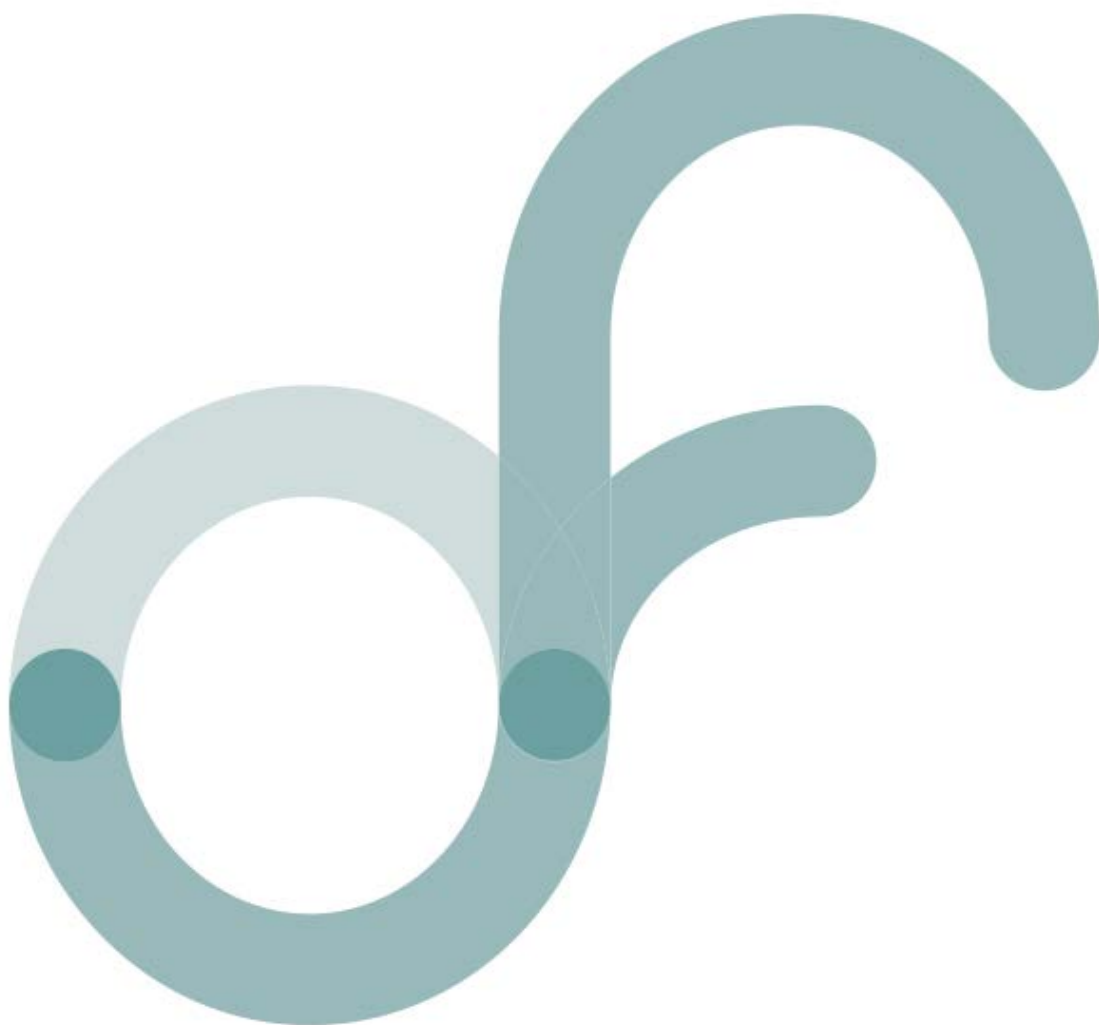


Rapport til eigarane 2022 - 1



Innholdsliste

Innleiing	2
1. Mandat og føringar	3
2. Status for gjennomføringa av bompengereforma	6
3. Trafikkdata og bompengeinntekter	8
4. Finans og økonomi.....	25
5. Strategiar og planar.....	32

