjektet (sjå lenger bak). Prosjektet er ikkje i rute til å bli nedbetalt før to år etter utlaupet av innkrevjingstida (raudt). Ferde evaluerte i mars/april 2025 prosjektet eit år etter at innkrevjinga etter Prop 89 S (2022-2023) starta opp. Evalueringa viste ei restgjeld på 2 300 mill. kr ved ordinær innkrevingslutt i 2045. Ferde har i etterkant rapportert til Vegdirektoratet at 2 års forlenga innkrevjingstid, etter at alle bomstasjonane er opna, kan vera tilstrekkeleg til å nedbetale gjelda i 2047.

Med bakgrunn i evalueringa frå Ferde foreslo Vegdirektoratet i brev til Samferdselsdepartementet 19.12.2025 at prosjektet vert utgreia på nytt:

«Vi anbefaler derfor at Samferdselsdepartementet ber Nye Veier om å utrede en løsning for sidevegsinnkrevning med bruk av omvendt timesregel på strekningen Grautheller–Monan (Storemyr), og forlenging av innkrevningen i eksisterende bomstasjoner til 19 år (med mulighet for å forlenge med ytterligere 5 år), med formål om å fremme revidert bompengesak for Stortinget. Dersom trafikk og inntekter øker kan det vurderes å innføres et passeringstak for å avlaste pendlertrafikken.»

Per i dag har ikkje Nye Veier blitt bedt av Samferdselsdepartementet om å utgreia prosjektet på nytt, men Samferdselsdepartementet har i brev til Agder fylkeskommune 3. mars 2026 bedt om Agder fylkeskommune sitt syn å utarbeida eit revidert bompengelopplegg med sidevegsbom, med frist 8. mai:

«For E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest vil reduserte takster med stor sannsynlighet ikke løse den store utfordringen i området med økt trafikk på sideveg og en beregnet restgjeld på 2,3 mrd. kroner etter 15 års innkrevning i hver bomstasjon. All erfaring, både fra dette prosjektet, fra Ryfast og fra andre prosjekter, viser at lavere takster ikke gir tilstrekkelig økning i trafikken til at inntektene går opp. Uten tiltak på sideveien vil situasjonen i praksis være den samme.

Agder fylkeskommune har som eier av bompengeselskapet og garantist for bompengelånet et særlig ansvar for å bidra til at situasjonen blir løst, og at den økonomiske situasjonen ikkje forverres. Samferdselsdepartementet ber derfor om Agder fylkeskommunes tilbakemelding om forslaget om å sette i gang et revidert bompengelopplegg med formål å fremme ny



bompengeproposisjon for Stortinget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.

Departementet ønsker også Agder fylkeskommunes synspunkter på Statens vegvesens forslag til løsning av forslaget om bom på sidevei med omvendt timesregel, i lys av lokalpolitiske vedtak av 25. oktober 2021 der det fremgår at «behovet for bom på sidevegnettet kan vurderes senere basert på erfaringer med trafikkutvikling etter at ny E39 er åpnet og bomstasjoner er etablert», jf. Prop. 89 S (2022–2023) punkt 3.»

Og Stortinget gjorde 13.01.2026 slikt vedtak:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett våren 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E39 Mandal–Kristiansand, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.»

Mykje av den økonomisk uvissa i dette prosjektet er knytt til at trafikken er for låg og at det framleis står igjen å opna to delstrekningar mellom Lyngdal og Mandal. Desse delstrekningane er forseinka i høve til planen i Prop 89 S (2022-2023).

Rv13 Ryfast

Rv13 Ryfast har framleis for låg trafikk (raudt), sjølv om trafikken har auka på utover året, truleg på grunn av at takstane vart redusert med 33 prosent 2. juli 2025. Det er gjeve tilskott for takstreduksjon i ein prøveperiode ut 2026. Prosjektet er framleis noko bak på snittakst (gult). Prosjektet er marginalt ikkje i rute til å bli nedbetalt innan utlaupet av innkrevjingstida (gult), for tida ein måned bak.

Politisk er det forventningar om at takstreduksjonen vil gje auka trafikk, noko som saman med det ekstraordinære tilskottet vil kunna betra økonomien i prosjektet. Sjølv om takstane er redusert med 33 prosent, er talet på passeringar i andre halvår 2025 i heile Ryfast berre 5,1 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Men i Ryfylketunnelen er veksten noko større, 8,1 prosent.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

Pakken er bak på trafikk (gul) og på snittakst (raud). Men det gule «trafikklyset» for året gjev eit litt feil bilete. I første halvår 2025 var trafikken 92 937 ÅDT. I andre halvår var trafikken 125 055 ÅDT, mykje grunna nye stasjonar og sommartrafikk.



Snittaksten er lågare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som mellom anna skuldast høgare elbilandel og langt høgare fritaksandel enn føresett. Det er potensiale for å redusera rabatten for elbilar om Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune ønskjer det.

I dette prosjektet er det potensiale for å auka elbiltaksten, noko som krev tilslutnad frå Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune. I pakkane er porteføljestyling eit alternativ til takstauke ved for låg snittakst.



5. Finans

5.1. Året som gjekk

Den flytande marknadsrenta (3M Nibor) fall frå om lag 4,7 prosent ved inngangen til 2025 til om lag 4,1 prosent ved utgangen av året. Forventningane om framtidige rentekutt er likevel svekka, og marknaden prisar no inn renter på rundt 4 prosent langt fram i tid. Ferde har rentesikra 50,6 prosent av låneporteføljen, med ei vekta løpetid på 4,3 år. Rentesikringar bidreg til føreseielege finanskostnader og reduserer effekten av eventuelle renteaugar for prosjekta. I 2025 bidrog fastrentesikring til å redusere finanskostnadane med om lag 200 millionar kroner.

Kredittpremiane fall gjennom året, noko som gav gunstige vilkår for nye obligasjonslån. Trass i fallande marginar i marknaden varsla Kommunalbanken og KLP Banken om høgare kredittmarginar på store delar av utlåna sine. Dette førte til at Ferde refinansierte nær 3 milliardar kroner i banklån gjennom nye obligasjonslån med lågare kredittmarginar.

Ferde opplever god investorinteresse for dei marknadsbaserte obligasjonane våre. Me ser positive effektar av kredittratinga og auka investorretta aktivitet. Ratinga på AA+ med stabile utsikter frå Scope Ratings vart oppretthalden i november 2025. Dette er den nest høgaste vurderinga som kan oppnåast, og representerer ei solid anerkjenning av Ferde som låneutførdar. Ratinga er gitt på «stand alone»-basis. I løpet av 2025 har òg fleire av obligasjonslåna våre fått eigne kredittratingar basert på vurderinga av garantisten si kredittverdighet. Lån garanterte av Agder og Rogaland fylkeskommune, samt Ryfast-lån garanterte av Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune, vart tildelte AAA-rating. Lån garanterte av Vestland fylkeskommune vart vurderte til AA+.

I samband med Stortinget si behandling av statsbudsjettet i desember 2025 bad Stortinget regjeringa vurderer om lån til kommunar og fylkeskommunar bør få same risikovekt som statlege lån i kapitalkravsregelverket – såkalla nullvekting. Dersom tiltaket vert innført, er det grunn til å tru at bompengelån med kommunale og fylkeskommunale garantiar òg vert omfatta. Førespurnaden gjeld berre ei vurdering, og det er førebels uklart om regjeringa vil foreslå regelverksendringar. Kommunale lån har i dag ei risikovekt på 20 prosent. Risikovektinga påverkar bankane sine kapitalkrav og kor mykje eigenkapital dei må binda. Nullvekting vil redusere kapitalkrava og



dermed føre til auka betalingsvilje og lågare kredittmarginar for kommunale papir. Marknaden har allereie prisa inn at det er mykje sannsynleg at nullvekting vert innført.

5.2. Utsiktene framover

Basert på dagens marknadstilhøve og budsjett ventar Ferde finansieringskostnader i 2026 om lag på same nivå som for 2025. Gjennomsnittleg rentekostnad er venta å bli noko lågare, men på grunn av høgare lånebalanse er dei absolutte finanskostnadene venta å bli noko høgare samanlikna med 2025. Porteføljene av rentesikringar er venta å bidra vesentleg positivt til finanskostnadene også i 2026, og vil samstundes gje godt vern om rentene skulle stiga frå dagens nivå. I eit scenario der inflasjonen igjen skulle auka, vil Ferde kunna auka bompengetakstane tilsvarande over tid i tråd med proposisjonane, noko som gjev ein motverkande effekt i form av auka inntekter for prosjekta. Med utsikter til framleis god økonomisk aktivitet ventar vi òg høge trafikktalet (naturleg sikring) i 2026. Ferde har ein forfallsprofil, kontantstraum og likviditet som gjer selskapet godt rusta om tilgangen på likviditet skulle bli vesentleg svekka.

5.3. Finansforvaltninga i 2025

Finans

Ferde skal utøva ei ansvarleg finansforvaltning. Ferde søker å optimera finansieringskostnadene på lån, samt å oppnå attraktiv avkastning på overskotslikviditet for prosjekta, innanfor dei risikorammene som er fastsett av finansreglementet. Forbodet mot kryss-subsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Både finansiering, likviditetsforvaltning og risikostyring vert tilpassa dei ulike prosjekta si eigenart, men risiko vert òg vurdert på overordna selskapsnivå. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknadane og ønskjer å nytte moglegheitsrommet for berekraftig finansiering i prosjekt som kvalifiserer for grønne lån.

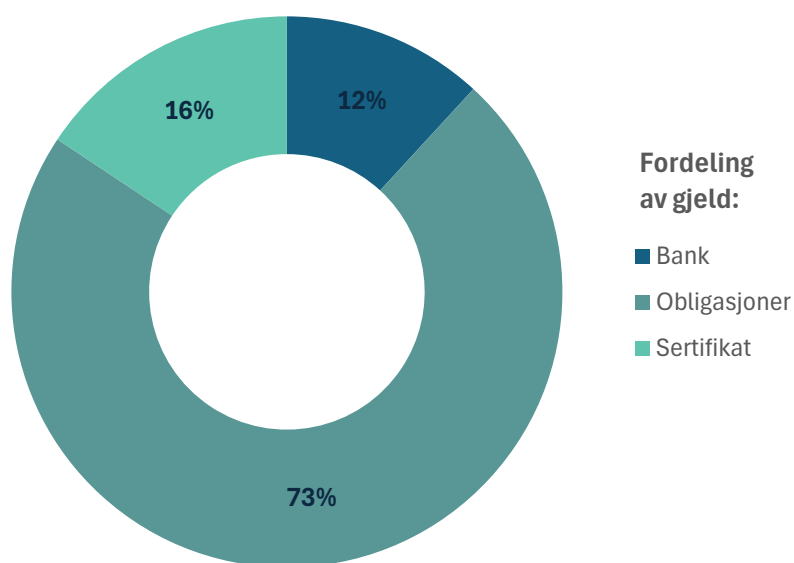
Gjeld

Ved utgangen av 2025 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 25 790 millionar kroner, opp frå 24 922 millionar kroner ved utgangen av 2024. Ingen prosjekt hadde interne lån trekte via konsernkonto ved utgangen av året. Til samanlikning utgjorde interne lån 192 millionar kroner ved utgangen av 2024. Finanskostnadene for 2025 enda på 1 089 millionar kroner. Samanliknbare finanskostnader for 2024 var på 1 051



millionar kroner. Auka finanskostnader skuldast i hovudsak høgare lånebalanse, førebelse refinansieringar (som òg speglar seg i høgare finansinntekter) samt effektar knytte til utviding av obligasjonar til underkurs. Marknadsrenter og kredittmarginar har falle gjennom året og påverka finanskostnadene positivt.

Figur Fordeling av gjeld:



For å redusera risikoen for auka kostnader ved auka rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og rentebytteavtalar. Ved utgangen av 2025 utgjorde det totale rentesikra volumet 13 057 millionar kroner, tilsvarande 50,6 prosent av uteståande gjeld. Gjennomsnittleg rentebindingstid for det rentesikra volumet var ved utgangen av året 4,3 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå eigenskapane til dei enkelte prosjekta, mellom anna gjenværande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling.

Gjennomsnittleg finanskostnad for året 2025 var 4,28 prosent. Nøkkeltalet gjennomsnittleg finanskostnad blei i 2025 påverka negativt av fleire førehandsrefinansieringar som medførte at enkelte prosjekt i periodar hadde høgare lånebalanse enn det underliggjande finansieringsbehovet skulle tilseia. Dette har også medført høgare likviditet og dermed òg høgare finansinntekter for prosjekta. På grunn av gode rentevilkår i bank er effekten for prosjekta positiv, representert ved lågare



netto finanskostnad. Gjennomsnittleg løpande rente per 31.12.2025 var 4,37 prosent utan rentebytteavtalar og 3,93 prosent inkludert rentebytteavtalar.

Garantiar

Alle låneopptak i Ferde har sikkerheit i fylkeskommunale eller ein kombinasjon av fylkeskommunale og kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane bidreg til gje Ferde god tilgang til finansiering med attraktive vilkår. Dei samla garantiane gjevne overfor Ferde per 31.12.2025 var på 64 912 millionar kroner. Garantibeløp er oppgitt i nominelle verdiar. Garantien vil for dei fleste prosjekta i tillegg dekkja inntil 10 prosent av uteståande hovudstol samt eventuelle påløpte renter og omkostningar.

Stortinget vedtok i Prop. 1 S (2021–2020) at det på visse vilkår kan stillast statleg delgaranti for nye bompengelån til riksvegprosjekt. Det gjekk òg fram at det skulle arbeidast vidare med retningslinjer for ordninga, inkludert kriterium for kva prosjekt som kan omfattast. Prop. 1 S (2022–2023) presiserer at fylkeskommunar kan få redusert garantiansvaret sitt ved ein statleg delgaranti på inntil 50 prosent. Dette gjeld for nye riksvegprosjekt vedtekne frå og med 2023, og med ei antatt investeringsramme på over 1 milliard kroner. Statens vegvesen skal forvalta ordninga på vegner av staten. Rammeverket kom på plass i 2024.

Ferde har per i dag to prosjekt som kvalifiserer for statleg delgaranti: E134 Seljestad–Røldal og E16 Arna–Stanghelle. Finansieringa av prosjektet Arna–Stanghelle ligg eit godt stykke fram i tid.

Tabellen under viser garantiar, gjeld og likviditet per prosjekt fordelt på fylkeskommune og kommune.



Garantier og gjeld pr. 31.12.2025

Alle tall i MNOK

Vestland fylkeskommune	Garanti	Gjeld	Likviditet
Askøypakken	575	200	13
Bypakke Bergen	6 100	3 350	134
Bømlopakken	620	450	113
E134 Røldal-Seljestad	1 242		
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 175	2 873	28
Førdepakken	600		519
Hardangerbrua	1 430	450	105
Kvammapakken	370	30	10
Kvinnheradpakken	170	170	36
Nordhordlandspakken	750	350	197
Sotrasambandet	2 700		
Sum	17 732	7 873	1 155

Rogaland fylkeskommune	Garanti	Gjeld	Likviditet
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	500		
Bypakke Nord-Jæren	3 500		2 392
E39 Rogfast	16 000	5 250	206
Haugalandspakken	210		880
Ryfast (garanti 70%)	4 943	6 100	150
Sum	25 153	11 350	3 628

Agder fylkeskommune	Garanti	Gjeld	Likviditet
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	1 017	59
E18 Tvedestrand-Dørdal (garanti 61%)	3 166		
E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest	9 719	5 550	306
Samferdselspakke Kristiansandregionen	2 000		457
Sum	17 885	6 567	822

Sum garantier stilt av eierne	60 770		
--------------------------------------	---------------	--	--

Stavanger kommune	Garanti	Gjeld	Likviditet
Ryfast (garanti 30%)	2 118		

Telemark fylkeskommune	Garanti	Gjeld	Likviditet
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 39%)	2 024		

Sum garantier stilt av kommuner/fylkeskommuner	4 142		
---	--------------	--	--

Total sum	64 912	25 790	5 605
------------------	---------------	---------------	--------------



Grøn finansiering

Rammeverket for grøn finansiering gjev Ferde moglegheit til å utferda grønne lån for å finansiera bybane, gang- og sykkelveg samt infrastruktur knytt til kollektivtransport og lågkarbontransport. Det grønne rammeverket bidreg til Ferde si visjon om å sikra effektiv finansiering av framtidens samferdsel, samt målsetjinga om ei ansvarleg finansforvaltning. Rammeverket er gjennomgått av S&P Global og samla vurdert til ein *Dark Green*-kategori. Ferde etablerte sitt første grønne rammeverk hausten 2019 og har sidan vore ein sentral aktør i den norske marknaden for utferding av grønne obligasjonar. Rammeverket blei fornya hausten 2025.

Grønne lån bidreg til at kapital vert fasa inn mot berekraftige økonomiske aktivitetar. Grønne lån gjev normalt ein kostnadsreduksjon samanlikna med vanlege lån, men òg ein auka og meir diversifisert tilgang til kapital. Ferde ønskjer å nytta grønne lån i dei prosjekta som kvalifiserer for denne typen finansiering. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper vert viktig for å identifisera og kvalifisera prosjekt eller delar av prosjekt som fell inn under det grønne rammeverket. Ferde har per i dag lånt 3 350 millionar kroner gjennom grønne obligasjonar, sertifikat og banklån, som i hovudsak er nytta til finansiering av Bybanen i Bergen.

Overskotslikviditet

Selskapet si samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av året på 5 637 millionar kroner, der 3 959 millionar kroner er bankinnskott og 1 678 millionar kroner er plassert i rente- og obligasjonsfond. Den løpande likviditetsbeholdninga varierer til dels mykje gjennom året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall.

Kredittrating

Hausten 2024 anskaffa Ferde kredittrating frå Scope Ratings, og i november 2024 blei Ferde tildelt ein AA+ rating med stabile utsikter. AA+ er den nest høgaste vurderinga av kredittkvalitet som er mogleg å oppnå, og er ei tydeleg anerkjenning og eit solid stempel for Ferde som utferdar av lån i finansmarknaden. Ratinga er gjeve Ferde på «stand alone»-basis.

I løpet av 2025 har òg obligasjonslåna våre fått eigne kredittratingar basert på vurderingar av garantistane si kredittverdighet. Lån garanterte av Agder og Rogaland fylkeskommune, samt lån knytte til Ryfast-prosjektet (garantert av Rogaland og



Stavanger kommune), fekk AAA-rating. Lån garanterte av Vestland fylkeskommune blei vurderte til AA+.

I november 2025 blei Ferde sin AA+-rating oppretthald etter den årlege fornyingsprosessen. Ferde opplever auka interesse og ein breiare investorbase som følgje av kredittratinga. Vi er trygge på at dette òg verkar positivt inn på prisinga av Ferde sine marknadsbaserte lån. I enkelte tilfelle er kredittratinga òg positiv for bankvilkår og banktenester knytte til Ferde si finansiering og risikostyring.

Finansiell risiko

Ferde skal ha ein sunn risikokultur basert på openheit, transparens og kompetanse. Den finansielle risikostyringa skjer innanfor rammene av finansreglementet som er godkjent av styret. Ferde har jamlege møte i risikokomiteen, som overvakar selskapet si risikostyring, internkontroll, etterleving av finansreglement og relevante regelverk. Ferde styrer finansiell risiko både på selskapsnivå og prosjektnivå. I tråd med selskapet sin finansstrategi vert både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa dei enkelte prosjekta si eigenart. Dei ulike prosjekta sin løpande risiko skal vera i samsvar med prosjektet si risikokapasitet og selskapet si overordna risikokapasitet.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikkje er i stand til å finansiera sine forplikingar etter kvart som dei forfell, eller at det ikkje kan gjerast utan ein vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnader. Ferde søker å redusera likviditetsrisiko gjennom spreiding av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, diversifiserte finansieringskjelder, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarar, samt høve til å låna internt. Ferde har ein konsernkontostruktur som gjer det enklare å trekkja på likviditet internt mellom prosjekta.

Rente- og kredittrisiko

Ferde sine finansieringskostnader vert påverka av to hovudelement: marknadsrenta og kredittpåslag.

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader som følgje av endringar i marknadsrenta. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtalar for å avgrensa renterisiko. Det er òg viktig å merka seg den naturlege sikringa som ligg i flytande renter. I økonomiske nedgangstider eller kriser, der Ferde sine inntekter fell, vil rentene normalt òg falla, og dermed redusera kostnadene på den flytande delen av



gjelda. I oppgangstider med høg inflasjon kan Ferde justera bompengetakstane og truleg òg oppleva høgare trafikkta, noko som kompenserer for auka renter på den flytande delen av gjelda.

Kredittrisiko eller marginrisiko er risikoen for at påslaget for å låna ut pengar til Ferde spesifikt – og marknaden generelt – aukar. Kredittrisiko kan reduserast ved å nytta fast margin på uteståande lån og ved spreidd forfallsstruktur. Ferde sine lån har i hovudsak fast margin i heile lånet si løpetid.

Motpartrisiko

Motpartrisiko er risikoen for at ein motpart ikkje kan gjera opp sine økonomiske forplikningar, eller andre forplikningar, som påverkar inntektene eller verdiane til Ferde. På inntektssida har Ferde har motpartrisiko i form av mange små krav mot fullpriskundar og få, men store krav mot utferdarselskapa som krev inn bompengar for bilistar med AutoPASS-brukaravtale. Uteståande fordringar mot utferdarverksemdene er sikra gjennom påkravsgarantiar frå bank. Det avtalemessige rundt dette er regulert av utferdarforskrifta, områdeerklæringa og utferdaravtalen. Ferde har òg motpartrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr og andre tenester som indirekte bidreg til ein føreseieleg bompengeneinkrevjing. Vidare har Ferde motpartrisiko mot bankar i form av innskot, plasseringar og finansielle avtalar som rentebytteavtalar.

Kpi-utvikling

Ferde har hatt positiv utvikling på fleire kpi-indeksar frå 2024 til 2025:

Måletallsindikator	Formel	Måletallsindikator 31.12.2025	Måletallsindikator 31.12.2024
Driftskostnad per passering (i kr)	Driftskostnad pr passering: $= \frac{\text{Driftskostnader}}{\text{Totalt antall passeringer}}$	kr 0,98	kr 1,03
Driftskostnad i % av passeringsinntekt (i %)	Driftskostnad i % av passeringsinntekt $= \frac{\text{Driftskostnader}}{\text{Passeringsinntekt}}$	6,25 %	6,52 %
Driftskostnad i % av passeringsinntekt + offentlige tilskudd (i %)	Driftskostnad i % av passeringsinntekt + offentlige tilskudd $= \frac{\text{Driftskostnader}}{\text{Passeringsinntekt} + \text{Offentlige tilskudd}}$	5,98 %	6,31 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso (i %) fra norske kunder uten AutoPASS-avtale	Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten AutoPASS-avtale $= \frac{\text{Beløp som er sendt til inkasso for norske kunder uten AutoPASS-avtale}}{\text{Beløp som er fakturert til norske kunder uten AutoPASS-avtale}}$	20,6%***	20,4%****
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler (i %)	Gjennomsnittlig rente for hele året inkl. rentesikringsavtaler. $= \frac{\text{Finanskostnader}}{(\text{Gjeld IB} + \text{Gjeld UB}) / 2}$	4,28 %	4,29 %

Måletallsindikatoren gjelder for hele rapporteringsåret, ikke per 31.12.



6. Utvikling og drift

6.1. Utviklingsoppgåver

Arbeid med ny strategi

Styret i Ferde vedtok i møte 13. desember 2023 strategi for Ferde, for åra 2024 – 2026. Strategien går ut i 2026. Selskapet planlegg derfor å revidera verksemdsstrategien for neste strategiperiode i løpet av året. For å sikra kvalitet i beslutningsgrunnlaget, effektiv framdrift og brei forankring, vil selskapet engasjera ekstern bistand til å fasilitera ein strukturert og involverande strategiprosess.