Innleiing

Ferde sine verdiar er open, påliteleg, etterretteleg og nyskapande (OPEN). Selskapet ønskjer å vera ein gjennomsiktig organisasjon, både overfor trafikantar, oppdragsgjevarar, media og samarbeidspartnarar. Me vil derfor informera om samfunnsoppdraget vårt og om korleis me utfører det. Styret i Ferde AS ønskjer eigarrapportering 2 gongar per år utover årsrekneskapen og rapportering i samband med generalforsamlinga. Dette er den første formelle rapporteringa til alle eigarane våre i 2022. Ferde tek gjerne i mot innspel frå eigarane i høve til denne rapporteringa.

Ferde si strategiske målsetjing for perioden 2021- 2023 er gjennom arbeid i eigen region å vera ei drivkraft for berekraftig, effektiv og sikker finansiering av bompengeprojekt i Norge.

2022 er det første året for Ferde som eit reint bompengeselskap, det vil seia utan ei utferdarverksemd. Gjensidige Forsikring ASA inngjekk 29.06.2021 avtale om kjøp av utferdarverksemda til Ferde, det vil seia kjøp av dotterselskapet Flyt AS. Salstransaksjonen for avhendinga av selskapet med tilsette og kundeportefølje vart gjennomført 29. oktober 2021. Salsvederlaget på 409 mill. kr. har styrka økonomien i prosjekta med om lag 324 mill. kr., etter fråtrekk for tilretteleggingskostnadar ved salet på om lag 20 mill. kr. og den bokførte aksjeverdien på 65 mill. kr.

Fremtind Service AS og Flyt AS er per i dag dei store aktørane i utferdarmarknaden, men det er også ein del andre aktørar som no etablerer seg. Ferde er svært spent på korleis denne nye organiseringa med nye kommersielle aktørar og nye systemløyseringar vil påverka Ferde sine kostnadar. Per i dag er det usikkert om utskiljinga vil gje effektivitetsvinst på kort og lang sikt.

Trafikken i prosjekta i regionen er høgare i 2021 enn i 2020, men ikkje heilt på 2019 nivå. Trafikkmønsteret avspeglar Corona situasjonen i 2020 og 2021 med periodar med nedstenging og redusert mobilitet. Elbilandelen er stadig veksande i alle prosjekta. Det er venta at denne utviklinga vil halda fram. Med dagens takstar og takstordning vil det innebera sterkt reduserte inntekter i tida framover.

Bergen 2. februar 2022

Trond Juvik
Adm.dir

1. Mandat og føringar

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). Dei tre fylkeskommunane eig selskapet med ein tredjedel kvar. Færre selskap skal medverka til auka profesjonalitet i bompengesektoren. Det overordna målet for Ferde ut frå bompengereforma er å sørgja for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest. Brukarvenleg innkrevjing skal også prioriterast.

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

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjevar (dei tre fylkeskommunane i regionen, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjevar sin rett til rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbygger og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr. I Bypakke Bergen (knytt til Miljøløftet) er det Vestland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) er det Rogaland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 2 er det Statens vegvesen som er part i finansieringsavtalen, grunna at E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen er eit riksvegprosjekt.

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Myndighet og regelverk – avdeling Brukarfinansiering (BFIN) er tilsynsmynde for bompengeverksemda. BFIN utarbeider og implementerer regelverk på bompengeområdet og gjev godkjenningar og løyve, mellom anna takstvedtak.

Ferde sine oppgåver er å:

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

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

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

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

For at staten skal kunna vurdera om ein har nådd måla for bompengereforma på strategisk nivå, er det utvikla 5 nøkkeltalsindikatorar som Ferde og dei andre regionale bompengeselskapa blir målte på:

- Driftskostnad per passering
- Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt
- Realiseringsgrad på passeringar utan avtale
- Identifiseringsgrad
- Vekta gjennomsnittleg effektiv lånerente inklusive sikringskostnadar

Positiv utvikling på desse nøkkeltalsindikatorane er viktig for at Ferde skal lukkast som regionalt bompengeselskap.

Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde

Styring og kontroll med bompengane, og det at fylkeskommunane er garantistar, er i St. meld. 25 (2014 – 2016) omtala som viktig motivasjon for den fylkeskommunale eigarskapen av bompengeselskapa. I eigarane sin strategi for Ferde er det krav om at drifta av selskapet er

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

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

«Eierne er opptatt av at selskapet aktivt tar ansvar for klimakrisen som verden ser i dag, og

følgelig tar del i Norges klimamål for 2030, som er å redusere utslippene med 50-55% mot 1990-nivå. Selskapet skal dokumentere og rapportere på hvilke tiltak som er satt i verk og effekten av disse.»

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

2. Status for gjennomføringa av bompengereforma

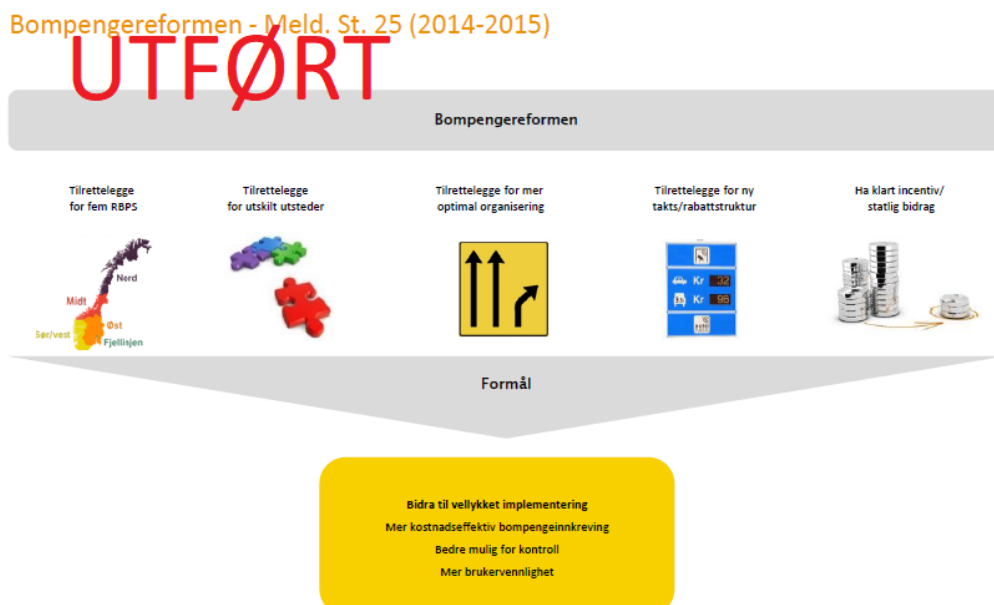
Bompengereforma er no stort sett gjennomført, i alle fall sett frå Ferde si side.

Ferde har kjøpt og innfusjonert alle dei tidlegare bompengeselskapa i regionen. Denne prosessen vart avslutta i løpet av 2019. Nye bompengeprojekt som kjem til vert til projekt, ikkje selskap, i Ferde.

Eit anna element i bompengereforma er «meir optimal organisering og ansvarsdeling». Eit element i dette er ansvar for vegkantutstyret. Ansvaret for vegkantutstyret i eksisterande bompengestasjonar vart overført til dei regionale bompengeselskapa 4.12.2019. I alle nye bompengeprojekt er det bompengeselskapa som har ansvaret for vegkantutstyret.