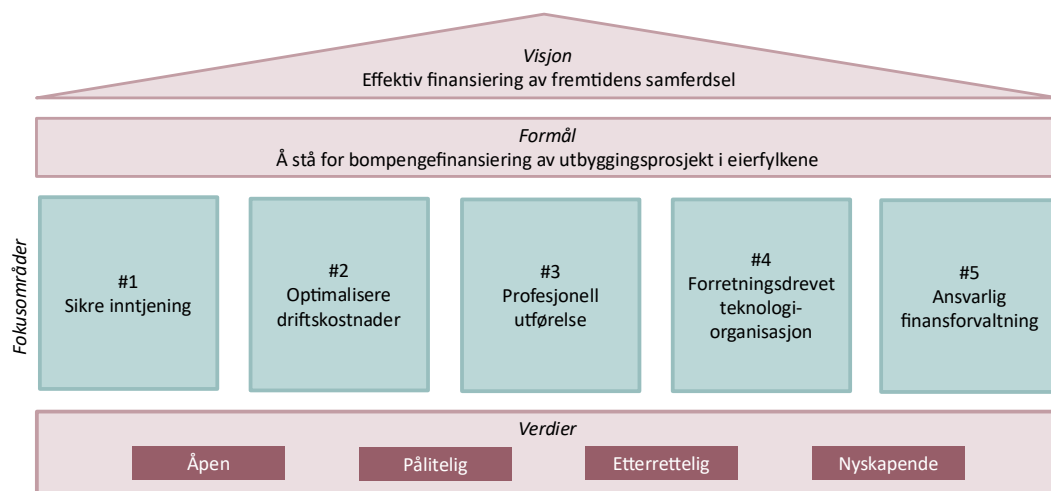
Gjeldande strategi er sentrert rundt fem fokusområde:

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

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

Kvart hovudmål har delmål:

Strategi 2024-2026



9



Ferde har operasjonalisert og implementert delmåla på avdelingsnivå.

Berekraft

Berekraft er forankra i eigarstrategien og i verksemdsstrategien. Berekraft er derfor godt forankra hos både eigarar, styre og leiing i selskapet. Krav til berekraftsrapportering i EU har nyleg gjennomgått betydelege endringar for å redusere belastninga for næringslivet. Gjennom den såkalla «Omnibus-pakken», som vart ferdigforhandla i desember 2025, er regelverket i Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) forenkla, og terskelverdiane er heva. Ferde er på grunn av desse forenklingane ikkje lenger omfatta av desse krava. Ferde er for 2025 ikkje omfatta av rapporteringskrav på berekraftsområdet, men har frivillig valt å rapportere på området. Ferde har gjennomført ein «dobbel vesentleghetsanalyse» på berekraftsområdet. Analysearbeidet konkluderte med fire vesentlege berekraftstema som selskapet rapporterer på.

Redusera klimaendringar

Ferde har klimagassutslepp frå eiga drift, frå verdikjeda til våre leverandørar og indirekte gjennom finansieringa vår av samferdselsprosjekt (bompengeprosjekt). Ferde fører klimarekneskap basert på GHG-protokollen. Protokollen deler utslepp inn i tre «scopes»:

Scope 1: direkte utslepp

Scope 2: indirekte utslepp frå kjøp av energi

Scope 3: andre indirekte utslepp i verdikjeda

Ferde har tidlegare rapportert utslepp for scope 1 og 2. For 2025 rapporterer vi på scope 1, 2 og 3. I scope 3 har vi valt å halda utanfor dei indirekte utsleppa knytte til finansieringa vår av bompengeprosjekt.

(Bidrag til global oppvarming frå ulike klimagassar vert omrekna til CO₂-ekvivalentar (CO₂e). Slik kan vi samanlikne utslepp frå gassar som metan (CH₄) og lystgass (N₂O), som har svært ulik oppvarmingseffekt, fordi dei får same eining (CO₂e).)

Klimagassutslepp

For rekneskapsåret 2025 er det ikkje etablert eit mål for CO₂e-utslepp basert på alle tre «scopes». Det vil bli etablert eit mål for 2026.



Resultat:

2024 (berre scope 1 og 2): 76,7 tonn CO₂e
2025 (scope 1, 2 og 3): 3 264 tonn CO₂e

Dei klart største utsleppa våre kjem frå scope 3, som inkluderer vare- og tenestekjøp.

Grønt rammeverk – grøn finansiering

Ferde finansierer store og små samferdselsprosjekt. Vi har som mål at delar av denne finansieringa skal gå til å finansiere berekraftige aktivitetar.

Ein del av EU sin grønne giv er handlingsplanen for berekraftig finans. Grunnmuren i denne planen er EUs taksonomi, som er EUs klassifiseringssystem for kva som er ei berekraftig aktivitet. Basert på dette har Ferde etablert eit grønnt rammeverk for berekraftig finansiering.

Ferde sitt mål er at dette grønne rammeverket skal møta beste praksis ved å følgja relevante standardar og retningslinjer i den grønne finansmarknaden. Rammeverket er derfor basert på finansiering av aktivitetar som er inkluderte i EUs taksonomi og kartlagde mot dei ulike kategoriane i ICMA Green Bond Principles (ICMA GBPs) og relevante berekraftmål frå FN (UN SDGs).

Gjennom det grønne finansrammeverket bidreg selskapet til auka fokus på miljøfaktorar i utbyggingsfasen, og grøn finansiering gjev investorar moglegheit til å bidra til miljøvennleg infrastruktur, mellom anna gjennom finansiering av gang- og sykkelstiar i byar og lokalsamfunn.

Grøn finansiering – mål og resultat:

År	Mål	Resultat
2024	23 %	18 %
2025	23 %	13 %

(Prosentdel av utestående gjeld)

Resultatet for 2025 er noko under målet. Årsaka er at det ikkje er identifisert nye prosjekt eller aktivitetar i finansieringsporteføljen som kvalifiserer til grøn finansiering.



Styring av relasjonar med leverandørar

Ferde er oppteken av at leverandørane våre bidreg til ei berekraftig utvikling. Derfor stiller vi krav på ulike område til alle leverandørane våre som deltek i anskaffingar og får tildelt kontraktar, mellom anna:

- Klima- og miljøkrav
- Krav om etterleving av Ferdes Code of Conduct (etiske retningsliner for leverandørar)
- Krav til lønns- og arbeidsvilkår
- Krav om etterleving av Åpenhetsloven

Dette er med på å sikre god forretningsskikk og motverke regelbrot.

Åpenhetsloven skal fremja verksemdene si respekt for grunnleggjande menneskerettar og anstendige arbeidsforhold ved produksjon av varer og levering av tenester, ved å sikre allmenta tilgang til informasjon om korleis verksemdene jobbar for å hindre negative konsekvensar innan sosial berekraft.

Ferde gjennomfører aktsemdsvurderingar av leverandørane våre. Dette gjer vi ved å analysere leverandørane og be om uttalar om forhold som er regulerte av Åpenhetsloven. Vi følgjer opp leverandørar dersom vi oppdagar risiko for brot på dei grunnleggjande verdiane som lova byggjer på.

Personvern – GDPR

Ferde registrerer over 300 millionar passeringar årleg i bomstasjonane i dei tre eigarfylka. For kvar passering vert personopplysningar lagra. Ferde brukar desse opplysningane ved fakturering av bompasingane. Selskapet sender ut om lag 900 000 fakturaer kvart år. Ferde varetek personvern og informasjonstryggleik ved å følgja etablerte rutinar, retningsliner og regelverk på området, samt rammeverk for informasjonssikkerheit. Selskapet vart i 2024 sertifisert etter ISO 27001-standarden.

GDPR – mål og resultat i 2025

Tal på GDPR-avvik:



År	Mål	Resultat
2024	0	8
2025	0	7

Det var ein nedgang i talet på avvik i 2025. Som i 2024 består avvika i hovudsak av feilsending av enkeltfaktura.

IKT strategi 2024 – 2026, søkelys på effektuttak av IKT-investeringane.

Ferde har eit sterkt fokus på kontinuerleg forbetring. Sidan førre rapportering har selskapet gjennomført fleire tiltak for å effektivisera drifta og redusera kostnader knytt til IKT-tenestene. Arbeidet har særleg vore retta mot å:

- automatisera manuelle prosessar
- sikra meir einskapleg og påliteleg rapportering
- forbetra prosessane for fritaksregistrering
- styrkja informasjonstryggleiken i systema våre

For å lukkast med dette har Ferde etablert ein smidig arbeidsmodell, der kryssfunksjonelle team arbeider heilskapleg med å effektivisera drifta på tvers av fagområde. Denne arbeidsforma har gitt gode resultat. Vi har nådd fleire av dei strategiske målsetjingane gjennom automatisering av manuelle oppgåver og ved å ta i bruk generativ kunstig intelligens for ytterlegare effektivisering.

I inneverande strategiperiode er dei viktigaste fokusområda å etablera eit nytt og moderne datavarehus, samt å ta i bruk maskinlæring og kunstig intelligens for å bli meir datadrivne og effektive. Desse tiltaka legg grunnlaget for meir automatisert overvaking av verdikjeda, med mål om auka inntening og redusert tap av inntekter.

Ferde har ein tydeleg ambisjon om å vera teknologileiande i bransjen. Vi vil derfor halda fram med å ta i bruk ny teknologi og vidareutvikla arbeidsprosessane våre, med kontinuerleg forbetring som eit berande prinsipp. Slik skal IKT bidra endå sterkare til effektiv drift og måloppnåing for selskapet.

Kvalitetsutvikling

Ferde sitt leiingssystem er basert på standardane ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 og ISO 27001:2022 som legg til rette for strukturert arbeid med kvalitet, helse, miljø og tryggleik (HMS), ytre miljø, berekraft, personvern og informasjonstryggleik.



Leiingssystemet skal sikre god risikostyring og internkontroll, og støtte effektiv drift, påliteleg rapportering og kontinuerleg forbetningsarbeid. Ei strukturert tilnærming skal samtidig sikre at selskapet etterlever gjeldande lover, forskrifter og interne styringskrav.

Hausten 2025 blei Ferde resertifisert etter ISO 9001, ISO 14001 og ISO 27001 av eit uavhengig sertifiseringsorgan. Dette bekreftar at leiingssystema for kvalitet, miljø og informasjonstryggleik er godt etablerte, fungerer i praksis og vert etterlevde i heile organisasjonen. Utfallet gjev ei uavhengig stadfesting på solid intern styring, moden risikohandtering og eit systematisk arbeid med kontinuerleg forbetring, og styrkjer dermed tilliten til selskapet sine styringsprosessar.

Risikostyring og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er integrerte element i selskapet si heilskaplege styring. Risikokomiteen gjennomfører periodiske identifikasjonar, vurderingar og oppfølging av relevante risikoar, med systematisk rapportering til styret i samsvar med fastsette retningslinjer. Som del av internkontrollen etablerer og overvakar selskapet nøkkellindikatorar for å følge utvikling over tid og vurdere måloppnåing. Denne styringa bidreg til forsvarleg drift, auka robustheit og hø kvalitet i leveransane.

Internrevisjonar

I løpet av andre halvår 2025 blei det gjennomført internrevisjonar av selskapet sine finansieringsprosessar og prosessen for avslutning av bompengeprojekt. Dei fleste tilrådde tiltaka er gjennomførte, medan enkelte tiltak er under implementering. Internrevisjonane stadfesta at prosessane i selskapet fungerer godt.

Forretningsetikk

Som forvaltar av bompengar har Ferde eit særskilt ansvar overfor samfunnet. Selskapet skal gjennomføre oppdraget sitt på ein økonomisk forsvarleg og rasjonell måte, og all aktivitet i selskapet er forankra i prinsipp om god forretningsetikk. Selskapet skal til ei kvar tid etterleve gjeldande lover og reglar, sikre ansvarleg og etterretteleg drift, og gjennomføre samfunnsoppdraget på ein transparent og tillitsskapande måte.



HMS og byggherreansvar

HMS arbeidet i Ferde er forankra i selskapet si HMS-policy, som har som formål å skapa ein trygg, sikker og helsefremjande arbeidsplass for alle medarbeidarar, innleigde og leverandørar. Som ein del av det systematiske HMS arbeidet etablerer Ferde årlege HMS-mål og ein tilhøyrande HMS-handlingsplan, som skal sikra kontinuerleg fokus, styring og forbetring gjennom året.

Som ansvarleg for vegkantutstyr i bompengeprojekta har Ferde òg HMS ansvar når det vert utført arbeid på stasjonar og teknisk utstyr. Dersom arbeidet fell inn under byggherreforskrifta har Ferde byggherreansvaret, med mindre anna er avtalt med oppdragsgjevar. Så langt i 2026 har Ferde hatt byggherreansvar i samband med installasjon av nye stasjonar for Bypakke Haugesund og fastlands Karmøy, inkludert riving av eksisterande anlegg.

Ferde har kontinuerleg fokus på å ivareta pliktene sine som byggherre gjennom gode rutinar for risikostyring og systematisk HMS oppfølging. Dette omfattar mellom anna HMS-møter med leverandørar, gjennomføring av vernerundar og nødvendig dokumentkontroll.

I 2026 vil Ferde også ha byggherreansvar i forbindelse med utskifting av eldre teknisk utstyr i prosjekta Førde og Bømlo.

Kompetanseplan

Ferde har eit overordna mål om å utvikla og foredla medarbeidarane sine, slik at kompetansen vert verande i selskapet. Dette skal vi oppnå gjennom å ha høgt fokus på trivsel, medverknad, kompetansebygging og kvalitetssikring av arbeidsprosessar, som er viktige drivarar for motivasjon og engasjement i arbeidskvardagen.

I 2025 hadde Ferde eit særleg fokus på å styrkja den digitale kompetansen, spesielt knytt til bruk av Microsoft 365 applikasjonar. Denne satsinga vert vidareført i 2026, med opplæring i kunstig intelligens som eit sentralt område. Målet er både å auka den praktiske bruken av KI og å utvida forståinga for korleis teknologien kan frigjere tid, styrkje kvaliteten og skape nye moglegheiter i arbeidsprosessane.



Parallelt vert det gjennomført kompetanseheving innan økonomisystemet, der formålet er å gje medarbeidarane betre innsikt i kapasiteten i systemet, identifisere forbetringmoglegheter og støtta meir effektive prosessar.

Årets kompetanseplan omfattar i tillegg utdanning av to internrevisorar, som vil styrkje Ferde si evne til å gjennomføra eigne internrevisjonar og vidareutvikla gode styringsprosessar. Ferde legg òg til rette for medarbeidarar som ønskjer å ta fagbrev i kontor- og administrasjonsfaget, blant anna gjennom økonomisk støtte og praktisk tilrettelegging.

Kompetanseplanen for 2026 vert følgd opp av HR i tett samarbeid med avdelingsleiarane, for å sikre god progresjon, forankring og gjennomføring av aktuelle tiltak på tvers av organisasjonen.

Utvikling av vegkantsystemet

Ferde har ansvaret for og skal dekkja 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

- Følgjande stasjonar i Bypakke Nord – Jæren (bymiljøpakken) er/vert råka av byggeprosjekt (Bussveien m.m.):
 - CP304 Oalgata, arbeid pågår rundt stasjonen. Planlegg for bruk av portabel stasjon her frå sommar/haust 2026.
 - CP110 Lagårdsveien, ikkje noko nytt frå dette prosjektet.
 - CP209 på Forussletta. Arbeidet her er ferdig og stasjonen har vore i normal drift sidan slutten av januar.
- Ferde har skaffa to nye portable/mobile stasjonar som t.d. kan nyttast ved flytteprosjekt. Desse vert lagra på Nord-Jæren og er tilgjengelege for bruk ved behov.



Komande nye stasjonar

- Bypakke Haugesund og fastlands- Karmøy. 11 bomstasjonar vert no sett opp i ein ring i Haugesund. Grunnarbeidet var ferdig i januar og installasjonen er no i gang. Planen er at stasjonane skal vera installerte i midten av mars og at innkrevjinga kan starta opp 30. mars 2026.
- Sotrasambandet (stasjonar på ny og gamal bru), planlagt opning er utsett til fjerde kvartal 2027. Ferde arbeider mot å kunna ha stasjonane klare for innkrevjing til 1. oktober 2027.
- E134 Seljestad – Røldal. Ein bomstasjon i tunell kjem på plass til 2032. Ferde er i dialog med Statens vegvesen om plasseringa av stasjonen.
- E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Det står igjen å opna to stasjonar/delstrekningar. Den siste opnar i 2031/2032.
- Det kan koma endringar i tal bomstasjonar/bompengeopplegget i prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal om det er lokalpolitisk tilslutnad til det. Nytt fagleg grunnlag vart sendt frå Statens vegvesen til lokalpolitisk behandling 30.6.2025. Der vart det tilrådd å etablera nye bomstasjonar ved gamal E39 sør for avkøyringa til Storestraumen og på Fanafjellet vest for Fanasæter.
- E16 Arna – Stanghelle. Prosjektet er nyleg vedteke i Stortinget. Det er mange år til innkrevjinga skal starta opp.
- E18 Tvedestrand – Dørdal (sjå lenger bak i rapporten).

Ferde har rammeavtale for portalar (inklusive riving av stasjonar) med Bergs Maskin AS. Denne er nytta til rivinga av stasjonar i Kristiansand og til riving av 4 portalar i Haugalandspakken for å gjera plass til nye portalar. Dei resterande portalane i Haugalandspakken skal rivast våren 2026. Levering og montering av nye portalar til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er også kjøpt på denne avtalen.

Ferde har nyleg hatt litt dialog med SVV om bomstasjonar i prosjektet E39 Førde - Storehaugen. Statens vegvesen ser på lokasjonar for stasjonar. Det blei også gjort for nokre år sidan, men no er dette arbeidet teke opp igjen.

Utstyret i bomstasjonane i Førdepakken og på Spissøy i Bømlopakken vil bli skifta ut i løpet av året, grunna at pakkane er blitt forlenga. I begge desse prosjekta er det



planlagt for ein leasingmodell i staden for at Ferde sjølv er eigar av innkrevjingsutstyret.

6.2. Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2026 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje, dvs. prosjekta som er vedteke i Stortinget kor det ligg føre signert prosjektavtale ev. tilleggsavtale til prosjektavtale.

Avslutning av innkrevjing sidan førre eigarrapport

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

Takstendringar sidan førre rapportering

Prisjustering av bompengetakstane

Prosjekt	Dato for takstendring
Bypakke Bergen	31.12.2025

Dei fleste prosjekta vil få kpi-justering av takstane før sommaren 2026.

Redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy

Prosjekt	Dato for takstendring
Kvinnheradpakken	01.03.2026
Bypakke Bergen	25.03.2026



Oppstart av ny innkrevjing

Prosjekt	Dato for oppstart
Bypakke Haugesund – og fastlands Karmøy	30.03.2026

Bypakke Haugesund- og fastlands Karmøy

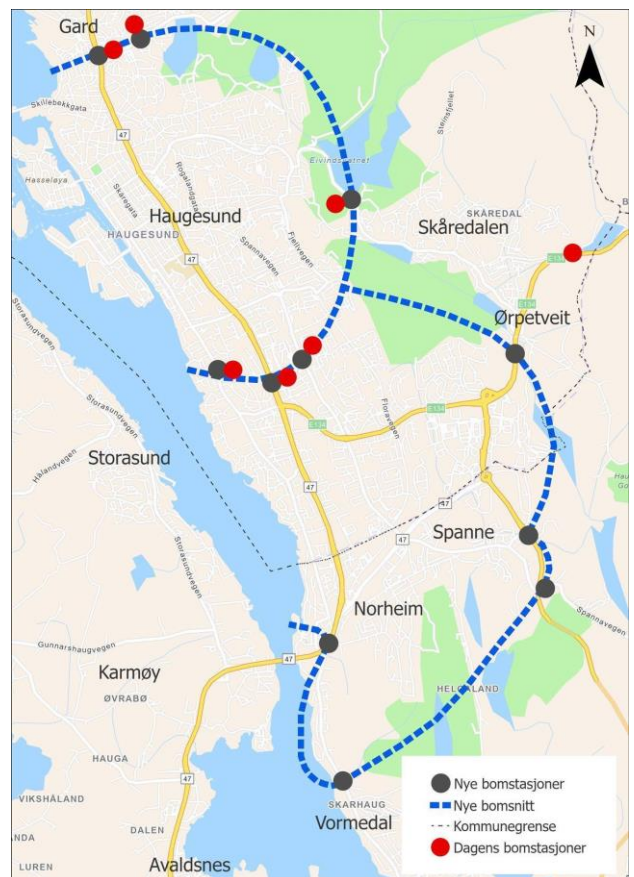
Stortinget vedtok 4.6.2024 ein ny bompengepakke (bypakke) for Haugesund- og fastlands Karmøy, Prop 68 S (2023-2024). Det er lagt til grunn 3 170 mill. kr i nettobompengainntekter og 15 år med innkrevjing. Pakken har mål om nullvekst i personbiltransport. Pakken omfattar fem store veg- og gateprosjekt, ni gang- og sykkelprosjekt og sekkepostar for programområdetiltak. Samla er investeringsvolumet om lag 4,7 mrd. kr (2024 kr).

11 bomstasjonar er satt opp i byområdet. Bomstasjonane vil danne ein ring omkring sentrumsnære område i Haugesund, og ein annan ring sør i byområdet. Bomstasjonane i sentrumsringen står på dei same plassane som stasjonane i Haugalandspakken, medan ein del av stasjonane i den søre ringen er nye. Dei nye bomstasjonane vil få innkrevjing i begge køyreretningane.

Innkrevjinga i Haugalandspakken vil bli avslutta like før innkrevjinga til Bypakke Haugesund - og fastlands Karmøy startar opp 30.3.2026 kl. 12.00.

Les meir om prosjekta i pakken her:

<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bompengeprojekter/bypakke-haugesund-karmoy/>





Takstsaker til lokalpolitisk behandling

Ferde sendte 3.oktober 2023 forslag til justering av takstane i Bypakke Bergen, for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst, til lokalpolitisk behandling i Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Bergen kommune har heller valt å be om at elbiltaksten vert endra til 70 prosent av normaltakst i takstgruppe 1. Det er per i dag ingen andre saker frå Ferde som er sendt til lokalpolitisk behandling.

6.3. Prosjekt som i 2025 vart vedteke forlenga

Forlenging av Førdepakken

Prop. 33 S (2024–2025) Revidert finansieringsopplegg for Førdepakken i Vestland fylke vart vedteke i Stortinget 28. januar 2025. Bompengeneinnkrevjinga starta opp hausten 2016, og skulle halda fram i 12 år til hausten 2028. Innkrevjingsperioden er no forlenga med fem år for å finansiere alle tiltaka i porteføljen. Fleire av prosjekta har vorte meir kostnadskrevjande enn det som først vart lagt til grunn. Samtidig har gjennomsnittstaksten vore lågare enn føresett som følge av lågt passeringstak.

Forlenging av Bypakke Nord - Jæren

Prop. 92 S (2024–2025) om forlenga innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland vart vedteke i Stortinget 2.6.2025. Innkrevjingsperioden vert forlenga med fem år til utlaupet av 2038, noko som er rekna å gje 5,6 mrd. ekstra i bruttobompengar. Garantibeløpet er nedjustert til 3,85 mrd. kr.

Det gjeldande takst-, rabatt- og innkrevjingssystemet i dei 38 bomstasjonane i Bypakke Nord-Jæren vert vidareført. Gjennomsnittstaksten på 12 kr i 2020-prisnivå som det var lokalpolitisk semje om i 2019, vert òg vidareført. Dette utgjer 14,72 kr i 2025-prisnivå. Fastsett gjennomsnittstakst som Stortinget slutta seg til gjennom handsaminga av Prop. 47 S (2016–2017), jf. Innst.214 S (2016–2017) på 20 kr i 2020-prisnivå vert vidareført som den maksimale ramma for bompengenivået i pakken. Dette utgjer 26,56 kr i 2025-prisnivå.

I proposisjonen er det også vist til at det er lokalpolitisk semje om å opna opp for at det kan bli innført miljødifferensierte takstar i Bypakke Nord-Jæren på eit seinare tidspunkt.