Bompengereforma legg opp til at det er ulike roller med ulikt ansvar. Ferde har bedt Samferdselsdepartementet om nærmare avklaringar knytt til denne oppgåve- og rollefordelinga. Dette gjeld særleg grensesnittet mellom myndighetsrolla og den operative rolla. Regionreforma og intern omorganisering av Statens vegvesen har aktualisert behovet for slike avklaringar.

Alle prosjekta i bomregion sørvest driv innkrevjing basert på det standardiserte rabattsystemet (20 % brikkerabatt for lette køyretøy, ingen rabatt for tunge køyretøy og etterskottsfakturering). Prosjektet E39 Bergen – Os har per i dag 10% rabatt ut frå proposisjonen, men her vil det koma eit nytt takstvedtak hausten 2022 før oppstarten av innkrevjinga. Status for bompengerforma:



Ferde vil i åra framover ta i mot tilskott frå ordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda for prosjekta Førdepakken, Vossapakko, Hardangerbrua, Haugalandspakken, Rv 13 Ryfast, E39 Svegatjørn – Rådal og E18 Tvedestrand – Arendal.

Ferde har for 2020 og 2021 fått eit «ekstraordinært» tilskott for E18 Tvedestrand – Arendal og Hardangerbrua. For 2022 har Ferde motteke 180 mill. kr. i ekstratilskott til Hardangerbrua. Det vart også gjeve avviklingstilskott til E134 Stordalstunnelen, T- forbindelsen og Finnfast og midlar for halvering av takstane i Kvammapakken. Desse ekstraordinære tilskotta kan ein kan sjå på som ei vidareutvikling av elementet statlege incentivordningar» i bompengereforma eller som ad-hoc vedtak basert på politiske ynskje, budsjettforlik og sviktande økonomi i enkelt prosjekt (ref. Hardangerbrua).

Eit femte mål med reforma er å skilja dei to rollene som bompengeselskapa har som utferdar (utsteder) og operatør. Ferde har skilt ut utferdarverksemda si gjennom salet av dotterselskapet Flyt AS til Gjensidige Forsikring ASA, frå 1.11.2021. Alle bompengeselskapa har skilt ut utferdarverksemda si innan fristen som var 31.12.2021.

3. Trafikkdata og bompenginntekter

Passeringar i Ferde sine prosjekt i 2021 og 2020

I 2021 har det vore om lag 255 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein nedgang på 0,3% frå 2020. Det er då berre tatt med trafikk frå prosjekt som hadde innkrevjing i 2021. Men reelt sett er det ein auke i trafikken i Ferde sitt område. Nedgangen skuldast at det var stogg i innkrevjinga i Kristiansand i 2021 fram til 1.september. Alle prosjekta, bortsett frå dei som har blitt avvikla i 2021 (Finnfast, T-forbindelen og Stordalstunnelen) har fleire passeringar i 2021 enn i 2020.