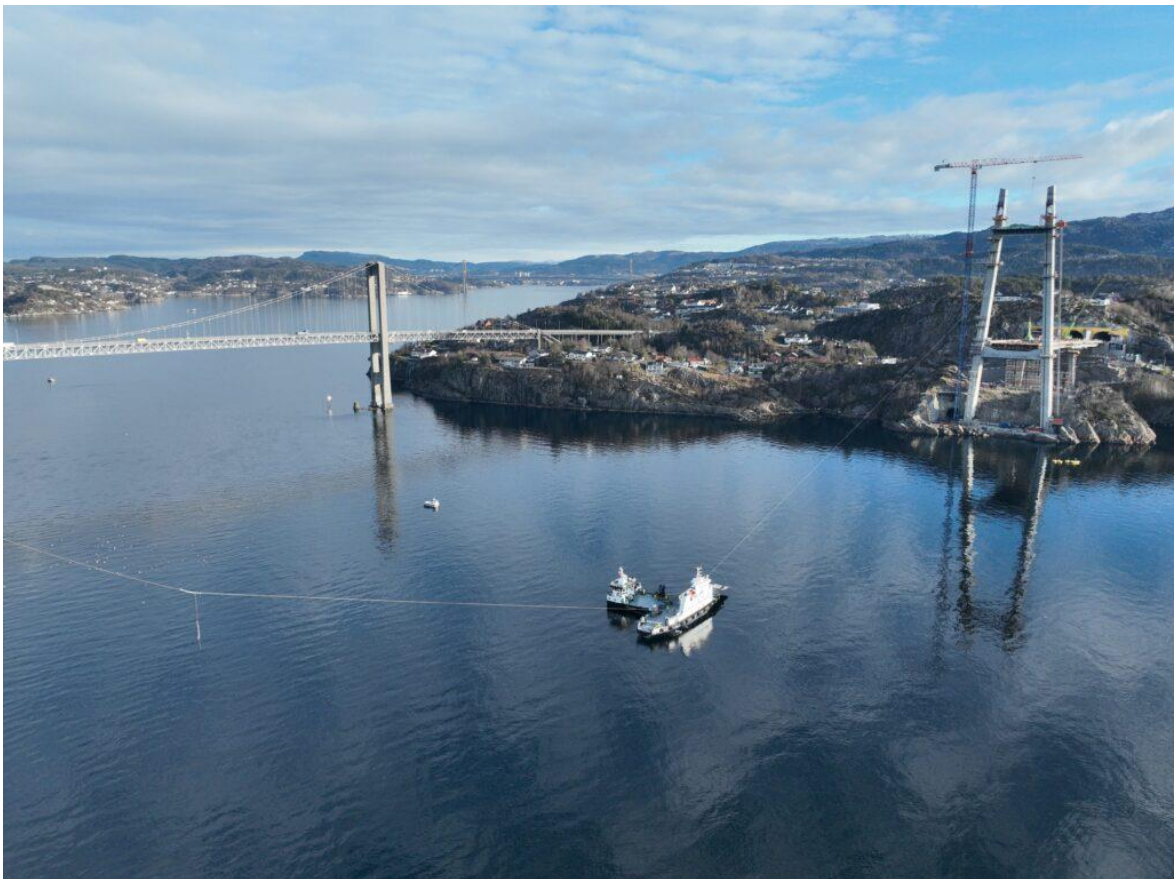


6.4. Framtidige prosjekt

Prosjekt som er vedteke i Stortinget, og som har oppstart av innkrevjing etter 2026.

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabrua

Sotrasambandet er venta å opna i fjerde kvartal. Prosjektet er blitt litt forseinka. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Grunna endra profil i milepælsutbetalinga i dette OPS- prosjektet kan denne garantien verta for låg. SVV Økonomi og verksemdsstyring vurderer no korleis dette skal løysast. Bruttobompengainntekter 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, begge vegar.



Bilete: Sotralink

Taksten i takstgruppe 1 er i proposisjonen sett til 50 kr i 2018 kr. Denne vil bli prisjustert med utviklinga i byggekostnadsindeksen fram mot opning i 2027. Då vert



den truleg om lag 70 kr. Det vil bli innført maksimal elbiltakst (per i dag 70 prosent) i dette prosjektet.

E18 Tvedestrand – Dørdal

Stortinget vedtok 23. mars 2021 Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder til Stortinget. Dette prosjektet er Ferde sitt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr og i km) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtale 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 vert nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekkja finansieringskostnadar og innkrevjingskostnadar. Bompengerperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar.

Prosjektet skulle ifølge planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028. Nye Veier har gjennomført ei verdioptimalisering for å kunna realisera prosjektet økonomisk og gjera det meir berekraftig.

Planforslaget til Kragerø – Bamble har vært på offentlig ettersyn, men det pågår arbeid med å løysa motsegner og tilpassa planforslaget Dette er forventa at dette er avklart i 2026. For Tvedestrand – Risør ligg er det forventa andregangsbehandling av kommunedelplanen i 2026.

I samsvar med Nye Veier sitt mandat skal samfunnsøkonomisk lønnsemd og likviditet i selskapet vektleggjast i prioriteringa av prosjekt. Det er derfor uvisst kor tid det vil koma bompengeinnkrevjing i dette prosjektet.

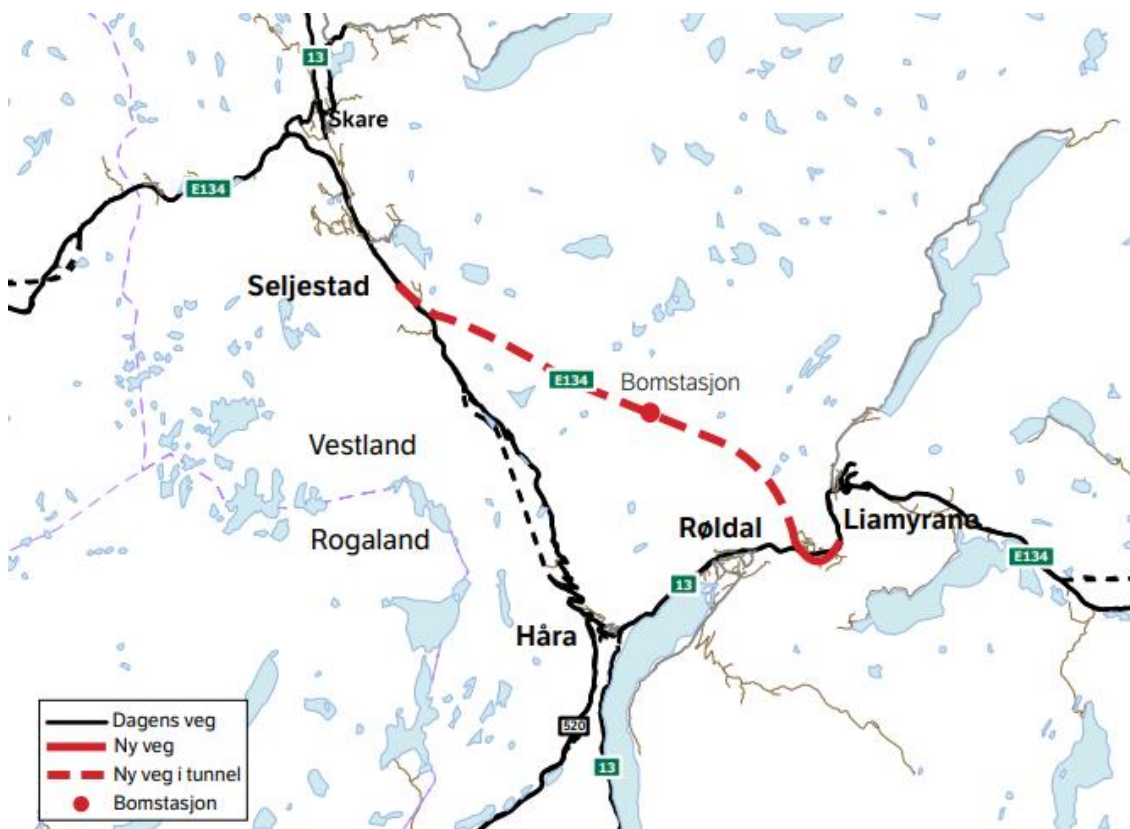
E134 Røldal – Seljestad

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



redusert med om lag 18 minuttar for tunge køyretøy og om lag 12 minuttar for personbilar.

Det er lagt til grunn eit bompenggebidrag på 691 mill. 2024 kr. Dette utgjør 16,9 prosent av finansieringsramma. Garantibeløpet er samla 1367 mill. kr. Fylkestinget vedtok 9.12.2025 å halvera denne fylkeskommunale ramma til 684 mill. kr. mot at staten garanterer for den andre halvparten. Innkrevjinga vil skje som etterskottsinnkrevjing i ein bomstasjon i tunell, og innkrevjingsperioden er 15 år. Det er lagt opp til at rekvireringa frå Ferde startar frå 2027 og at bompenggeinnkrevjinga kan ta til frå 2032.



E16 Arna – Stanghelle

Prop. 97 S (2024- 2025) om utbygging og finansiering av fellesprosjektet (jernbane og veg) Arna - Stanghelle i Vestland fylke vart vedteke i Stortinget 2.6.2025.

Fellesprosjektet omfattar tre nye tunellar på E16 og to nye tunellar på jernbanen på ei nær 30 km lang strekning. Brutto bompenggeinntekter i 2025-prisnivå er rekna til om lag 7 250 mill. kr. Det er lagt til grunn eit bompenggebidrag på 3 350 mill. 2021-kr, som utgjør 4 215 mill. 2025-kr.



Bilete: Statens vegvesen

Ny samla garantiramma på 9800 mill. kr vart vedteke i fylkestinget 11.desember 2024, sak PS145/2024. Prosjektet kan få statleg delgaranti opp til 50 prosent av garantiramma.

Innkrevingsperioden er 15 år. Det er lagt opp til seks bomstasjonar, kanskje sju. Byggetida er forventa å vere om lag 12 til 14 år. Deretter vil bompengeneinkrevjinga starta opp på ny veg og på sideveg. Førebels utrekna takstnivå i 2025 kroner er 75 kr. i takstgruppe 1 og 150 kr. i takstgruppe 2.

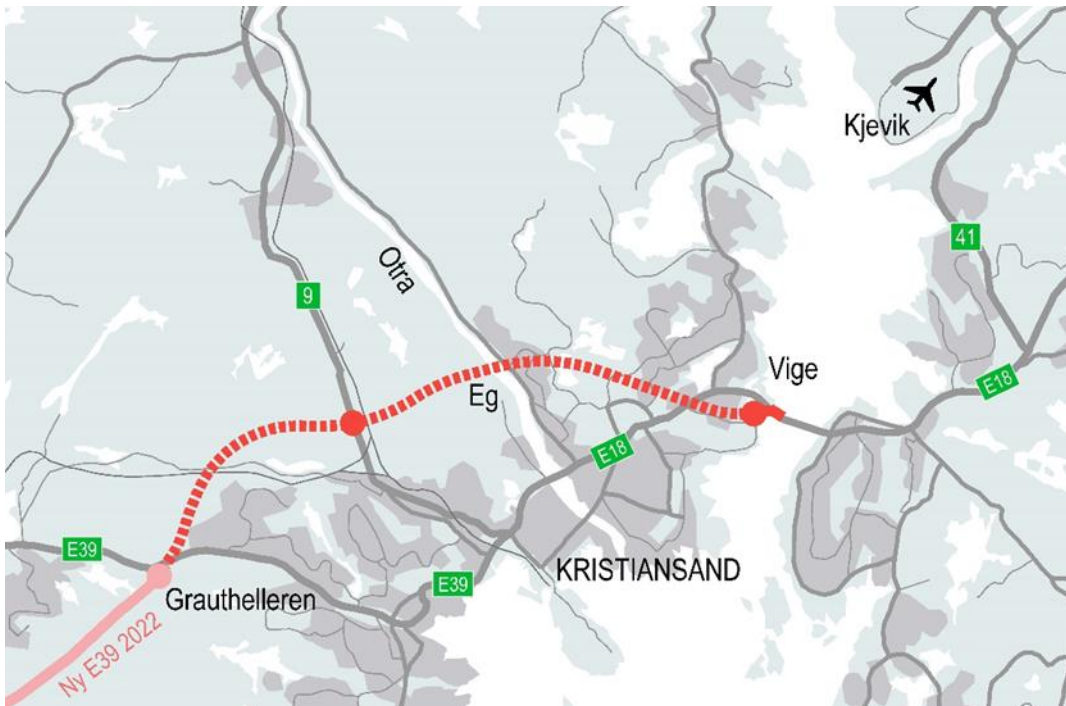
Aktuelle prosjekt – vedteke lokalpolitisk, men som ikkje har kome i proposisjon til Stortinget

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. det er ikkje utarbeida bompengeproposisjon for prosjektet. I det faglege grunnlaget frå Nye Veier vart kostnadsanslaget føresett å vera på 5,7 mrd. 2021-kroner. Den statlege andelen utgjer



om lag 76 pst og bompengandelen 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. Reguleringsplanen vart vedteke av bystyret i Kristiansand 28.01.2026. Den vidare framdrifta i prosjekter er også avhengig av Nye Veier sin likviditet og Samferdselsdepartementet si behandling av prosjektet. Det er mogeleg at det faglege grunnlaget er blitt så gammalt at det må oppdaterast.



Bilde 1 - Nye veier

E39 Bue – Ålgård

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



Potensielle bompengeprojekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk

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

- Vestland fylkeskommune held på med å laga eit fagleg grunnlag for ein bompengepakke på Osterøy, etter førespurnad frå Osterøy kommune. Hovudprosjektet i pakken er Fv.566 Vesetgjelet. Det faglege grunnlaget vert truleg ferdig i mars/april.
- Askøy kommune har gjort vedtak om å utgreia ein Askøypakke II.
- Høyanger kommune har bedt Vestland fylkeskommune om å sjå på om Fv. 55 Tronvik - Ulvåna kan utbetrast gjennom bompengefinansiering.
- Fjaler kommune har bedt Vestland fylkeskommune om å sjå på bompengefinansiering av utbetring av delstrekningar på Fv. 57 Sætenes – Holmeli.
- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde). Prosjektet er prioritert i første periode av Nasjonal transportplan 2025 – 2036. Bompengebidraget er lagt inn med 0,9 mrd. Tentativ plan er at Statens vegvesen sender fagleg grunnlag til lokalpolitisk behandling våren 2027.
- Revidert bompengeopplegg for E39 Svegatjørn – Rådal. Samferdselsdepartementet bad i brev frå 10. april om at Statens vegvesen lagar eit nytt fagleg grunnlag for innkrevjing til prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal. Det nye faglege opplegget vart sendt til Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune og Bergen kommune 30.6.2025. Statens vegvesen tilrår nytt bompengeopplegg for E39 Svegatjørn–Rådal med etablering av to nye bomstasjonar og omvendt timeregulering på sideveg. Kommunane vil ikkje akseptere premissen om innføring av bompengar inn mot kommunesenteret.



Det er uvisst om framlegget vert lokalpolitisk behandla.

- Fv49 Tokagjelet i Vestland. Det vert vurdert delvis bompengefinansiering av Fv49 Steinsdalen- Eikedalen (Tokagjelet). Dette arbeidet vert sett på i ein utviklingsstrategi for arm til Bergen, der ein også vurderer finansieringa for Oddadalen og prosjektet «poll til poll».
- Planar om ein pakke for vidareutvikling av Fv547 på Karmøy. Sak om strategival for vidare planarbeid og framtidig bompengepakke var oppe i kommunestyremøte i april 2024, men ingen av forslaga fekk fleirtal. Det er uvisst om/kor tid saka kjem opp igjen.
- Ny omkøyringsveg Fv44 Egersund sentrum. Det er gjort ein moglegheitsstudie. Det er ikkje teke noko ytterlegare initiativ til eit bompengeplegg.
- E39 Bue – Bilstad, først tidlegast etter 2026. I regi av Nye Veier.

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

Eigarmøte i 2026

Basert på styrevedtak frå og i samråd med fylkeskommunane har Ferde fastsett slike eigarmøte for 2026:

Møte	Dato	Klokkeslett
Generalforsamling	26. mars 2026	Kl. 13:00 – 14:00
Eigarmøte nr. 1	26. mars 2026	Kl. 14:00 – 15:00
Eigarmøte nr. 2	2. oktober 2026	Kl. 10:00 – 11:00

Eigarmøta vert på Teams.



VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter

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

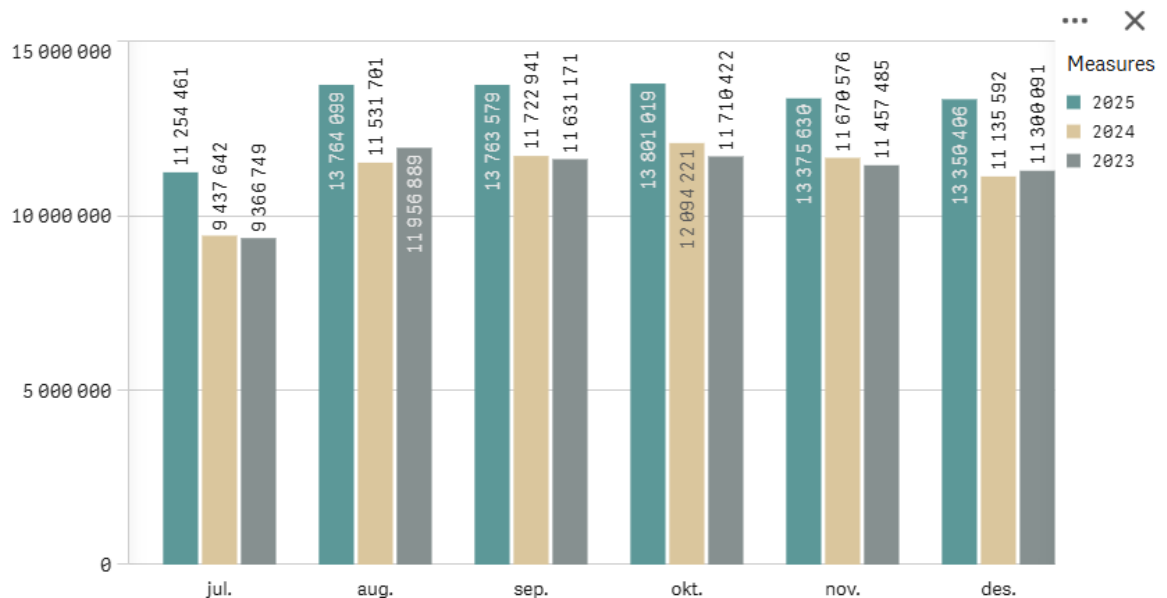


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Askøypakken	Prop. 197 S (2012–2013). Prop. 101 S (2022–2023)	Vestland fylkeskommune	2014 – 2028 (2033)

Oversikt andre halvår 2025

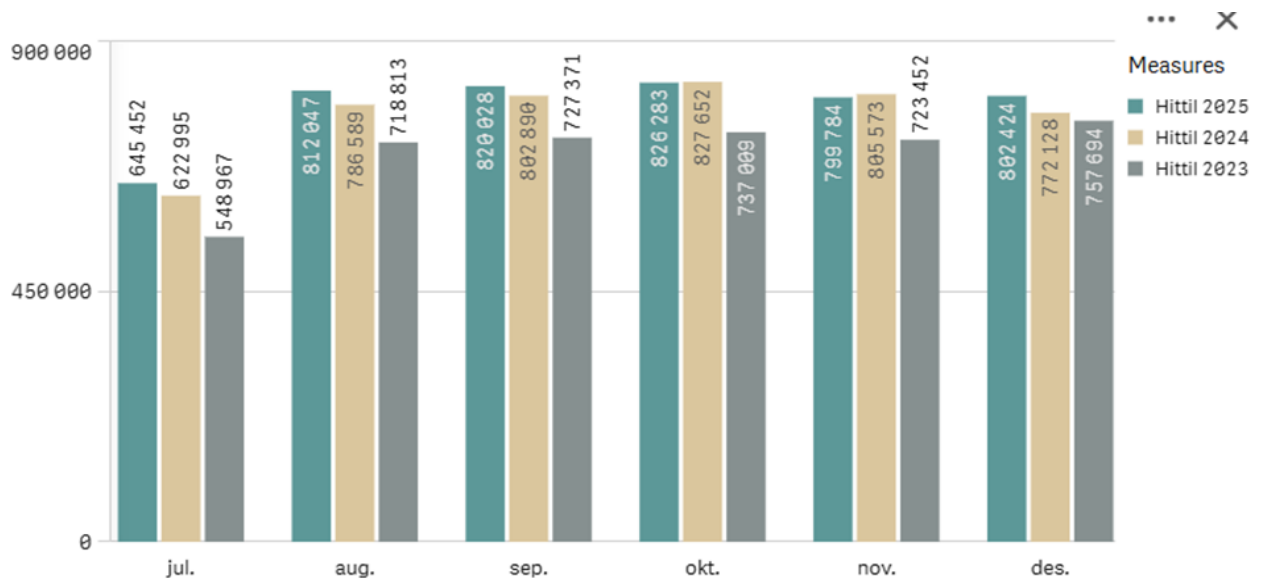


Passeringsinntekt andre halvår 2025, 2024 og 2023





Passeringar halvår 2025, 2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 25 576. Det er 1018 høgare enn budsjettet for året. Realisert snittakst i denne perioden er 16,85 kr. Det er 0,36 kr. høgare enn fastsett for året.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 79,3 mill. kr. Det er 17,3 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 4 706 018 i andre halvår. Det er 1,9 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 54,6 prosent i andre halvår 2025. Det er 3,8 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 44,8 prosent i andre halvår 2025. Det er 0,5 prosent høgare enn i same periode i 2024.

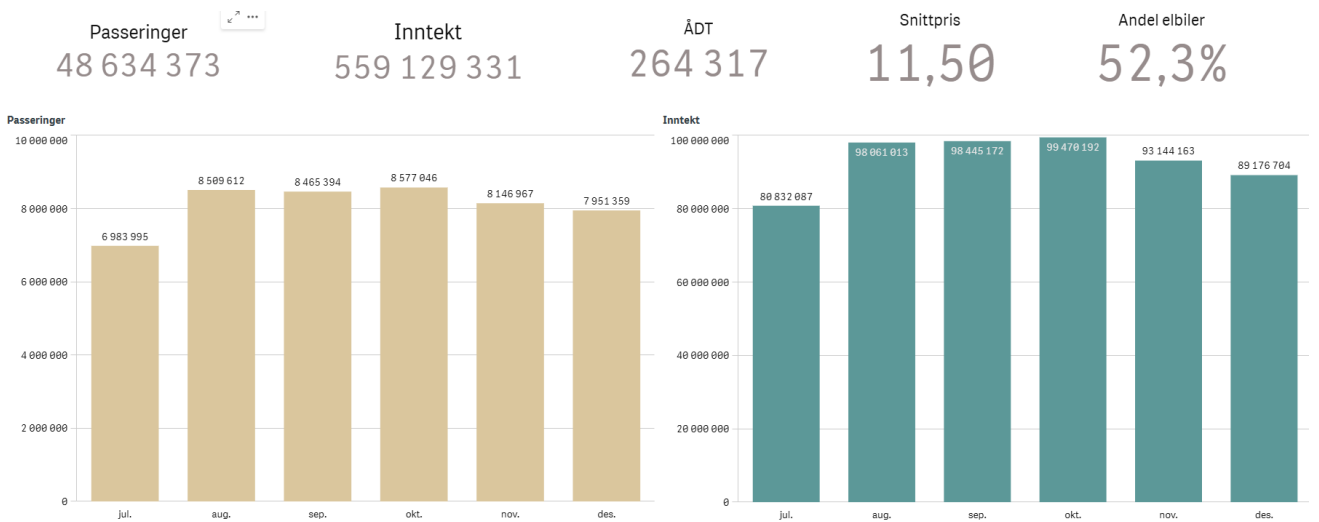
Merknader

Redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy vart innført 17.2.2025. Sidan elbilandelen er svært høg i Askøypakken har den reduserte rabatten bidratt til å auka snittaksten og inntektene. Takstane vart kpi-justerte 14.5.2025. Ferde har i 2025 fått fullmakt for resten av innkrevjingsperioden til å søka om takstjustering for å halda snittaksten oppe.