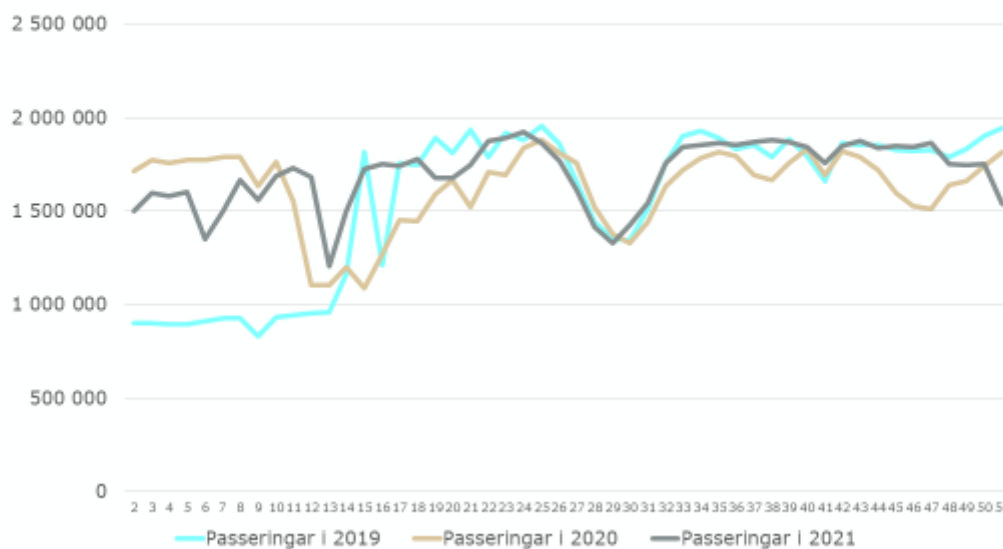
Prosjekt	2021	2020	Endring frå 2020	Merknad
Fv 45 Gjesdal	502 215	434 577	15,6 %	Auka vinterutfart/sommartrafikk i 2021
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	807 151	711 661	13,4 %	Auka trafikk i all mnd. i 2021, særleg på våren
E39 Rogfast	1 552 198	1 383 786	12,2 %	Trafikkvekst frå mars og ut året, elbilar frå 1.12.2021
Vossapakko	2 857 494	2 635 881	8,4 %	
Kvammapakken	969 700	910 484	6,5 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	7 307 211	6 897 265	5,9 %	
Bømlopakken	1 445 479	1 373 093	5,3 %	
Bypakke Bergen	88 054 989	84 355 632	4,4 %	
Askøypakken	7 944 384	7 621 273	4,2 %	
Nordhordlandspakken	14 742 966	14 183 307	3,9 %	
Førdepakken	6 829 582	6 594 473	3,6 %	
Haugalandspakken	39 153 310	38 497 426	1,7 %	
Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren)	69 324 178	68 334 673	1,4 %	
Finnfast	240 319	474 796	-49,4 %	Avslutta 1.7.2021
T-Forbindelsen	689 427	1 435 839	-52,0 %	Avslutta 1.7.2021