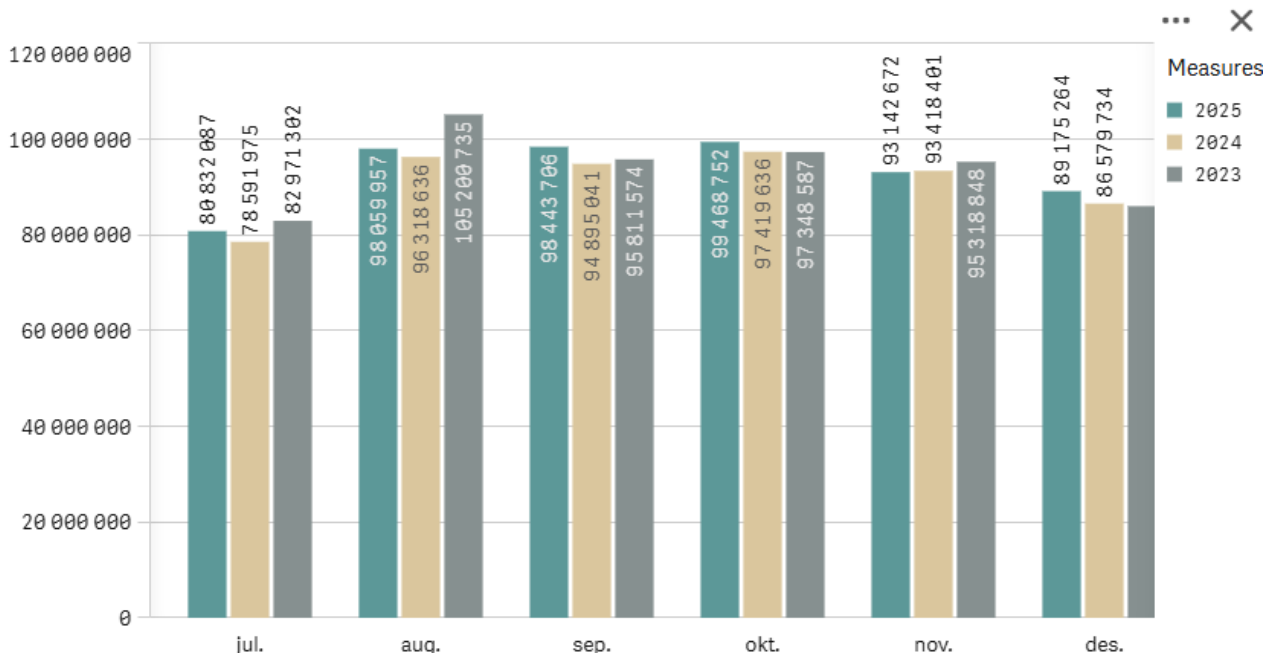


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Bergen	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 - 2038

Oversikt andre halvår 2025

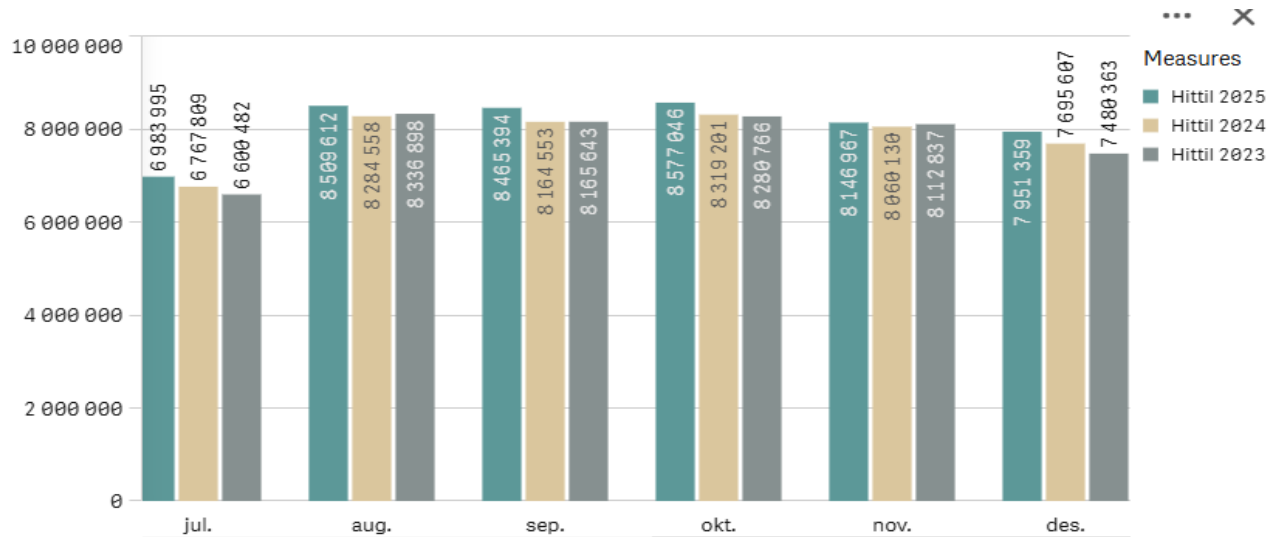


Passeringsinntekter andre halvår 2025, 2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025, 2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 264 317. Det er 14 317 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 11,50 kr. Det er 3,41 kr. lågare enn fastsett.

Passeringsinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 559,1 mill. kr. Det er 2,2 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 48 634 373. Det er 2,8 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 52,3 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,3 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 47,7 prosent i andre halvår 2025. Det er det same som i andre halvår 2024.

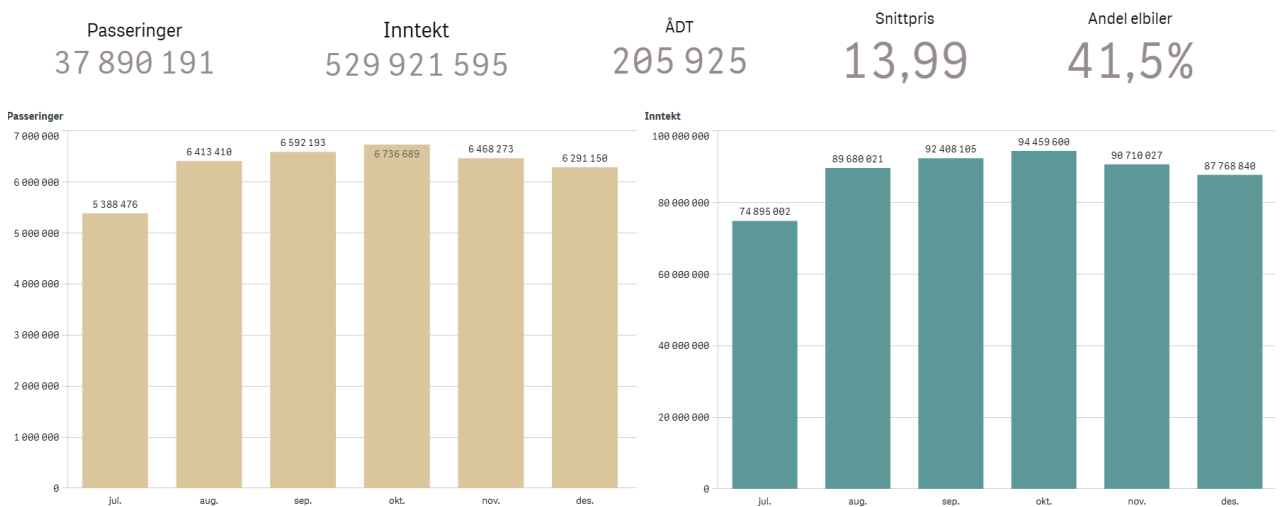
Merknader

Snittaksten er framleis fallande og lågare enn lagt til grunn i proposisjonen grunna aukande elbilandel og låge miljødifferentierte takstar for nullutsleppskøyretøy. Elbiltakstane i takstgruppe 1 vil våren 2026 auka til 70 prosent av ordinær takst.

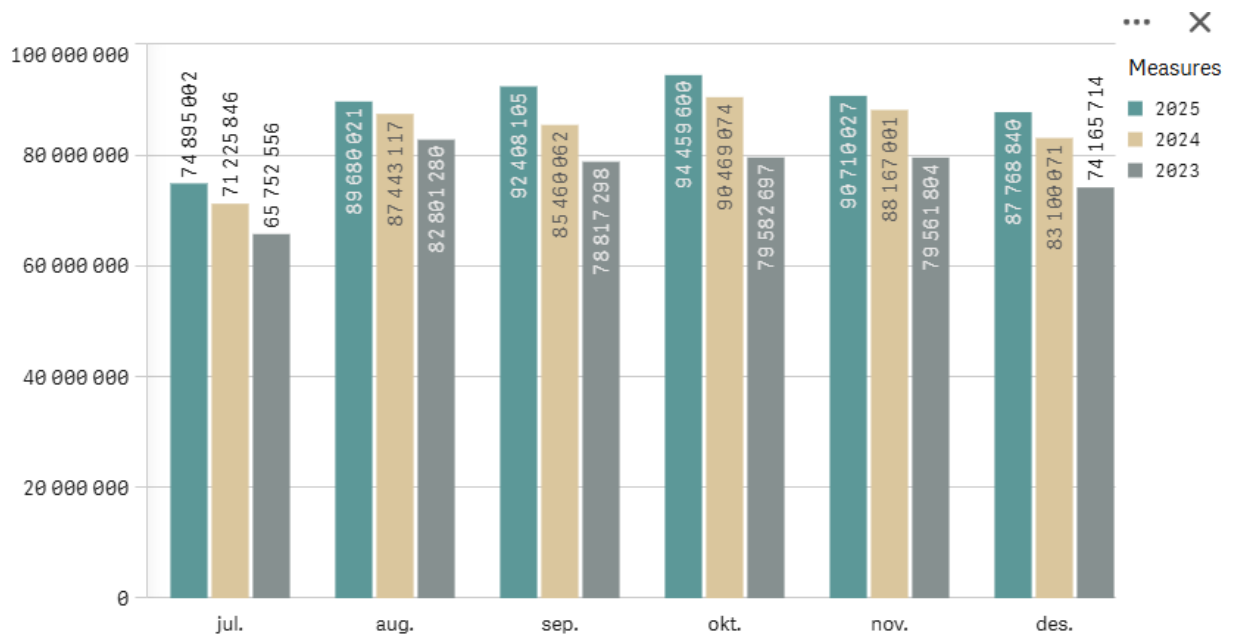


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	Prop. 47 S (2016 – 2017) Prop 92 S (2024 – 2025)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

Oversikt andre halvår 2025

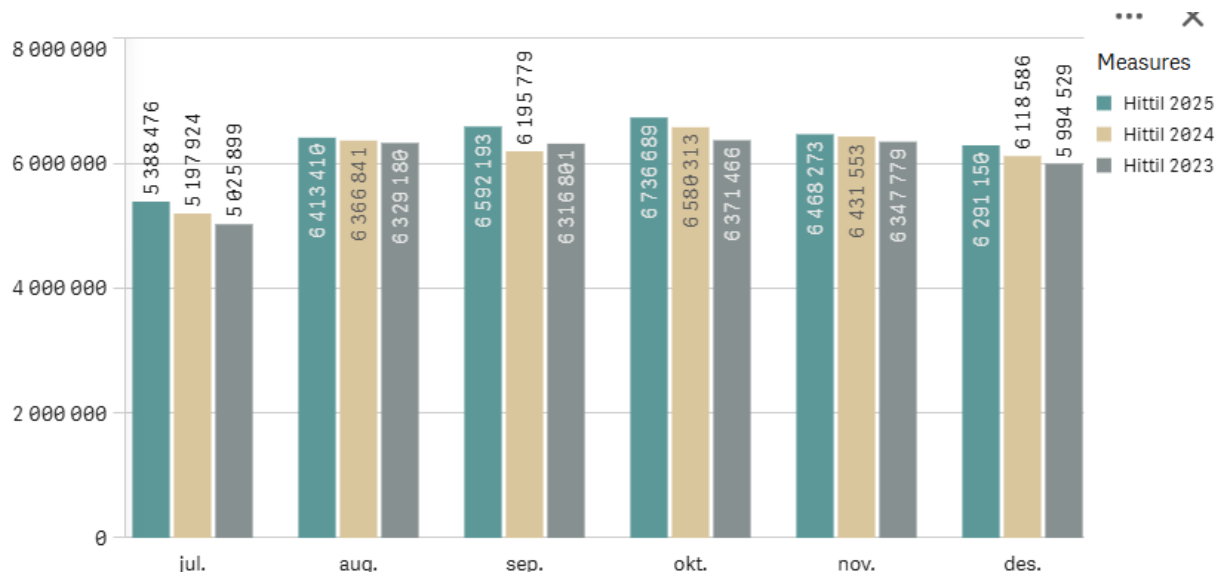


Passeringsinntekt andre halvår 2025





Passeringar andre halvår 2025



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 205 925. Det er 10 175 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 13,99 kr. Det er 0,71 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringinntektene i andre halvår 2025 er 529,9 mill. kr. Det er 4,5 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 37 890 191 i andre halvår. Det er 2,7 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 41,5 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,7 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 33,9 prosent i andre halvår 2025. Det er det same som i andre halvår 2024.

Merknader

Merk at på grunn av kompensasjonen til Ryfast for felles timesregel med Bypakke Nord Jæren vert om lag 15,9 mill. kr trekt ut frå inntekta på 529 mill. kr. Grunna takstreduksjonen i Ryfast frå 2.7. 2025 er dette uttrekket lågare enn tidlegare. Takstane i Bypakke Nord-Jæren vart kpi- justerte 23.5.2025.

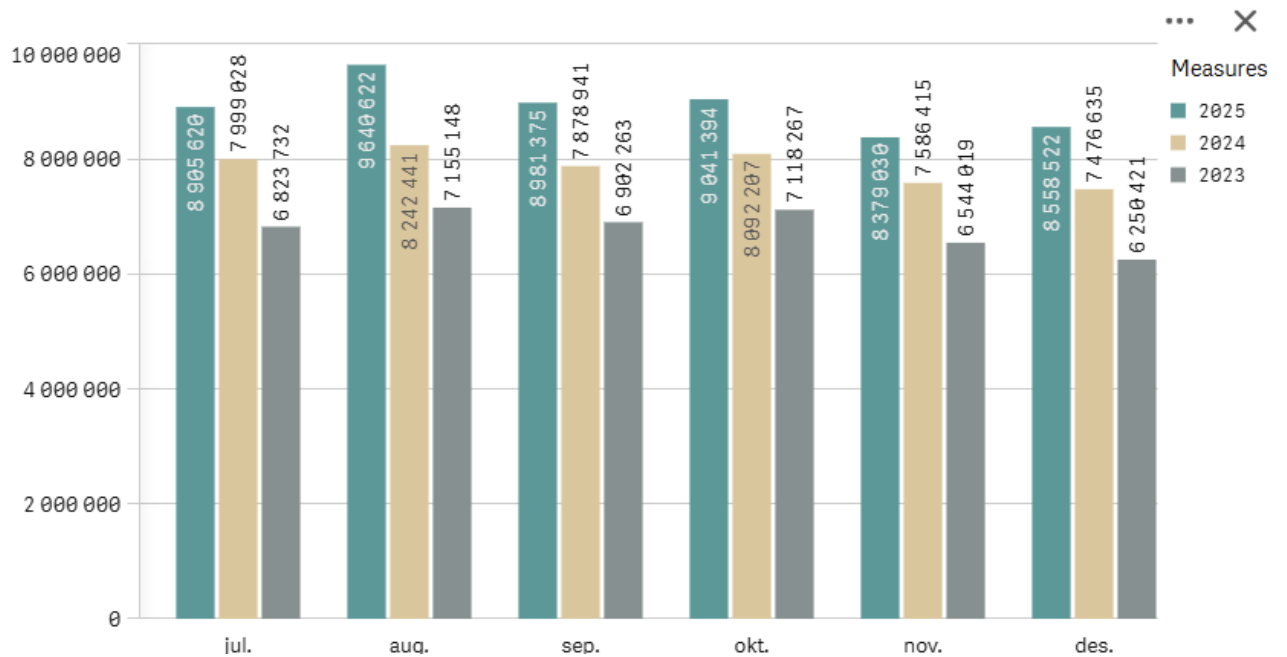


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bømlopakken	St. prop. nr. 78 (2008-2009), Prop 2 S (2021-2022)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2037

Oversikt andre halvår 2025

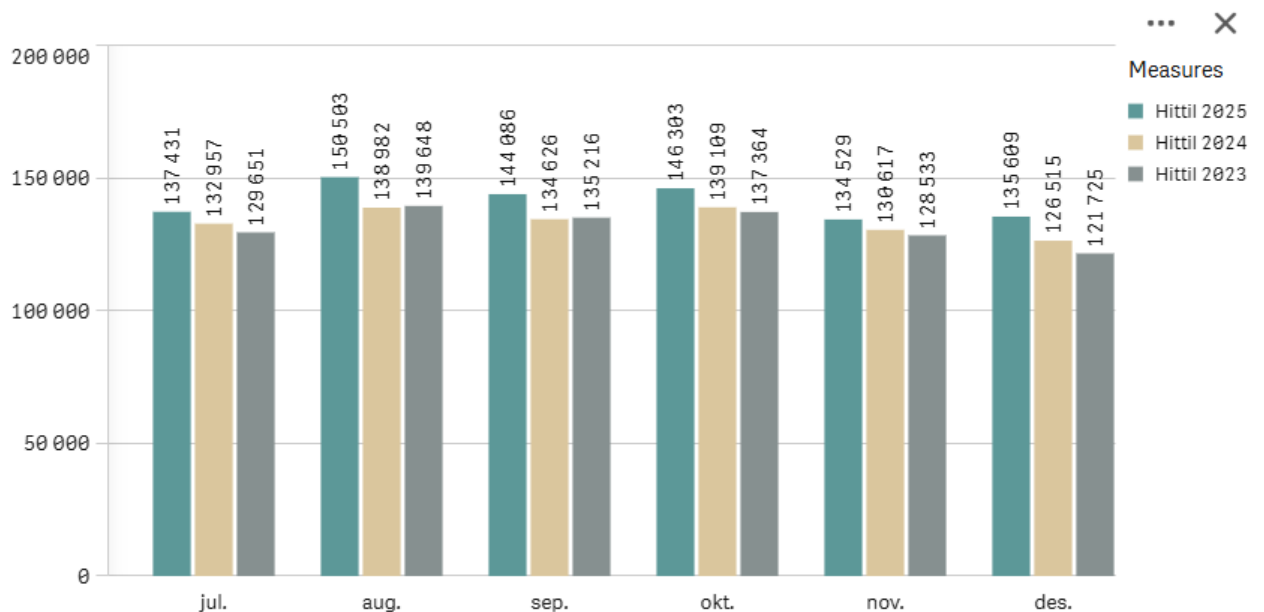


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025, 2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT andre halvår 2026 er 4611. Det er 618 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 63,06 kr. Det er 1,19 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringinntektene i andre halvår 2025 er 53,5 mill. kr. Det er 13,2 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar i andre halvår er 848 461. Det er 5,7 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 40,9 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,1 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 8,0 prosent i andre halvår 2025, det er 0,4 prosent høgare enn i andre halvår 2024.

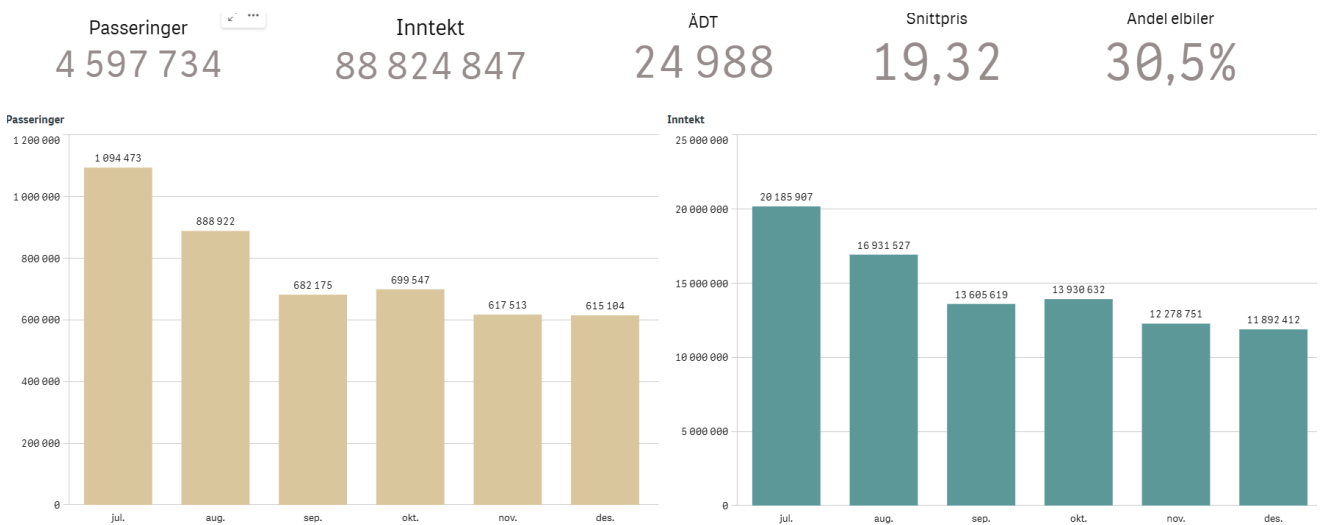
Merknader

Redusert elbilrabatt og kpi-justering av takstane frå 31.5.2024 har auka inntektene. Men snittaksten var framleis for låg i høve til føresetnadane i proposisjonen. Takstane i Bømlopakken vart derfor 14.5.2025 igjen justerte for å oppnå fastsett gjennomsnitttakst og inntekspotensialet i pakken. Realisert snittakst er likevel litt for låg. Ferde fekk 18. mars 2025 fullmakt frå fylkeskommunen til å søka om justering av takstane opp til fastsett snittakst for heile innkrevjingsperioden.

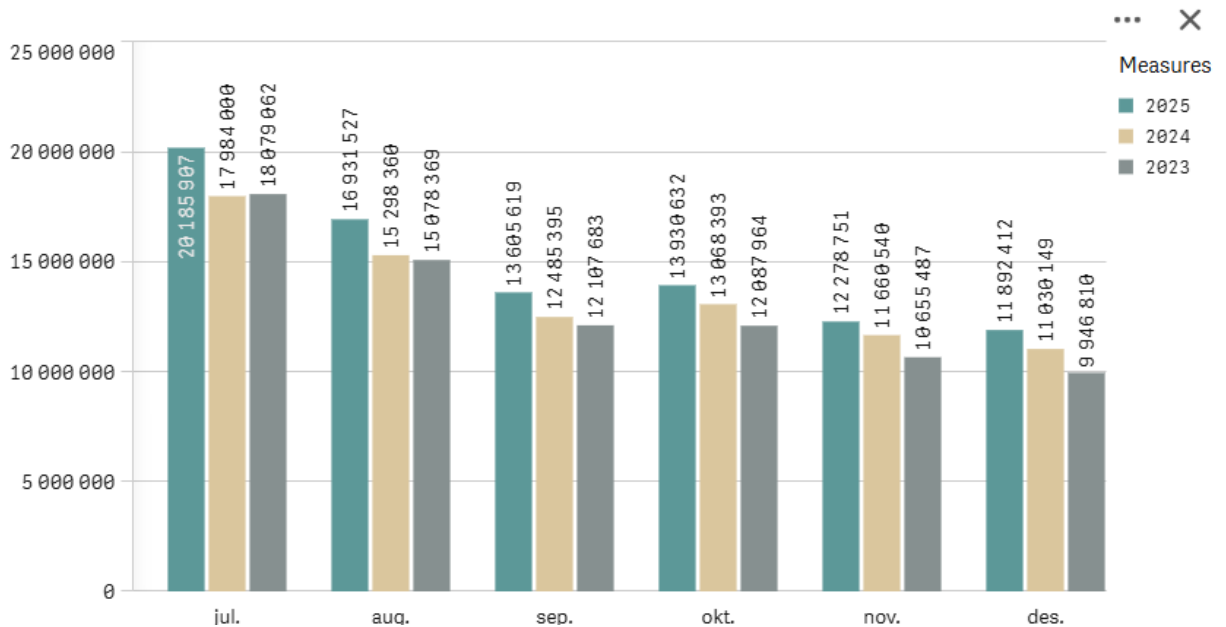


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E18 Tvedestrand - Arendal	Prop. 86 S (2015-2016)	Nye Veier	2019 – 2034.

Oversikt andre halvår 2025

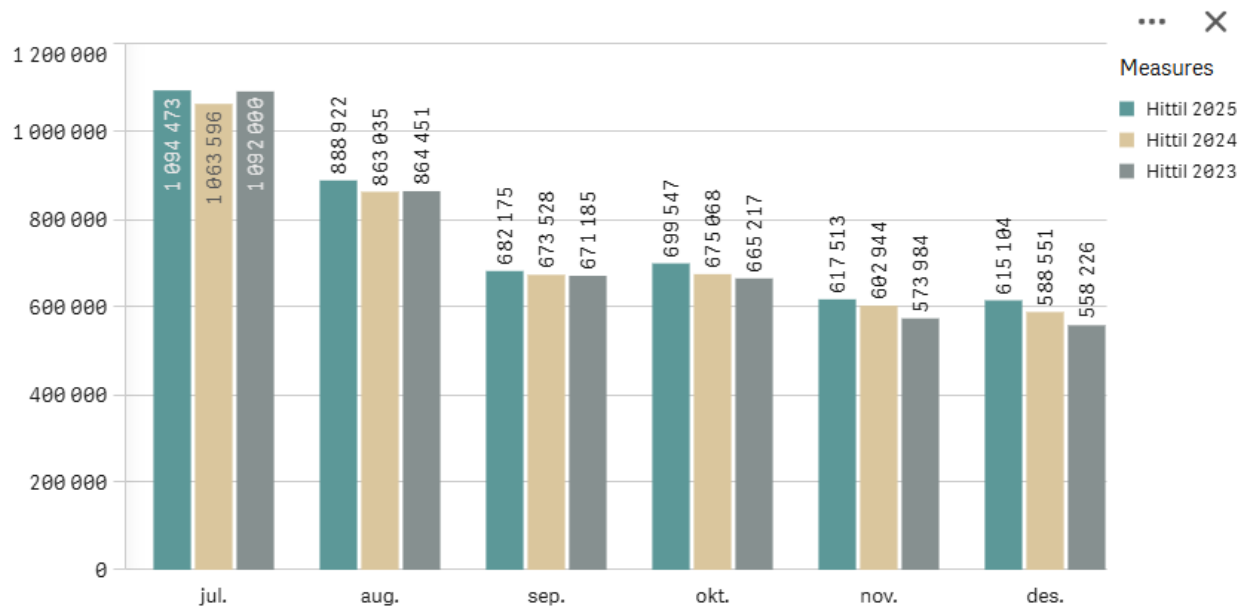


Passeringsinntekter andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 24 988. Det er 324 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 19,32 kr. Det er 3 kr. lågare enn fastsett på årsbasis.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 88,8 mill. kr. Det er 9,0 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 4 597 734 i andre halvår. Det er 2,9 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 30,5 prosent i andre halvår 2025. Det er 5,2 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 0,8 prosent i andre halvår 2025. Det er det same som i andre halvår 2024.

Merknader

Rabatten for nullutsleppskøyretøy vart redusert frå 1.10.2024. Elbilandelen er ikkje så høg i dette prosjektet, men redusert elbilrabatt er positivt for snittaksten og bompenginntektene. Takstane vart kpi-justerte 31.5.2024 og 14.5.2025.

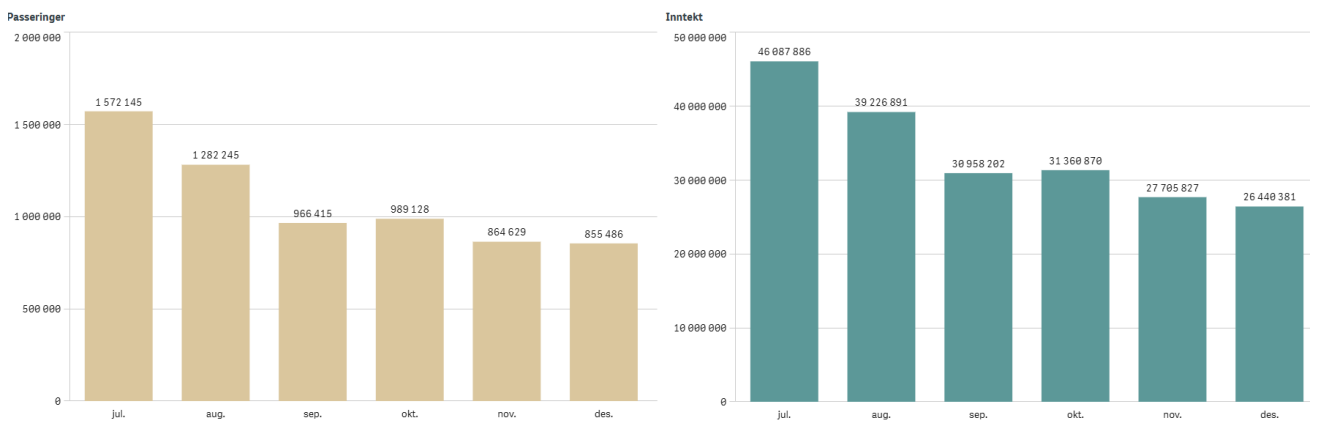


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Prop. 135 S (2016– 2017). Prop 89 S (2022- 2023)	Nye Veier	2022 – 2046.

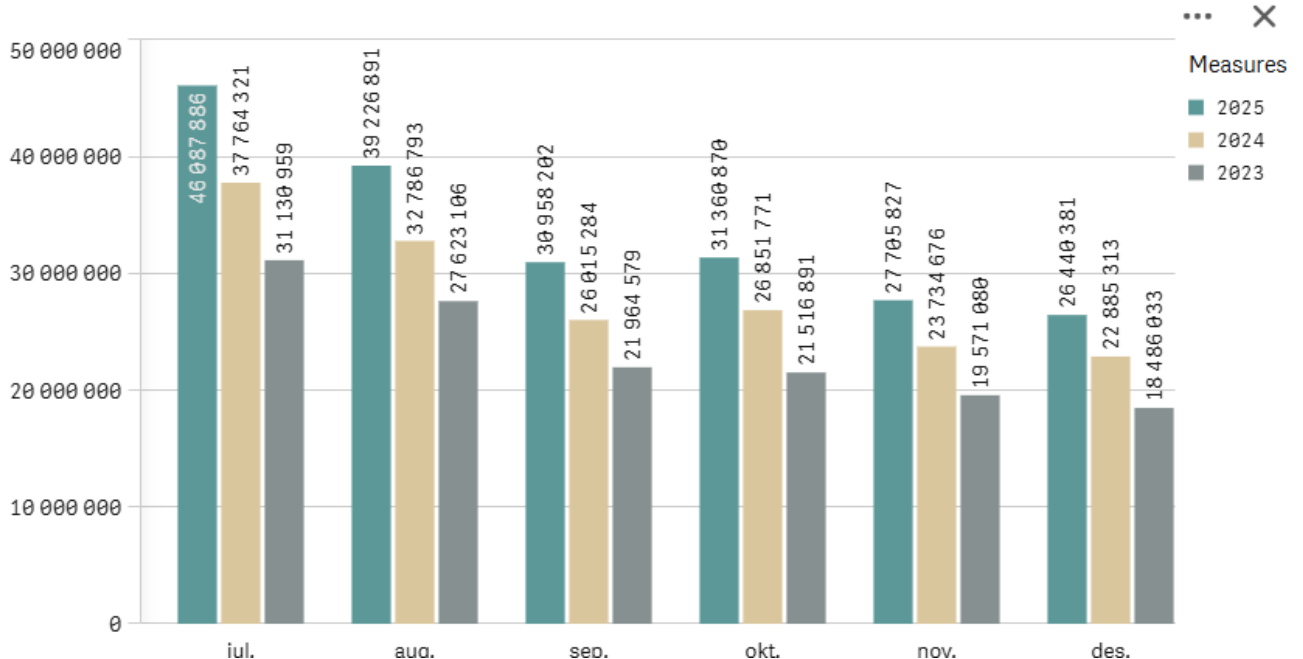
Oversikt andre halvår 2025

Passeringer ⌵ ⌶
 Inntekt
 ÅDT
 Snittpris
 Andel elbiler

6 530 048
 201 780 057
 35 489
 30,90
 31,9%

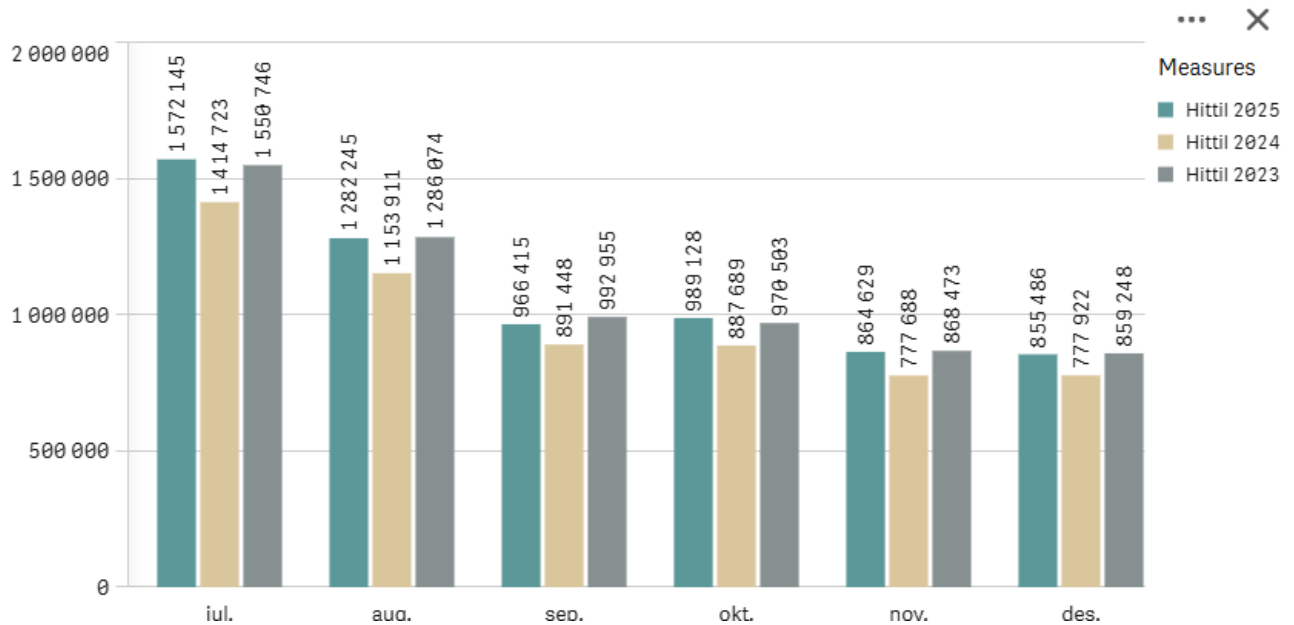


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 35 489. Det er 1611 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 30,90 kr. Det er 1,3 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringinntektene i andre halvår 2025 er 201,8 mill. kr. Det er 18,7 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 6 53 048 i andre halvår. Det er 10,6 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 30,9 prosent i andre halvår 2025. Det er 2,1 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 1,3 prosent i andre halvår 2025. Det er 0,1 prosent høgare enn i andre halvår 2024.

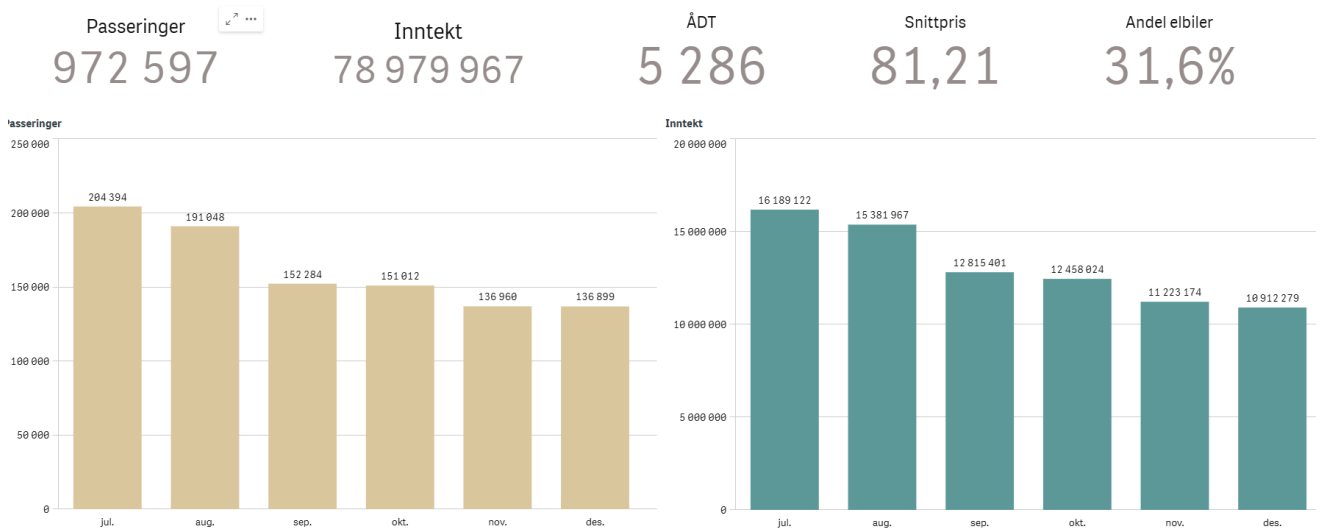
Merknader

For å oppnå fastsette snittakstar vart takstane auka med over 30 prosent 8. februar 2024. Redusert elbilrabatt frå 1.oktober 2024 bidrar også positivt på snittaksten og inntektene. Takstane vart kpi-justerte 23.5.2025. Innkrevjinga i den femte stasjonen i dette prosjektet, E39 Herdal på strekninga Herdal – Røyskår i Lyngdal, starta opp 3.6.2025. Utan innkrevjinga frå stasjonen i Herdal er talet på passeringar i andre halvår 2025 0,2 prosent høgare og inntektene 5,6 prosent høgare enn i same periode i 2024.

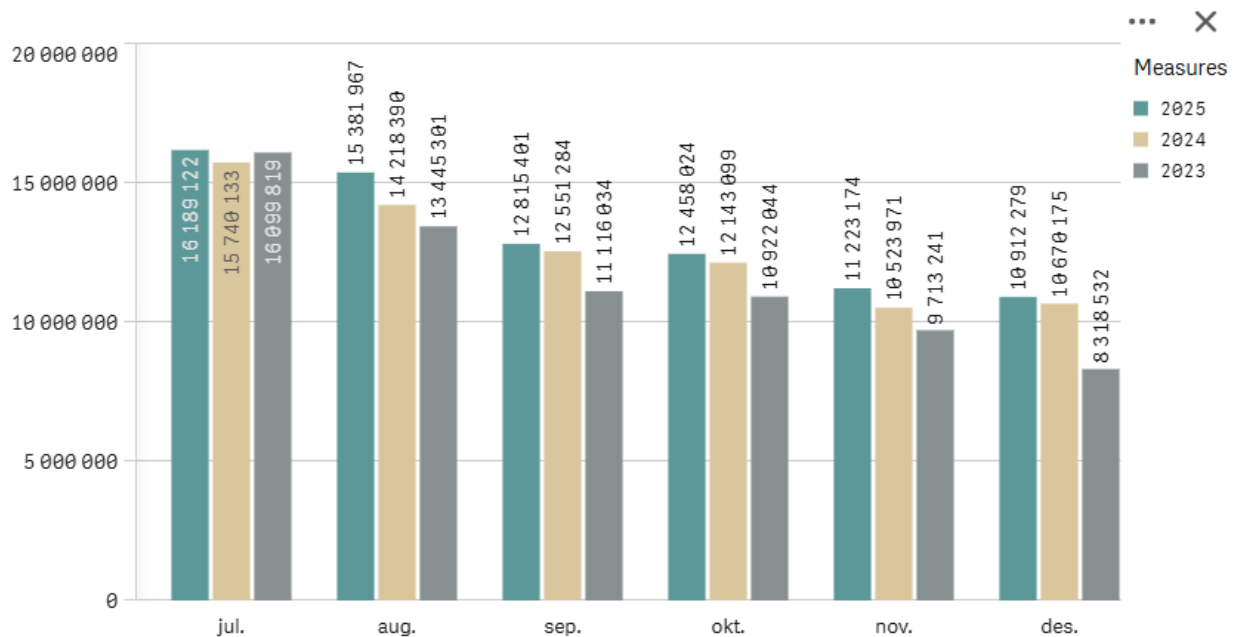


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Rogfast	Prop. 105 S (2016-2017) Prop. 54S (2022-2023)	Statens vegvesen Divisjon utbygging	2019 – 2053.

Oversikt andre halvår 2025

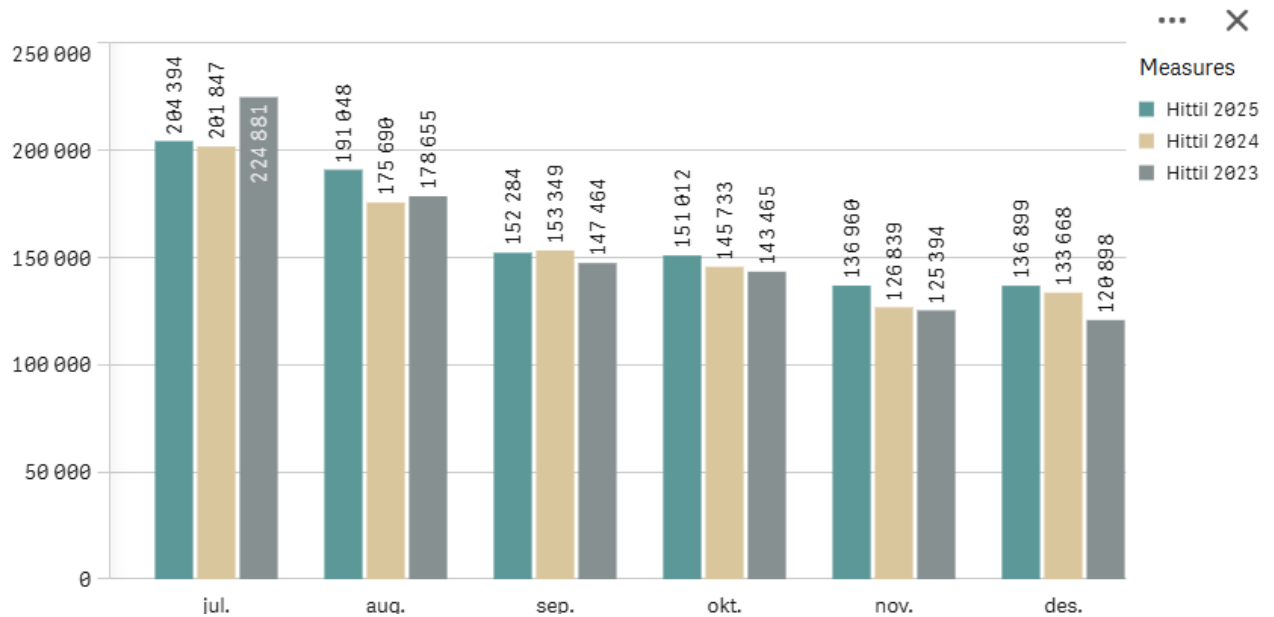


Passeringsinntekt andre halvår 2025, 2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025, 2024 og 2023



ÅDT og snitttakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 5 286. Realisert snitttakst i denne perioden er 81,21 kr. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 78,9 mill. kr. Det er 4,1 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 972 597. Det er 3,8 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 31,6 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,7 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Fritakspasseringar på ferje har vi ikkje statistikk på.

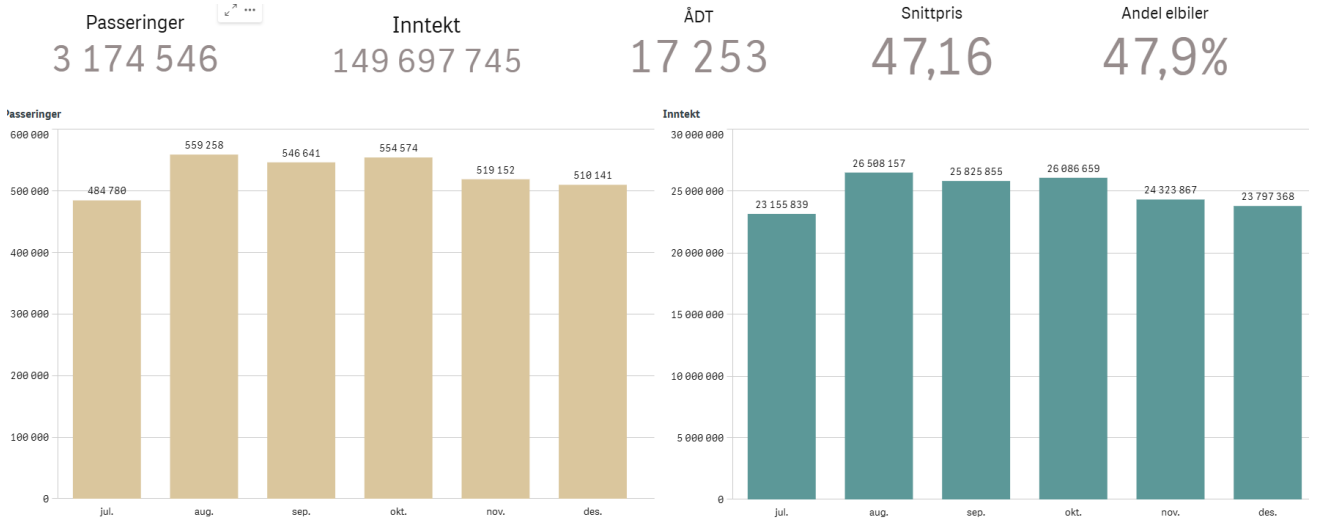
Merknader

Rabatten for elbilar vart redusert 14.06.2024. Takstane vart kpi-justerte 14.06.2024 og 14.5.2025.

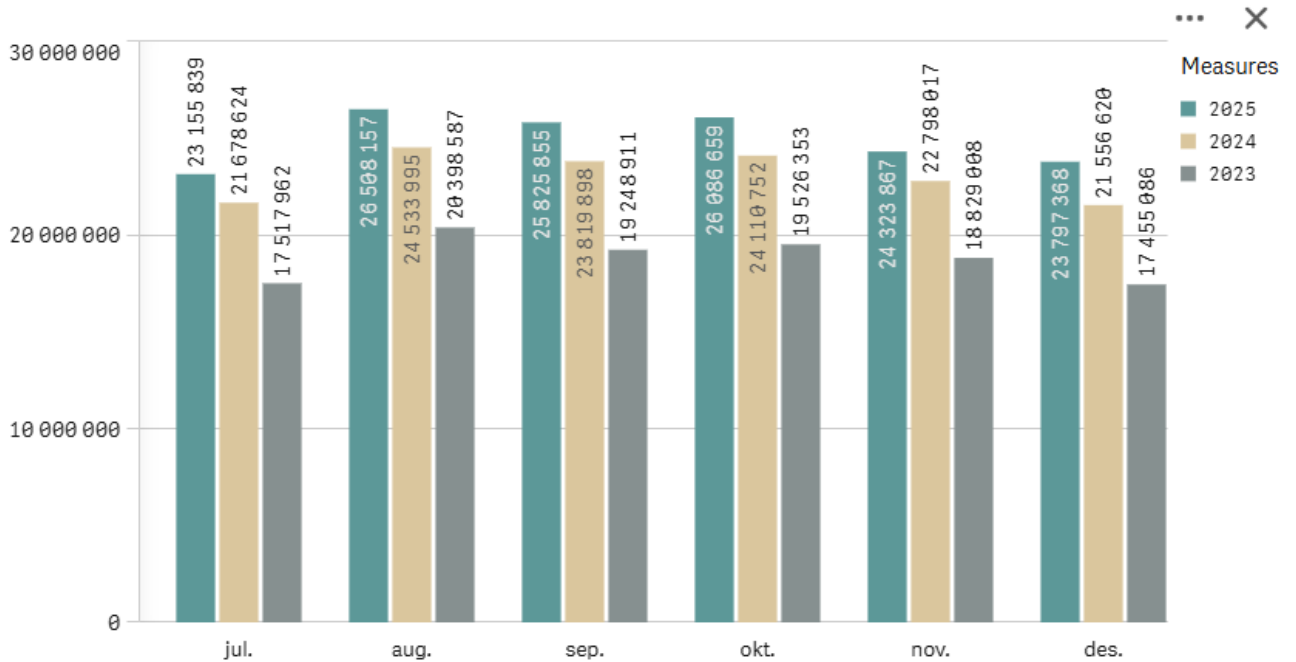


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Sveгатjørn - Rådal	Prop 134 S (2013-2014)	Statens vegvesen Divisjon utbygging	2022 – 2040.