Samferdselspakken Kristiansand	6 972 430	19 727 969	-64,7 %	Starta opp igjen 1.9.2021, stogg frå 31.12.2020
E134 Stordalstunnelen	20 526	649 079	-96,8 %	Avslutta 15.1.2021
Rv13 Ryfast	6 162 283	0		Starta opp 1.2.2021
Sum:	255 575 842	256 221 214	-0,3 %	

Trafikken har særleg auka i prosjekta Fv45 (Fv450) Gjesdal, Rv7/Rv13 Hardangerbrua og Vossapakko – prosjekt som i stor grad mista «vinterutfarten» i 2020 grunna Corona nedstenginga. Trafikkauken i Rogfast har vore frå og med mars 2021 og ut året. Frå 1.12.2021 tel elbilpasseringar med i tala for Rogfast.

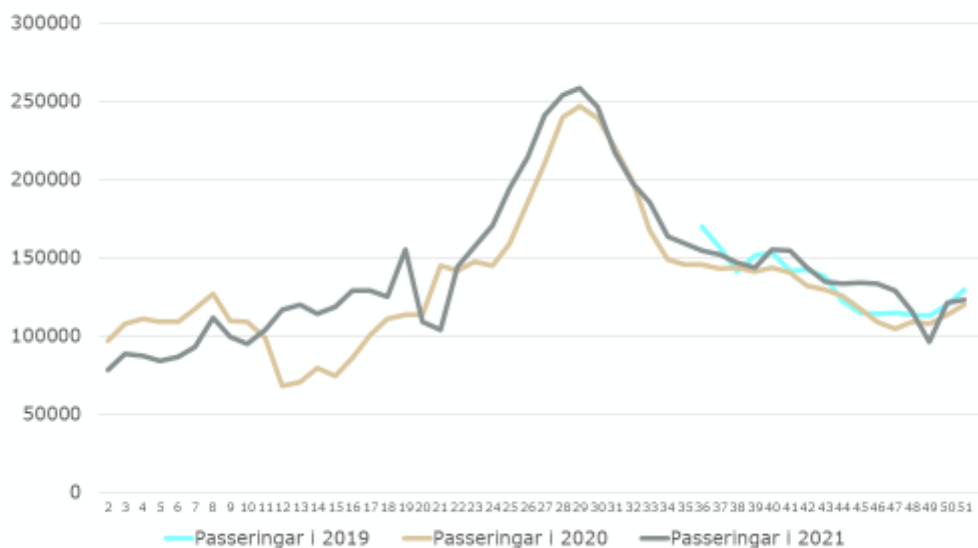
Samanlikna med 2020 er det ein generell trend at trafikken i 2021 er lågare i januar og februar og høgare i dei andre månadane - men om lag lik i sommarveke og tidleg på hausten - og om lag lik på slutten av året, for dei prosjekta som hadde innkrevjing heile året i 2020 og 2021. Dette trafikkmønsteret avspeglar Corona situasjonen i 2020 og 2021 med periodar med nedstenging og redusert mobilitet.