Oversikt andre halvår 2025

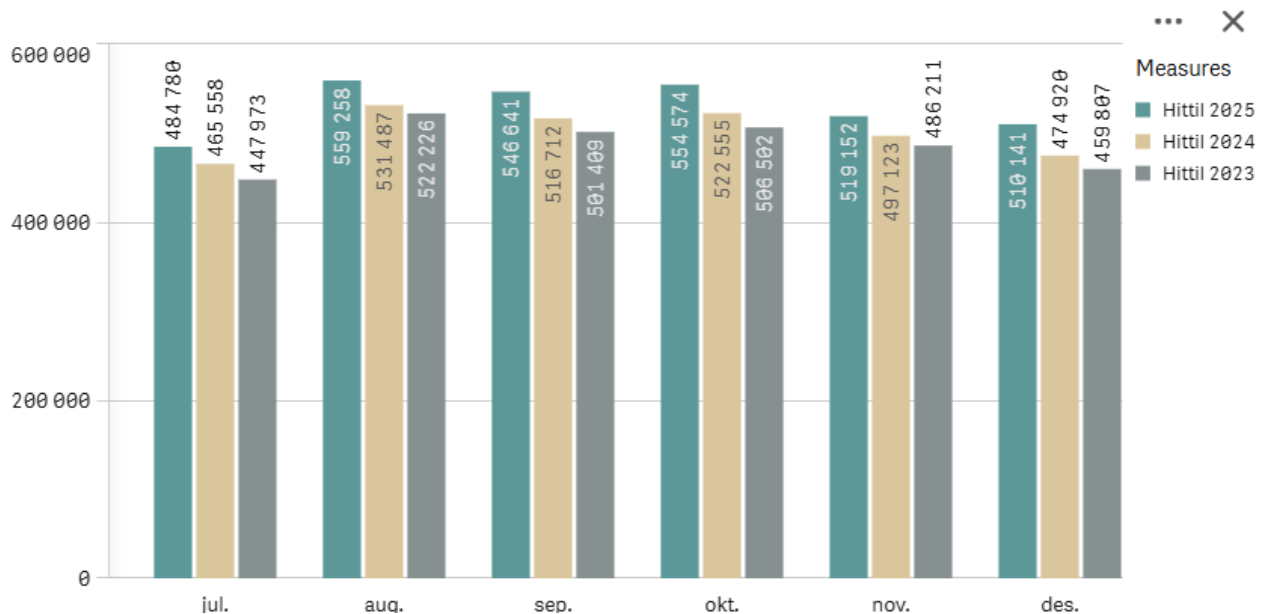


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 17 253. Det er 1 855 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 47,16 kr. Det er 5,21 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 149,7 mill. kr. Det er 8,1 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 3 174 546 i andre halvår. Det er 5,5 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 47,16 prosent i andre halvår 2025. Det er 3,16 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 1,9 prosent i andre halvår 2025. Det er 0,1 prosent meir enn i andre halvår 2024.

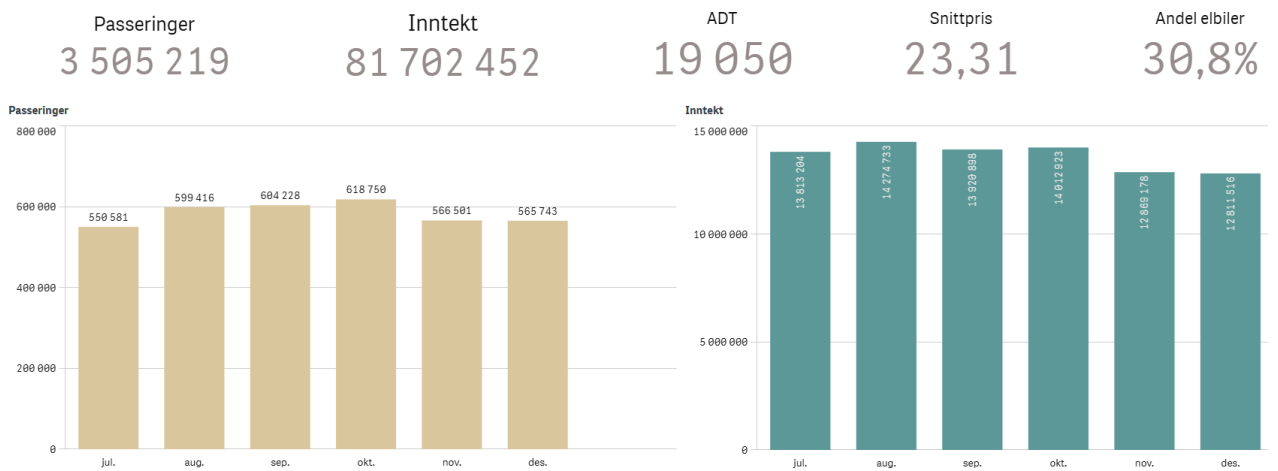
Merknader

Høg trafikk kompenserer for at snittaksten er for låg. Rabatten for elbilar vart redusert 14.6.2024 samstundes med at takstane vart kpi-justerte, noko som har auka snittaksten og inntektene i prosjektet. Takstane vart igjen kpi-justerte 14.5.2025.

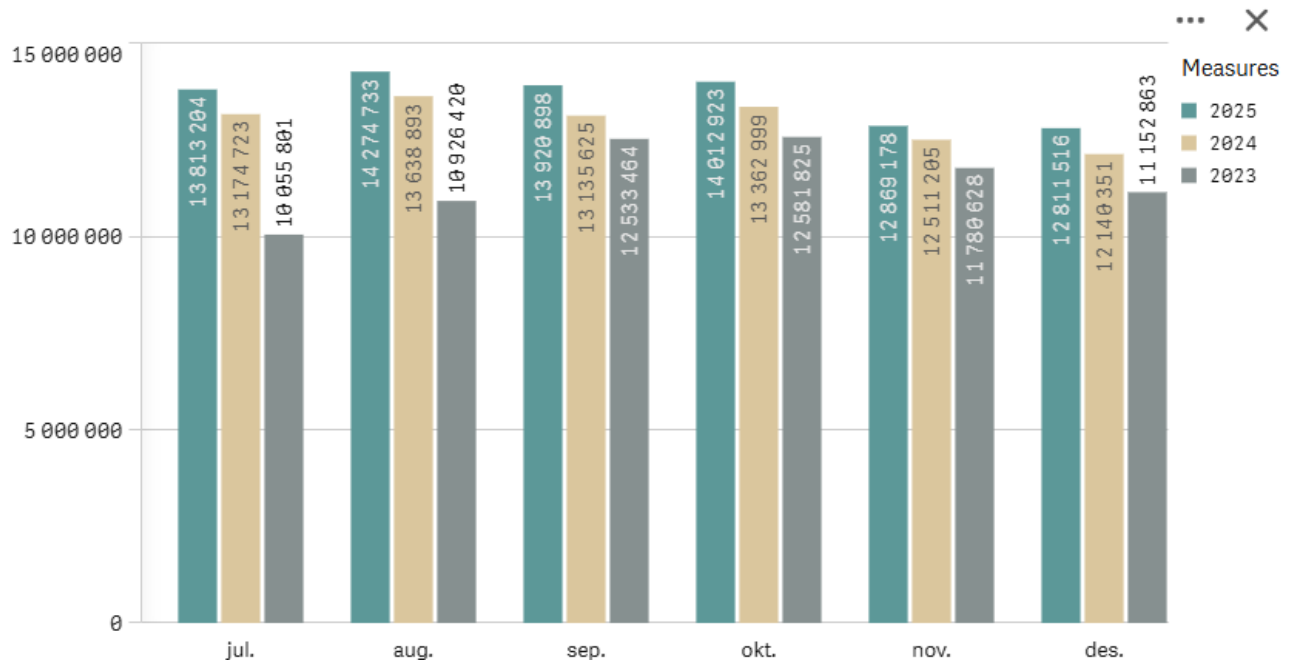


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Førdepakken	Prop. 137 S (2014–2015) Prop. Prop. 33 S (2024–2025)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028 (2033, utvida)

Oversikt andre halvår 2025

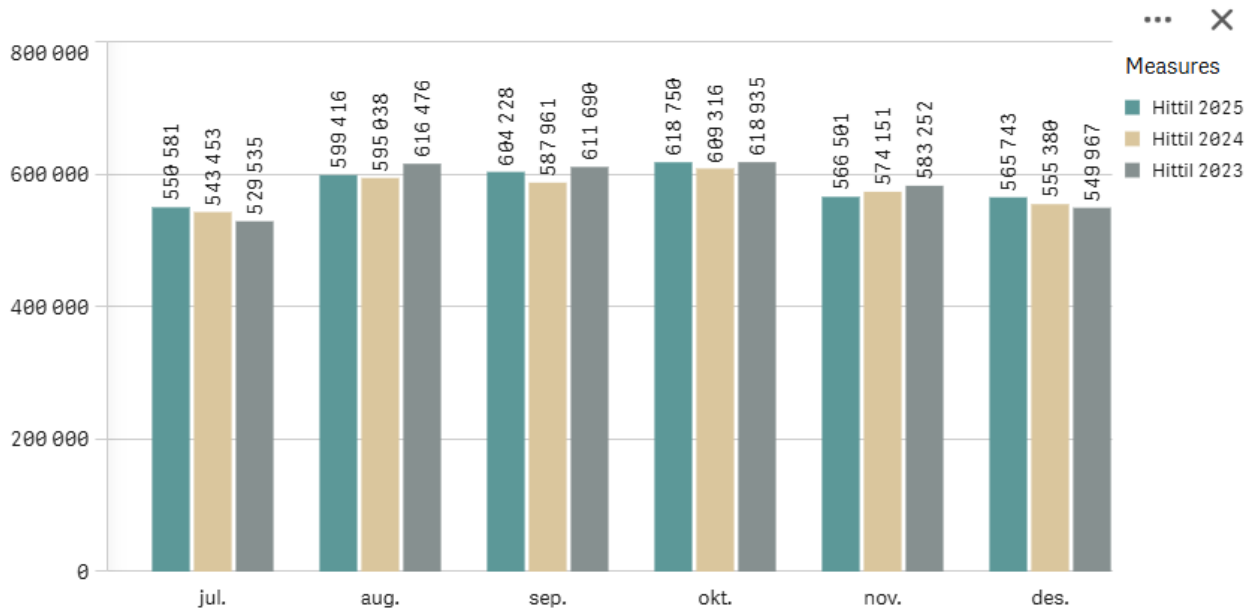


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 19 050. Det er 2 245 meir enn budsjettet for året. Realisert snittakst i denne perioden er 23,31 kr. Det er 0,14 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 81,7 mill. kr. Det er 4,8 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 3 505 219 i andre halvår. Det er 1,2 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 30,8 prosent i andre halvår 2025. Det er 5,1 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 31 prosent i andre halvår 2025. Det er 0,2 prosent lågare enn i andre halvår 2024.

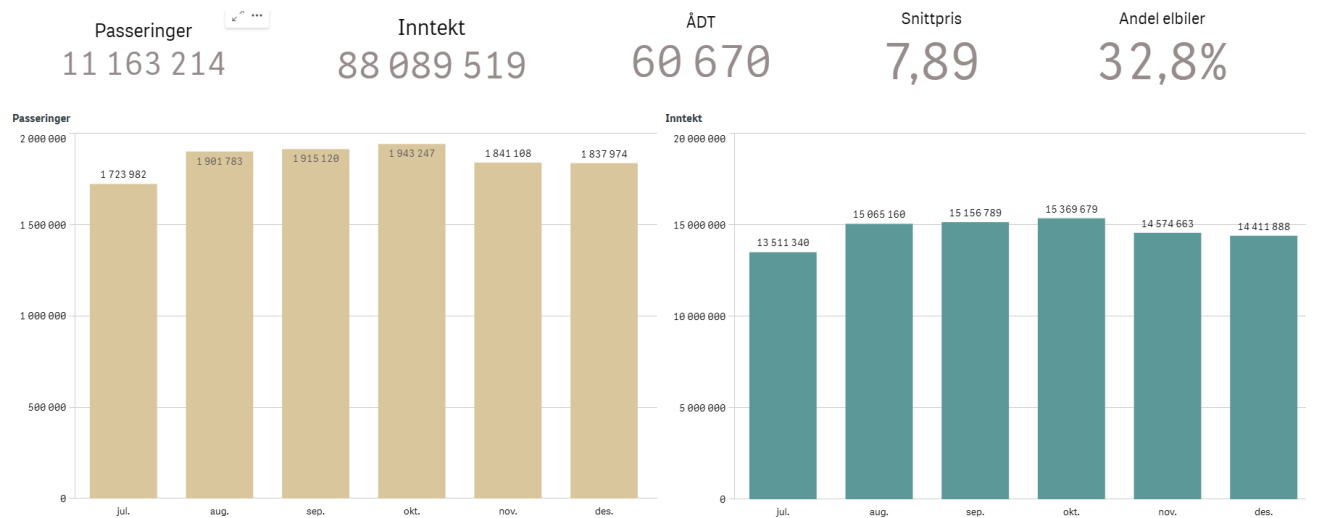
Merknader

Stortinget vedtok 27. januar 2025 å forlenga innkrevjinga i Førdepakken med fem år. Den 23.05.25 blei bompengetakstane justerte for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst.

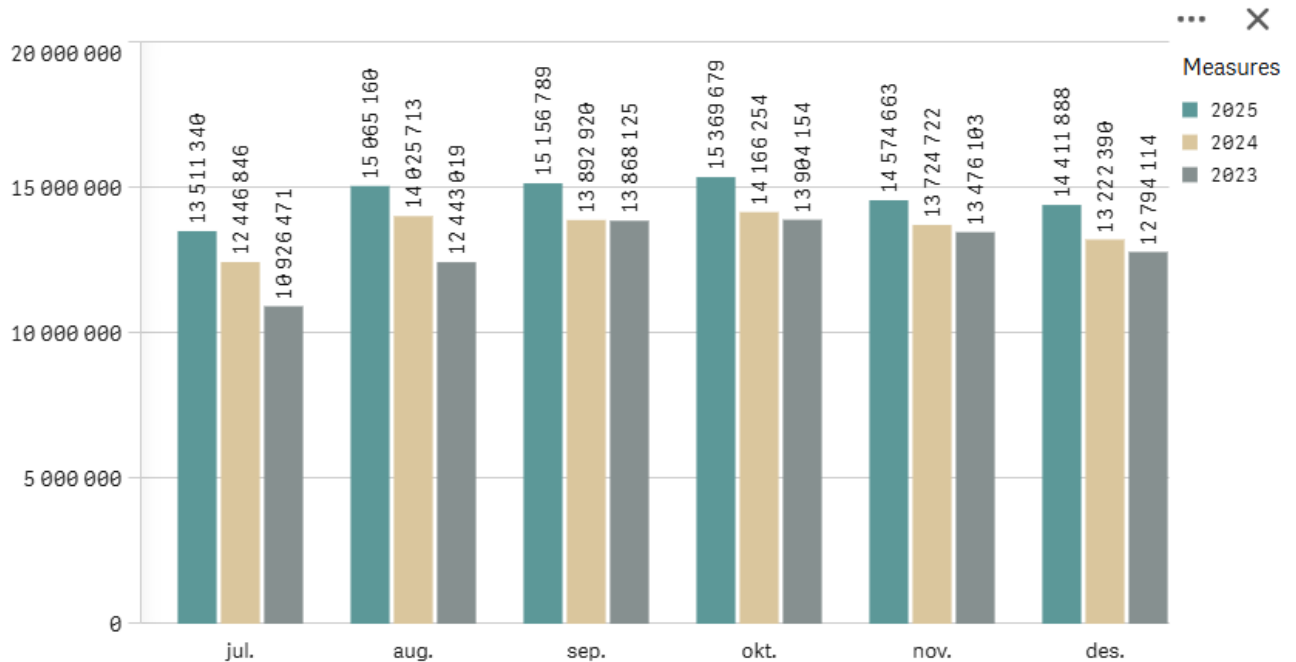


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Haugalandspakken	St. prop nr. 57 (2006– 2007) St. prop nr. 123S (2023-2024)	Rogaland fylkeskommune	2008 – 2024. (2026)

Oversikt andre halvår 2025

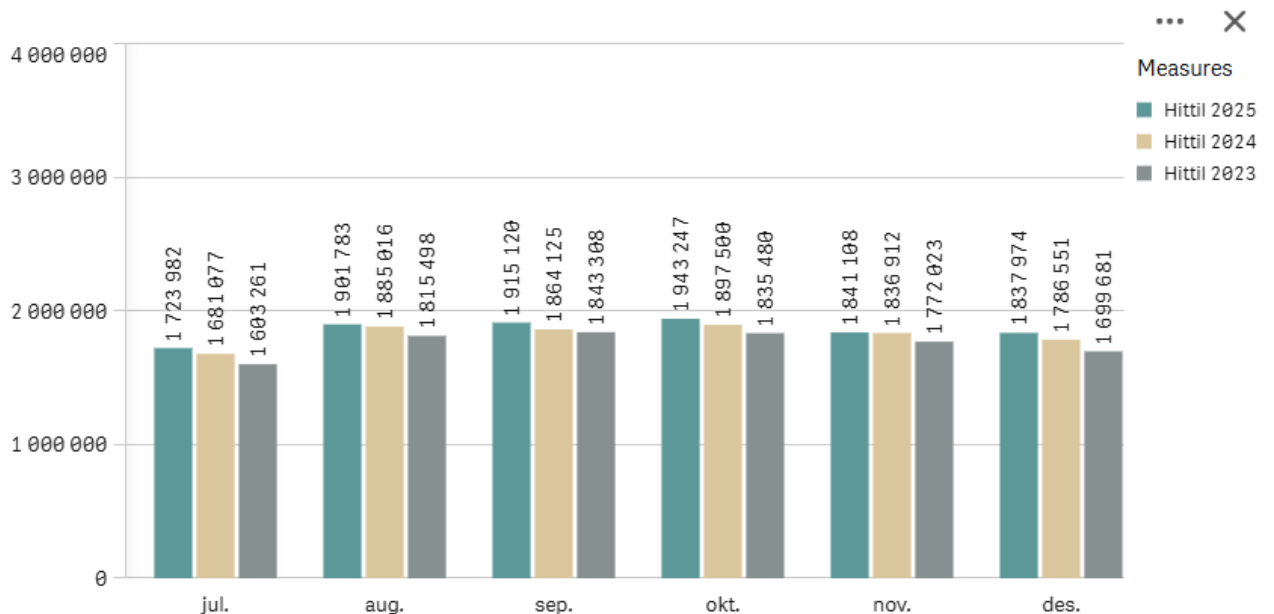


Passeringsinntekt andre halvår 2025, 2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 60 670. Det er 3170 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 7,89 kr. Det er 2,58 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringinntektene i andre halvår 2025 er 88,1 mill. kr. Det er 8,1 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar i andre halvår er 11 163 214. Det er 1,9 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 32,8 prosent i andre halvår 2024. Det er 5,4 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 26,1 prosent i andre halvår 2025. Det er 0,2 prosent lågare enn i andre halvår 2024.

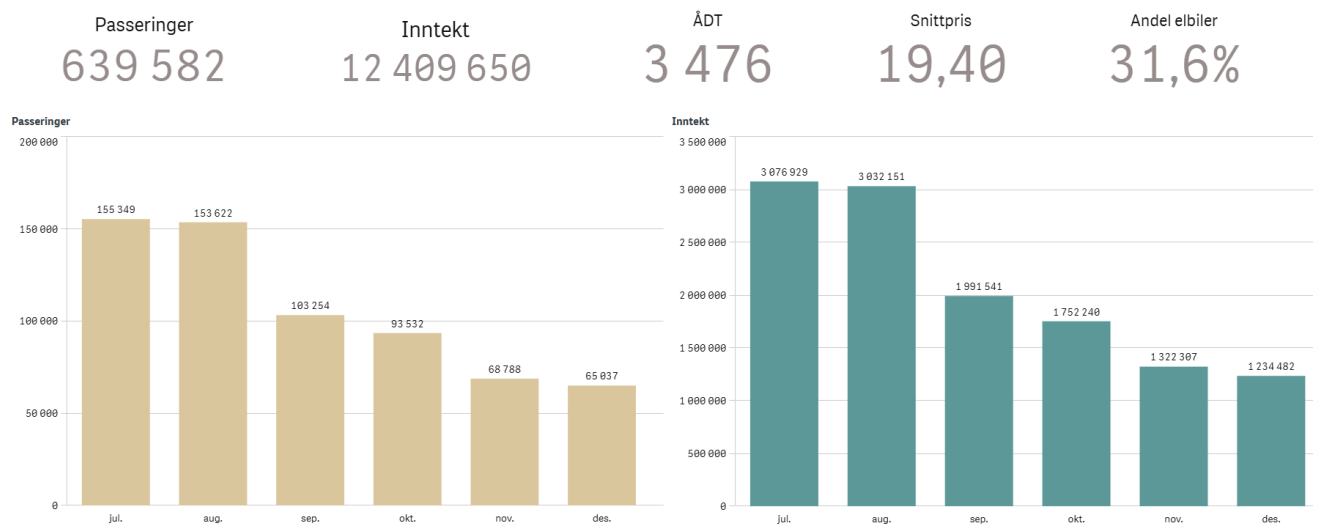
Merknader

Snittaksten er høgare enn lagt til grunn i den første proposisjonen, noko som skuldast bortfall av innkrevjing i fire stasjonar frå 1. juli 2023. Snittaksten har også auka grunna redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy frå 1. september 2023. Den 23.05.2025 blei bompengetakstene i Haugalandspakken kpi- justerte. Innkrevjinga til Haugalandspakken vert avvikla når innkrevjinga i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy startar opp kl. 12.00 30. mars 2026.

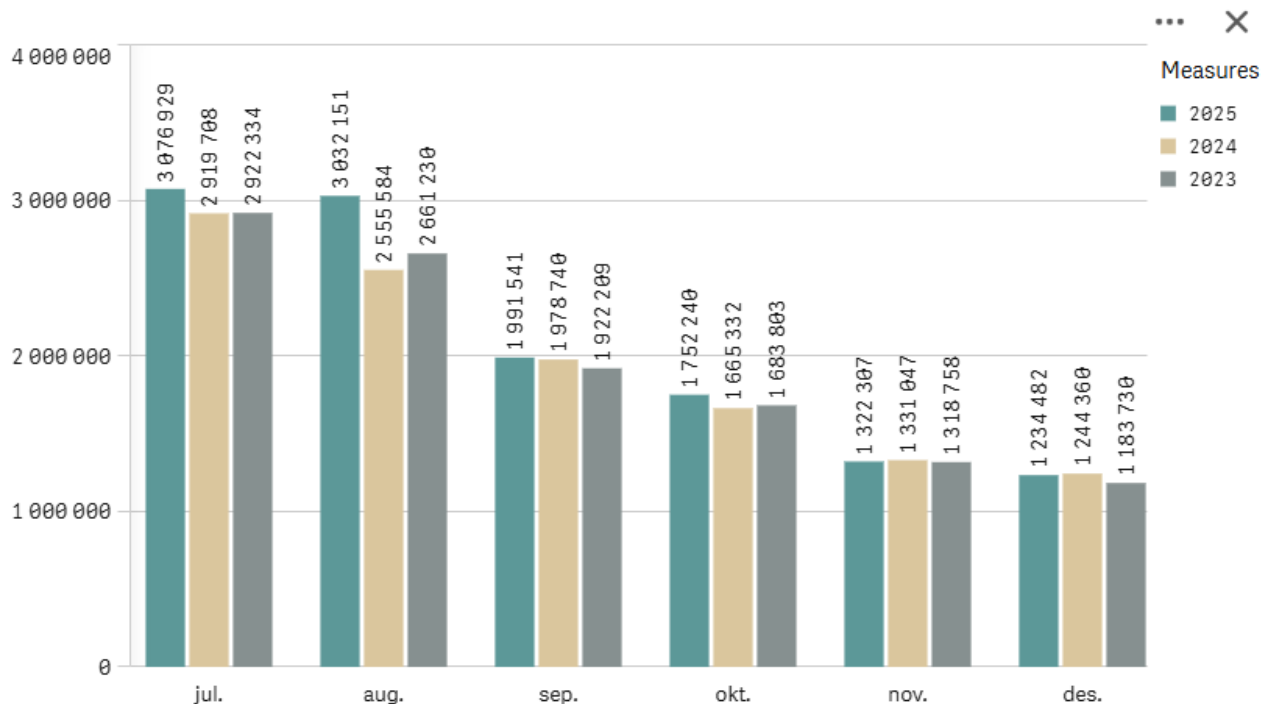


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Kvammapakken	St.prp. nr. 77 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2010 – 2029.