Trafikk per veke i 2019,2020 og 2021 i utvalde prosjekt:

Bypakke Bergen – passeringar per veke, utviding med nye bomstasjonar frå 6. april 2019.

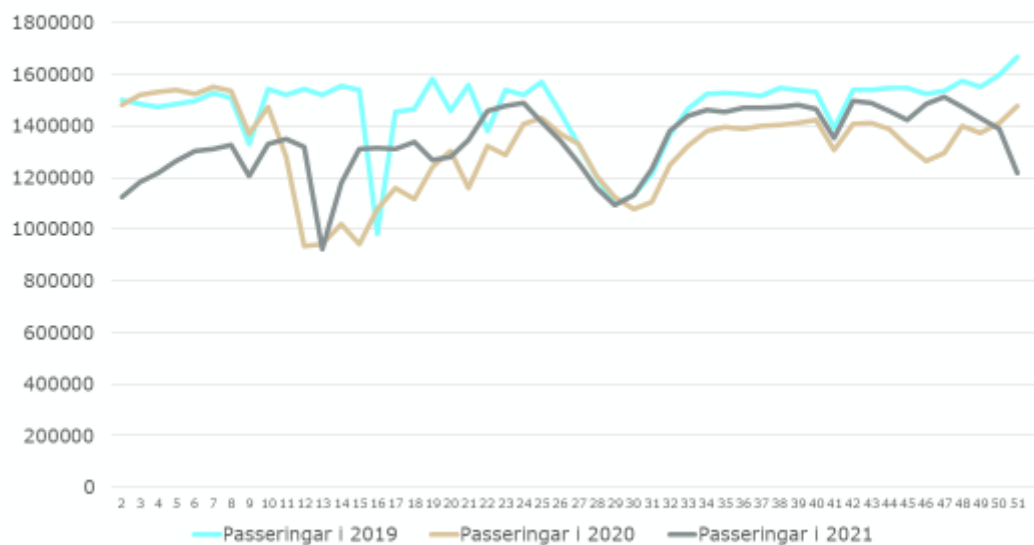


E18 Tvedestrand - Arendal – passeringar per veke

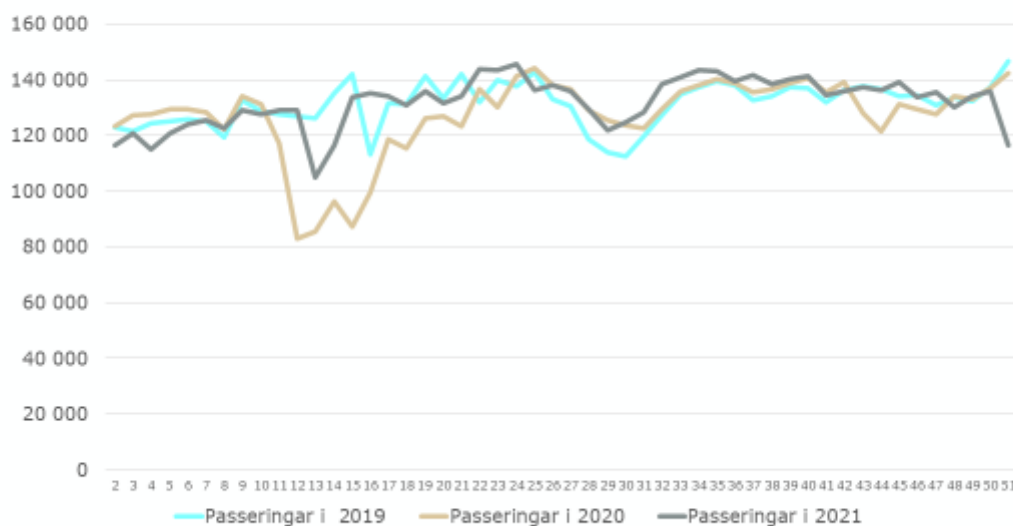




Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) – passeringar per veke




Førdepakken – passeringar per veke



Trafikken i 2021 er stort sett noko høgare enn i 2020, men lik eller litt lågare enn i 2019.

Passeringar i andre halvår 2021 og 2020

Prosjekt	Juli - Des. 2021	Juli - Des. 2020	Endring frå 2020	Merknad
E39 Rogfast	888 493	790 347	12,4 %	Trafikkvekst frå mars og ut året, elbilar med frå 1.12.2021
E18 Tvedestrand - Arendal	4 296 928	3 948 166	8,8 %	
Kvammapakken	559 363	521 210	7,3 %	Halvering av takstane frå 22.3.2021,
Bypakke Bergen	45 493 669	43 176 476	5,4 %	
Askøypakken	4 066 582	3 862 263	5,3 %	
Rv7/RV13 Hardangerbrua	500 065	476 731	4,9 %	
Bymiljøpakken Nord Jæren	36 210 902	34 582 195	4,7 %	
Nordhordlandspakken	7 641 083	7 361 730	3,8 %	
Vossapakke	1 610 998	1 567 817	2,8 %	
Bømlapakken	745 333	728 009	2,4 %	
Førdepakken	3 531 064	3 459 122	2,1 %	
Haugalandspakken	20 341 916	20 131 472	1,0 %	
Fv45 Gjesdal	250 363	256 339	-2,3 %	
Samferdselspakke Kristiansand	6 972 431	10 491 375	-33,5 %	Starta opp igjen 1.9.2021, stoggt frå 31.12.2020
Rv13 Ryfast	3 436 732	-		Starta opp 1.2.2021
Sum:	136 545 922	131 353 252	4,0 %	

Talet på passeringar har auka med 4% frå andre halvår 2020 til andre halvår 2021 for prosjekt med innkrevjing i andre halvår 2021. Tek ein ut prosjekta Rv13 Ryfast og Samferdselspakken for Kristiansandsregionen, prosjekt som ikkje har hatt innkrevjing i begge halvåra, er veksten 4,4%.