Oversikt andre halvår 2025

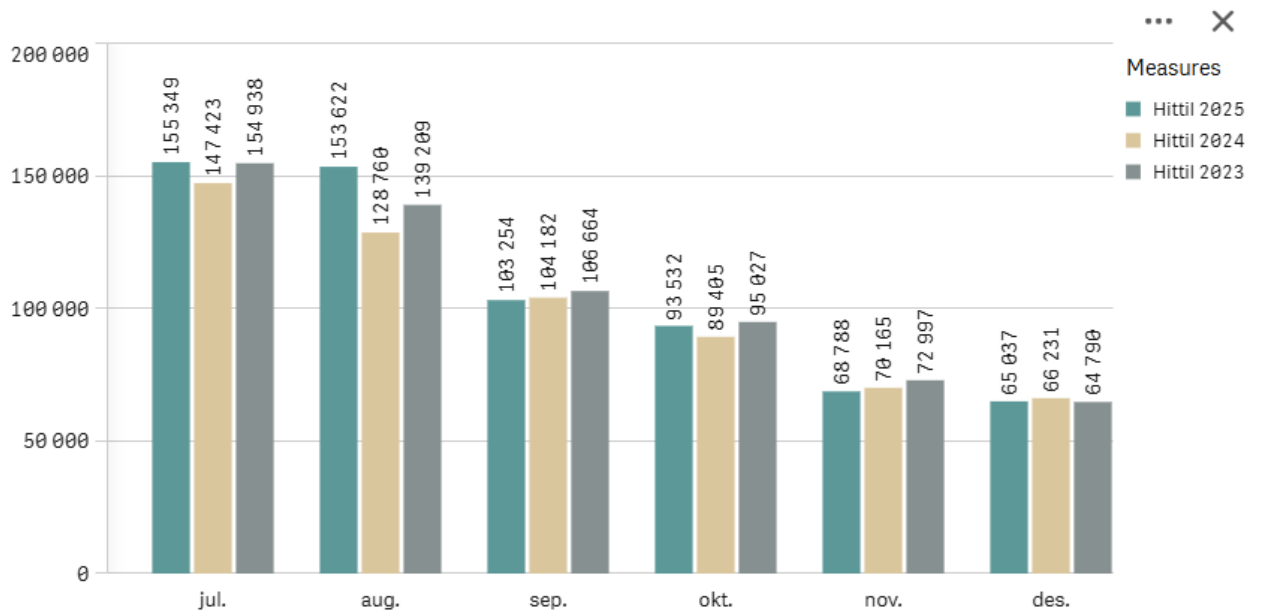


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 3476. Det er 681 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 19,40 kr. Det er 4,1 kr. lågare enn fastsett for året.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 12,4 mill. kr. Det er 6,1 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Talet passeringar i andre halvår er 639 582. Det er 5,5 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 31,5 prosent i andre halvår 2025. Det er 6,6 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 13,3 prosent i andre halvår 2025. Det er det same som i andre halvår 2024.

Merknader

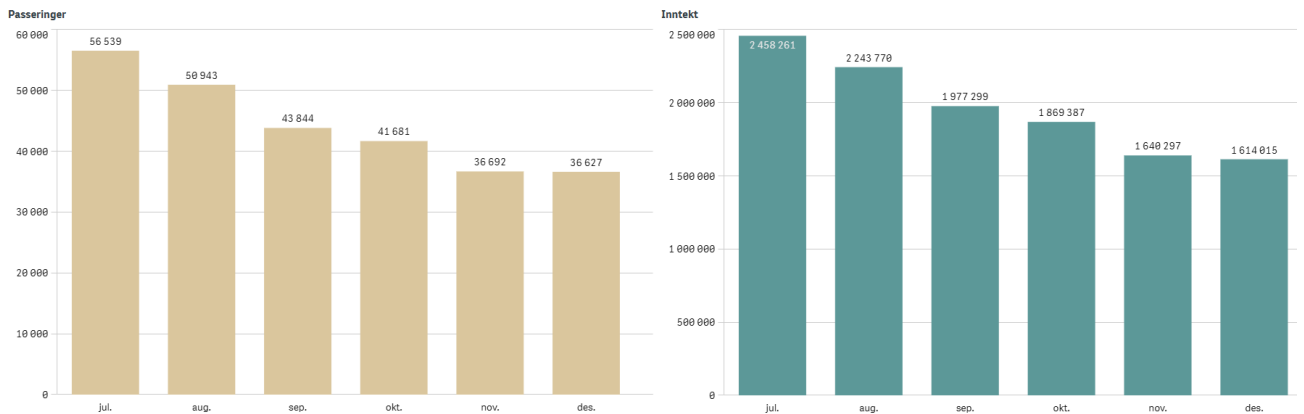
I samband med salderinga av 2022 budsjettet mottok Ferde 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet Kvammapakken. Takstane vart satt ned 22.mars 2022. Prosjektet er ferdigrevirert og utbygt. Takstane vart kpi- justert 23.5.2025. Det er ikkje innført redusert elbilrabatt i dette prosjektet.



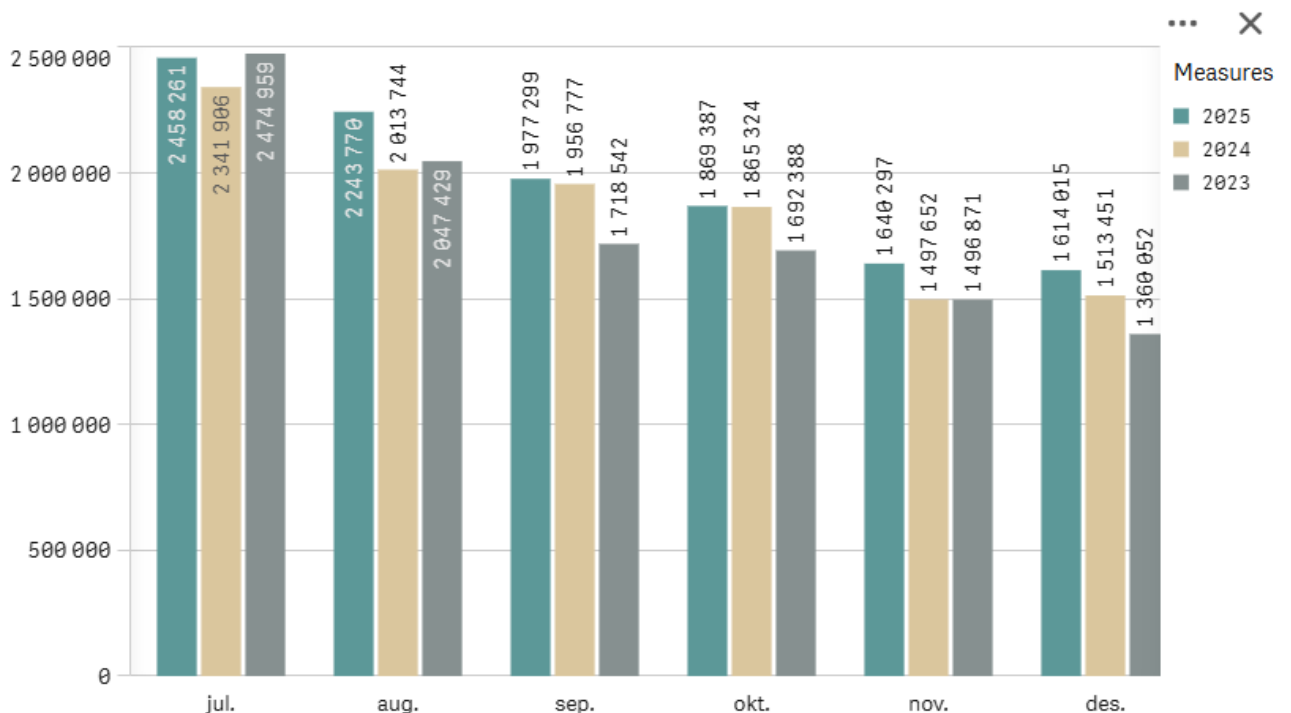
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Kvinnheradpakken	Prop. 100 S (2021-2022)	Vestland fylkeskommune	2023 – 2038

Oversikt andre halvår 2025

Passeringer 266 326 Inntekt 11 803 029 ÅDT 1 447 Snittpris 44,32 Andel elbiler 28,8%

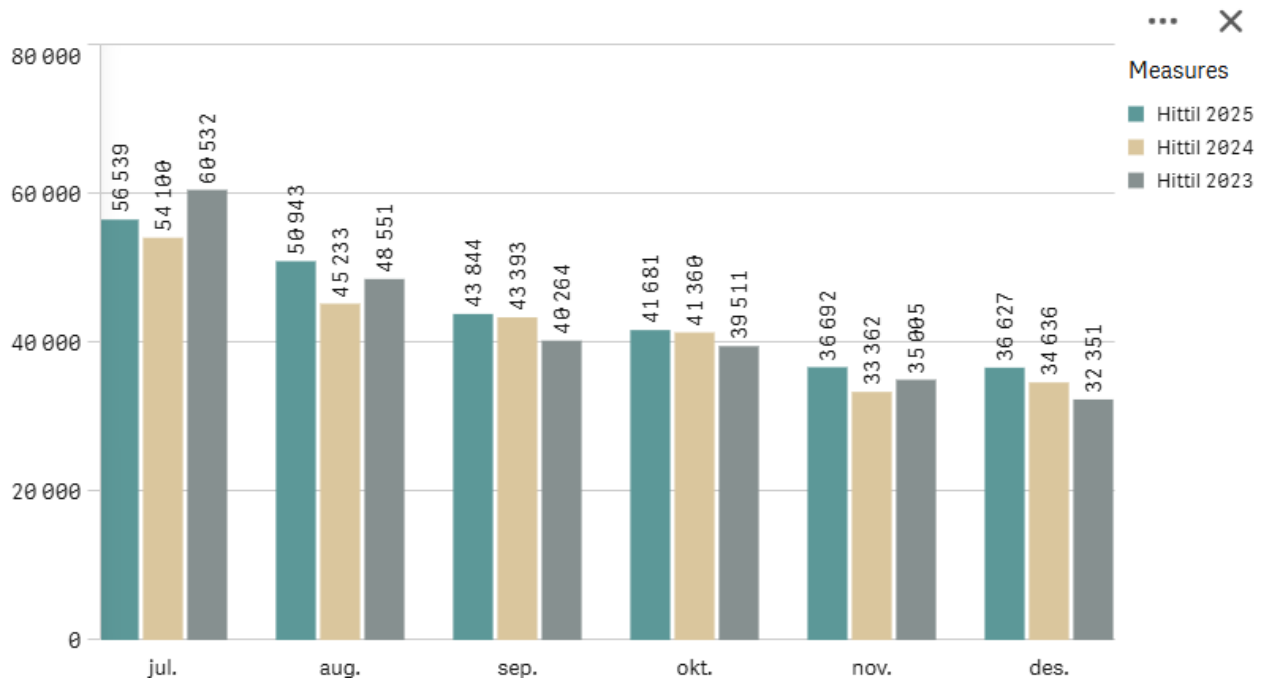


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025, 2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 1447. Dette er 210 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 44,32 kr. Det er 5,34 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 11,8 mill. kr. Det er 5,5 prosent høgare enn same periode i 2024. Talet passeringar er 266 326 i andre halvår 2025. Det er 5,6 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 28,8 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,3 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Det ligg ikkje føre statistikk på fritakspasseringar i dette prosjektet.

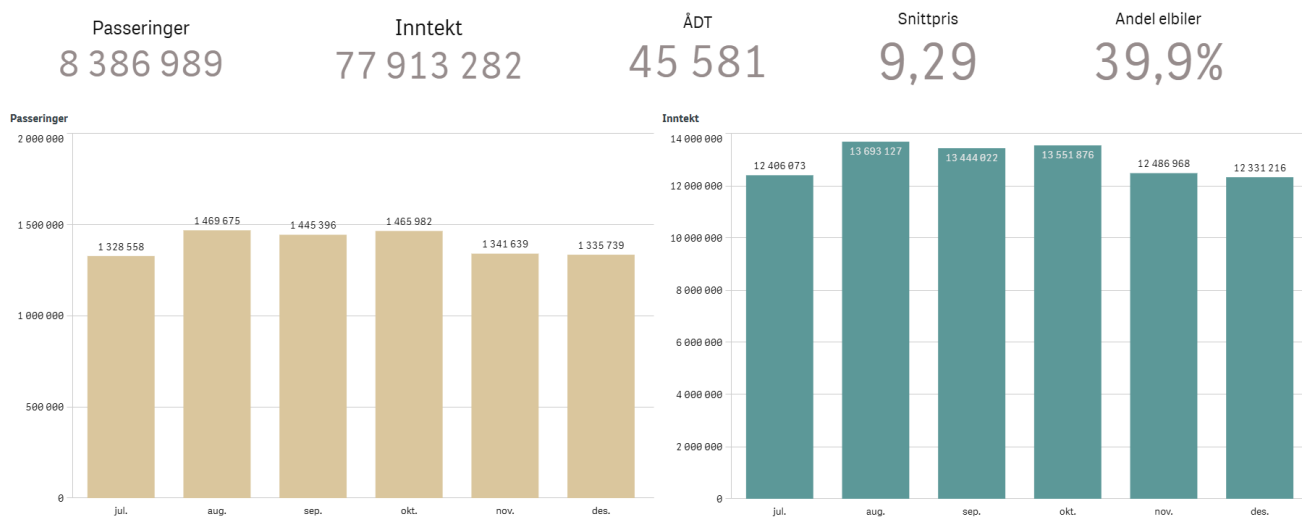
Merknader

Elbilrabatten vert redusert til 30 prosent 1.mars 2026. Ferde har no fått fullmakt frå Kvinnerad kommune og Vestland fylkeskommune til å søka om takstendringar for å halda oppe snittaksten.

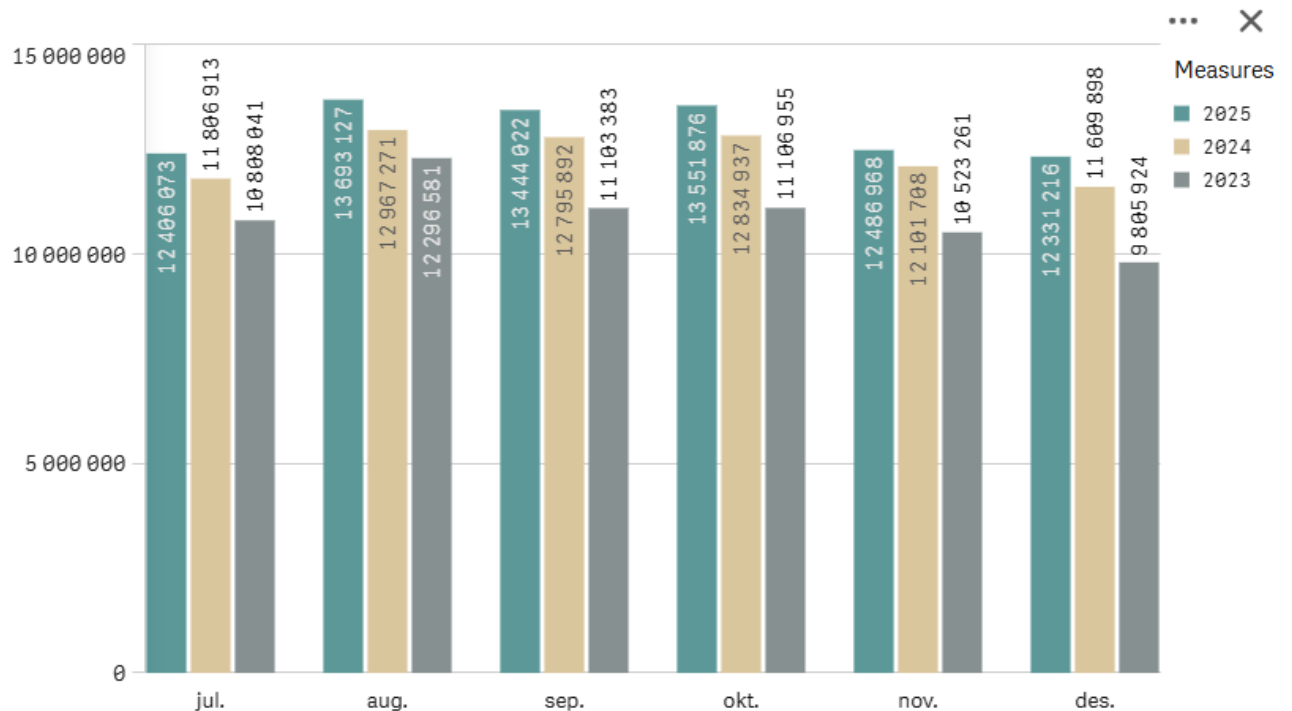


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Nordhordlandspakken	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2031.

Oversikt andre halvår 2025

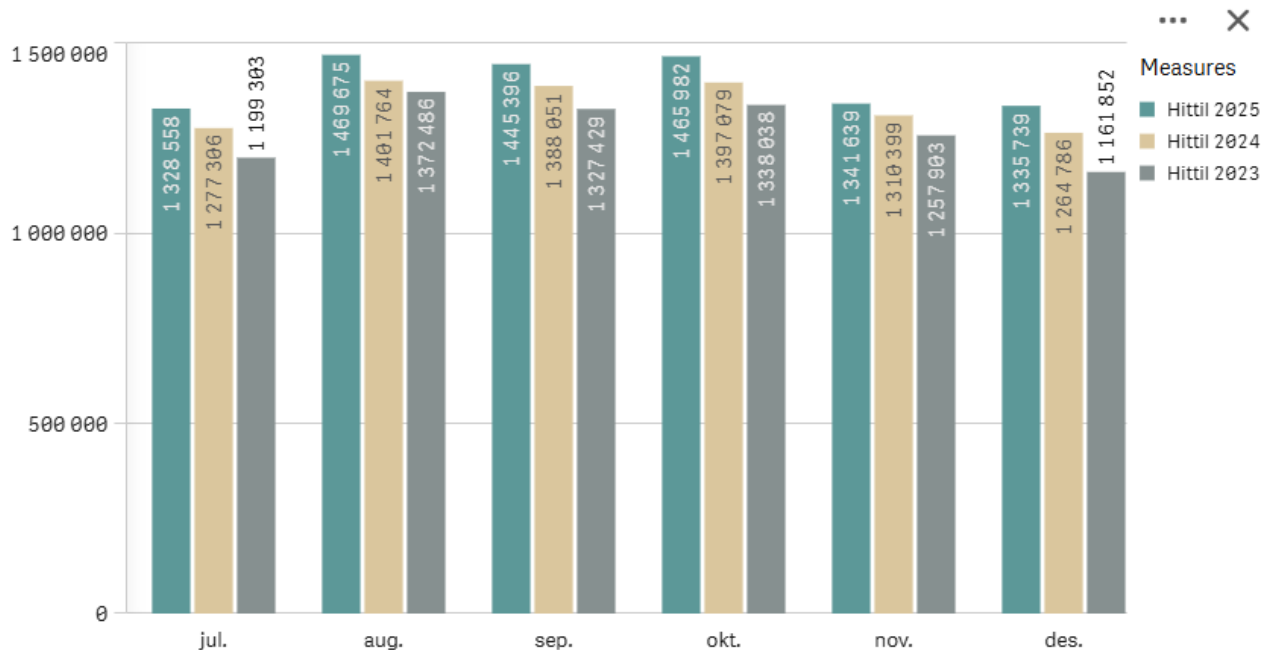


Passeringsinntekt andre halvår 2025, 2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 45 581. Det er 5940 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 9,29 kr. Det er 0,68 høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 77,9 mill. kr. Det er 5,1 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar i andre halvår 2025 er 8 389 989. Det er 4,3 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 39,9 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,6 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 45,5 prosent i andre halvår 2025. Det er 0,2 prosent høgare enn i andre halvår 2024.

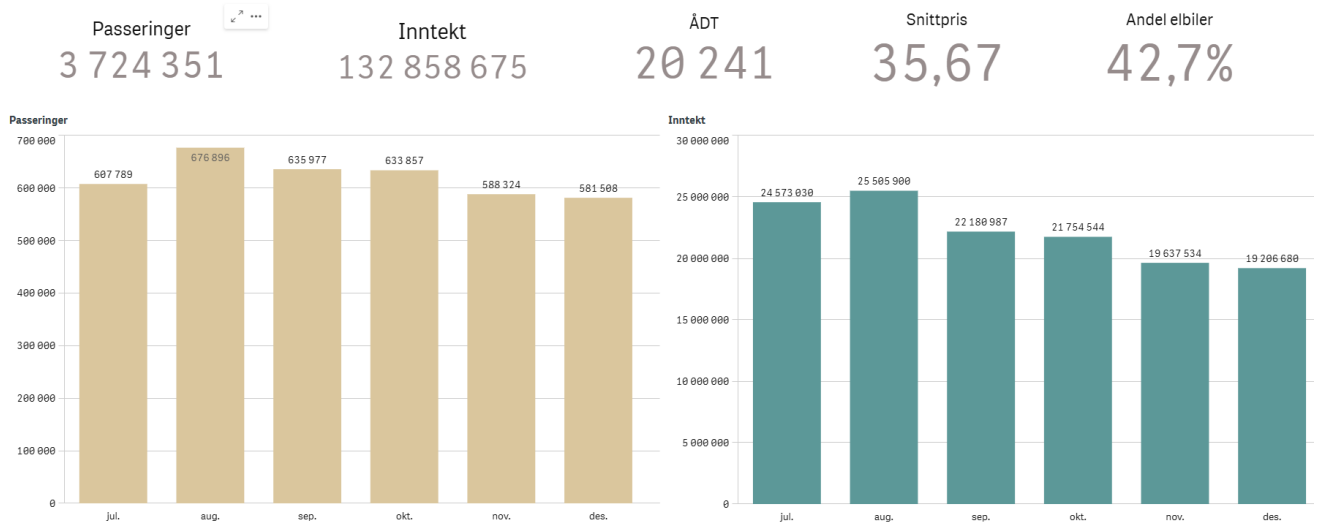
Merknader

Inntektsauken skuldast generell trafikkauke og kpi-justering av takstane 14.6.2024 og 23.5.2025. Det er potensiale for å auka inntektene frå elbilpasseringar ved å redusera rabatten for nullutsleppskøyretøy i Nordhordlandspakken, om Alver kommune gjev tilslutnad til ei slik rabattendring.

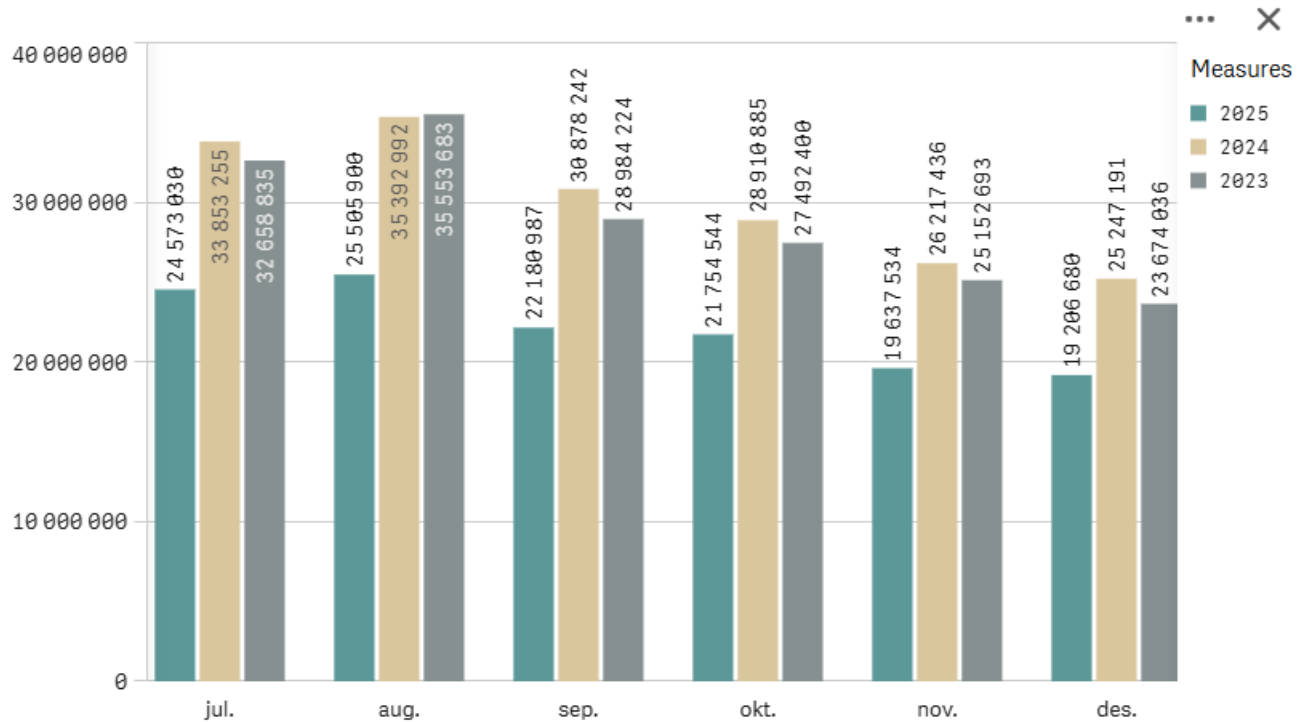


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 13 Ryfast	Prop. 109 S (2011–2012)	Statens vegvesen Divisjon Utbygging	2023 – 2041.

Oversikt andre halvår 2025

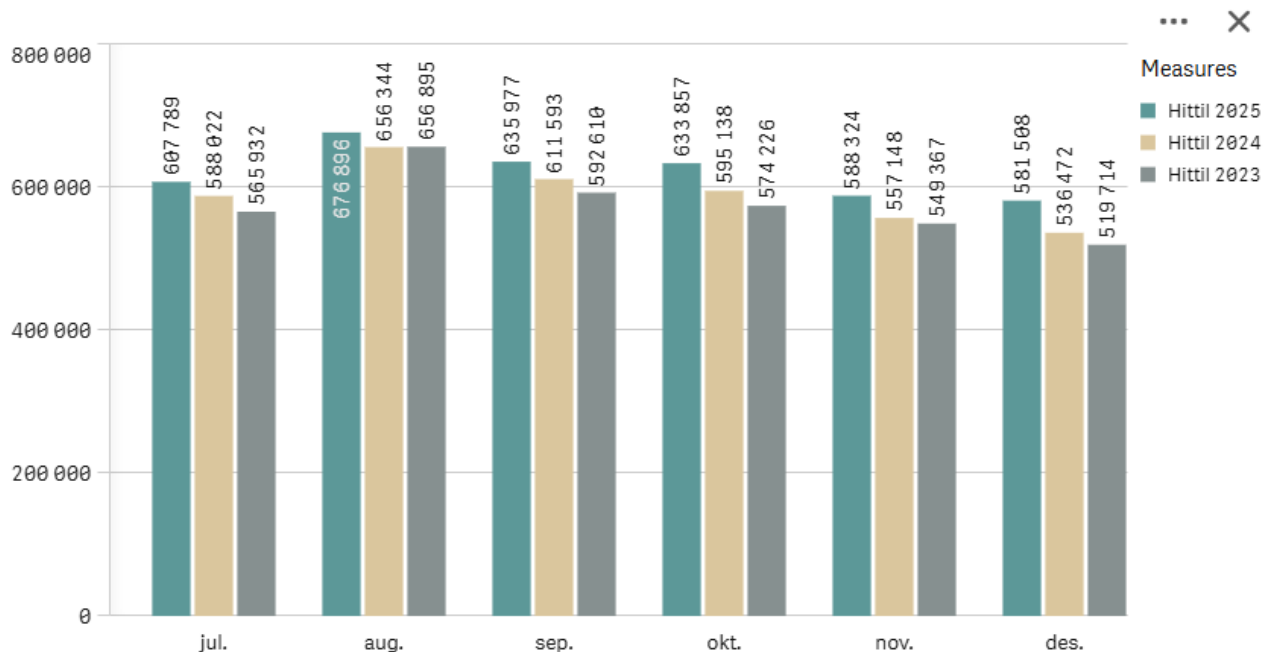


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst andre halvår

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 20 241. Det er 2223 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 35,67 kr. Det er 6,98 kr. lågare enn fastsett for året.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 132,9 mill. kr. Det er 26,4 prosent lågare enn i same periode i 2024. Men med tilskottet er «passeringsinntektene» om lag 10 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 3 724 351. Det er 5,1 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 42,7 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,3 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 24,8 prosent i andre halvår 2025. Det er 0,8 prosent lågare enn i andre halvår 2024.

Merknader

Frå 2.7.2025 vart takstane, inklusive snittakstkravet, i Ryfast redusert med 33 prosent ut året 2025, grunna ekstraordinært tilskott på 67 mill. kr. I tillegg til



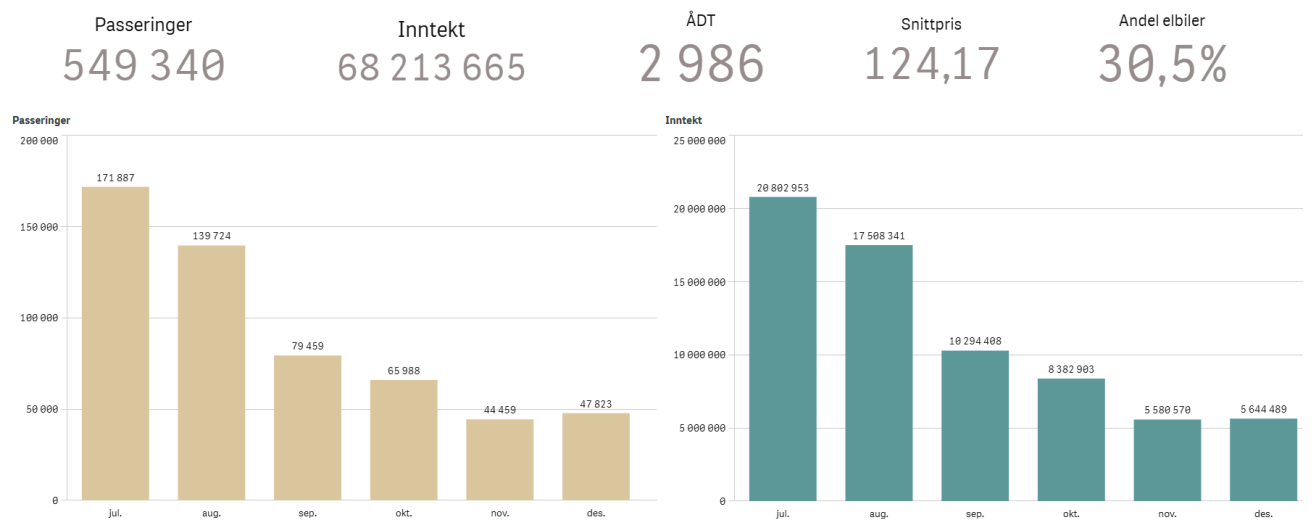
passeringsinntektene og tilskottet for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda kjem også tilskottet på om lag 15,9 mill. kr. frå Bymiljøpakken som kompensasjon for felles timesregel.

	2024, andre halvår	2025, andre halvår
Berekna passeringssinntekt	199 848 675	180 500 002
Ekstra tilskott for takstreduksjon	-	67 000 000
Kompensasjon for felles timesregel	23 502 202	15 956 959
Sum:	223 350 877	263 456 961

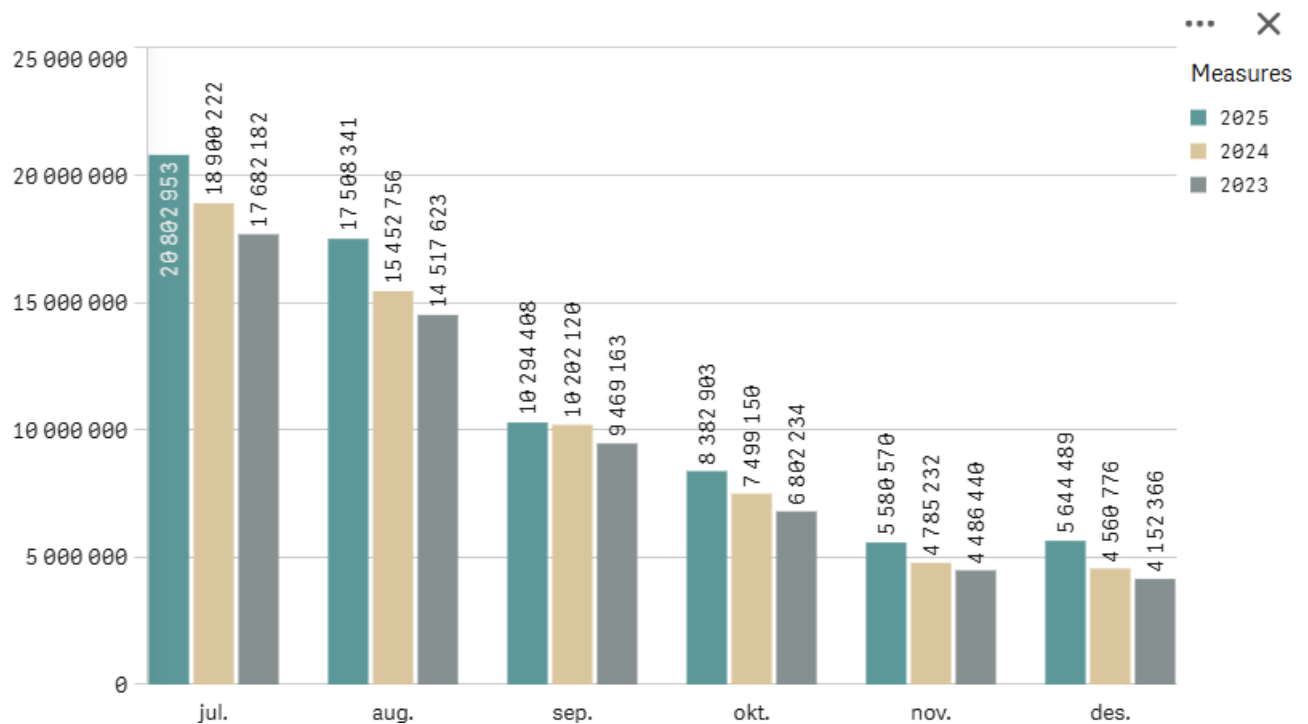


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	St.prp. nr. 2 (2005-2006)	Statens vegvesen Divisjon Utbygging	2013 – 2028. (2030)

Oversikt andre halvår 2025

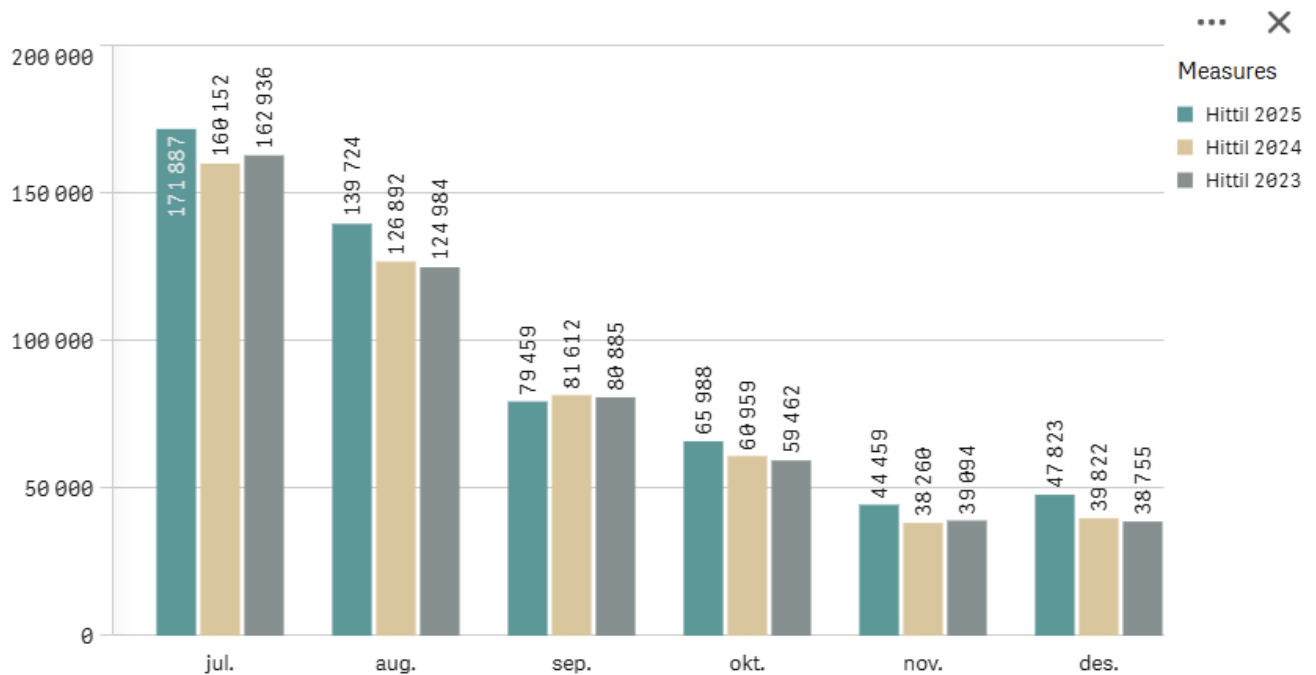


Passeringsinntekt andre halvår 2025,2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025, 2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 2986. Det er 748 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 124,17 kr. Det er 43,54 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 68,2 mill. kr. Det er 11,1 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 549 340. Det er 8,2 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 30,5 prosent i andre halvår 2025. Det er 5,5 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 1,4 prosent i andre halvår 2025. Det er det same som i andre halvår 2024.

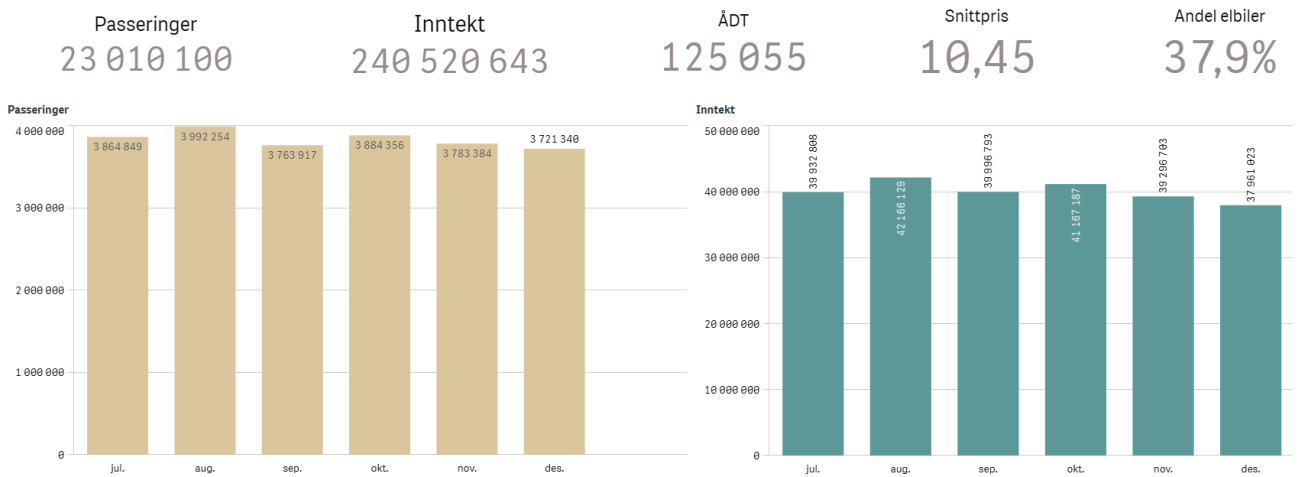
Merknader

Rabatten for nullutsleppskøyretøy vart redusert 1.7.2024. Samstundes vart takstane kpi- justerte. Takstane vart igjen kp- justerte 23.5.2025. Prosjektet er avhengig av god sommartrafikken. 45 prosent av passeringane i 2025 var i månadane juni, juli og august.

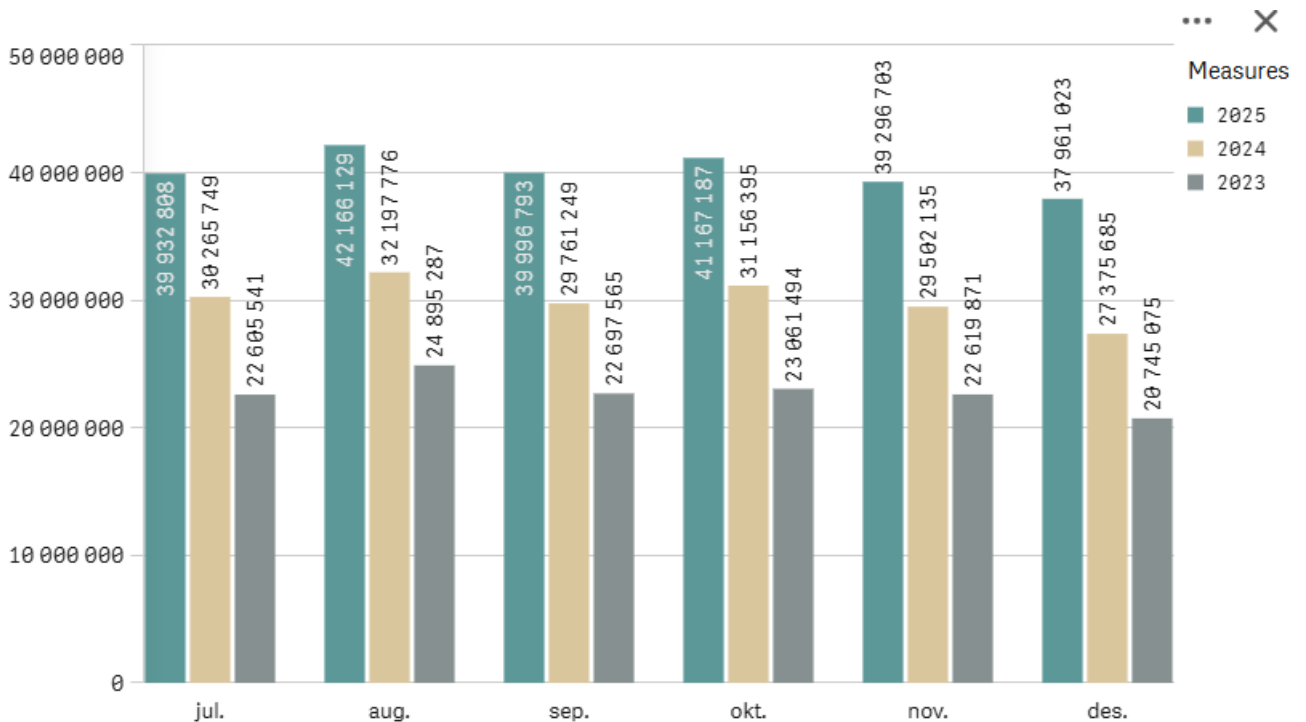


Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (fase 3)	Prop. 95 S (2021–2022)	Statens vegvesen Transport og samfunn	2022 – 2039.

Oversikt andre halvår 2025

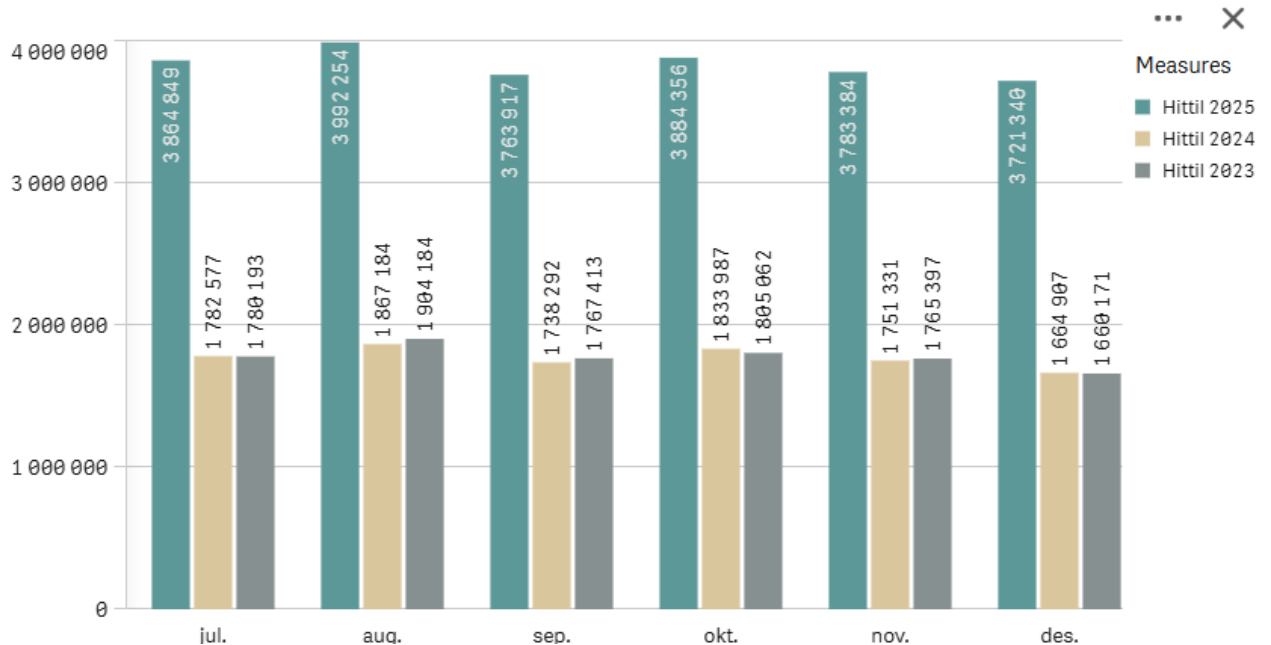


Passeringsinntekt andre halvår 2025, 2024 og 2023





Passeringar andre halvår 2025,2024 og 2023



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i andre halvår 2025 er 125 055. Det er 13 055 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 10,45 kr. Det er 5,38 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i andre halvår 2025 er 240,5 mill. kr. Det er 33,4 prosent høgare enn i same periode i 2024. Talet passeringar er 23 010 100. Det er 116,3 prosent høgare enn i same periode i 2024.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 37,9 prosent i andre halvår 2025. Det er 4,6 prosent høgare enn i andre halvår 2024. Andel fritakspasseringar er 44,6 prosent i andre halvår 2025. Det er 31,5 prosent høgare enn i andre halvår 2024.

Merknader

I dei nye stasjonane starta innkrevjing opp 10.2.2025, bortsett frå på Oddernesbrua der innkrevjinga starta opp 23.5.2025. Trafikken er høgare enn rekna med i prop. Snittaksten er lågare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som mellom anna skuldast høgare elbilandel og langt høgare fritaksandel enn føresett. Det er potensiale



for å redusera rabatten for elbilar om Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune ønsker det.