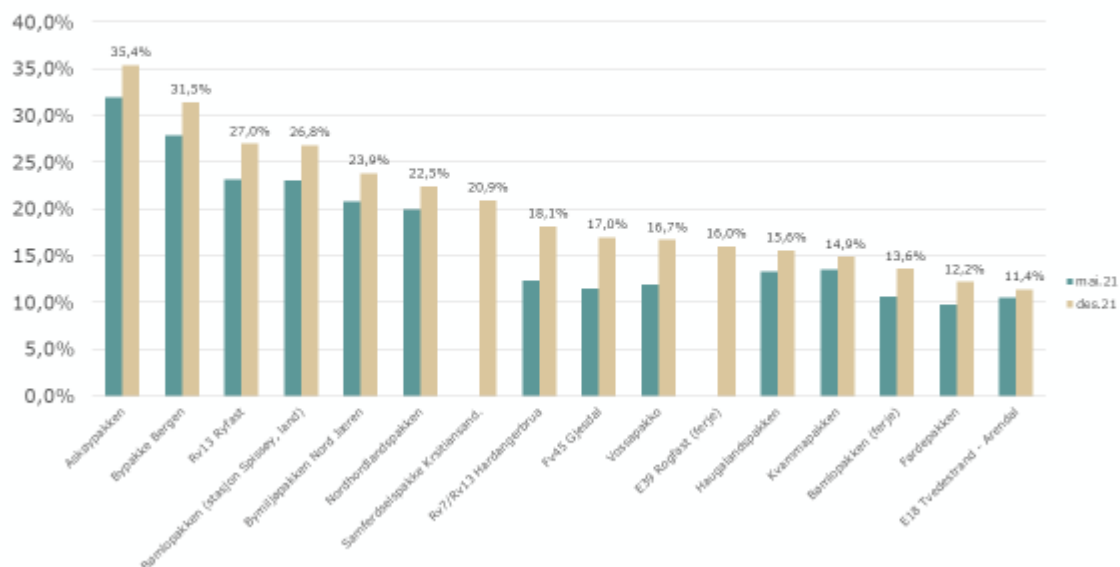
Elbilpasseringar i mai 2021 og desember 2021

Elbilandelen er veksande og høgast i bynære strom. I sentralsystemet CS – kunne ikkje elbilpasseringane som vart til fritakspasseringar grunna timesregel og månadstak identifiserast som elbilpasseringar, berre som generelle fritakspasseringar. Ein rapporterte derfor inntektsgjevande elbilpasseringar som andel av inntektsgjevande passeringar.

Etter innføring av Ferde sitt operatørsystem frå 1. mai 2021 kan slike fritakspasseringar identifiserast. Ein kan derfor no rapportera elbilandel som tal elbilpasseringar av alle passeringar.

Ingen prosjekt har under 11% elbilandel:

Andel passeringar med nullutsleppskøyretøy av alle passeringar per prosjekt, i mai og desember 2021.



Bereknar bompenggeinntekter i Ferde sine prosjekt i 2021 og 2020,

Prosjekt	2021	2020	Endring frå 2020	Merknad
Førdepakken	114 409 198	97 045 996	17,9 %	Takstauke frå 04.1.2021
Fv45 Gjesdal	23 125 779	20 054 306	15,3 %	Ref. trafikkvekst
E39 Rogfast	106 186 881	93 722 795	13,3 %	Ref. trafikkvekst
Vossapakke	95 355 078	88 869 282	7,3 %	
Bømløypakken	70 873 735	67 189 136	5,5 %	
Askøypakken	100 996 747	98 191 109	2,9 %	
Nordhordlandspakken	133 088 335	129 796 592	2,5 %	
Haugalandspakken	201 525 386	196 676 704	2,5 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	118 137 286	119 228 744	-0,9 %	
Bomringen i Bergen	1 002 528 903	1 030 966 650	-2,8 %	Aukande elbilandel, lågare elbiltakst frå 1.1.2021, tilskott Miljøløftet
Bymiljøpakken Nord Jæren*	830 261 282	854 365 871	-2,8 %	Aukande elbilandel, endra innkrevjingsretning, Ryfast
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	84 657 632	91 794 595	-7,8 %	Takstreduksjon 1.12.2020, tilskott Ferde, aukande elbilandel
Kvammapakken	18 901 281	30 700 555	-38,4 %	Halvering av takstane frå 22.3.2021, tilskott Ferde
Finnfast	21 898 954	42 684 042	-48,7 %	Avslutta 1.7.2021
T-Forbindelsen	16 642 746	34 457 808	-51,7 %	Avslutta 1.7.2021
Samferdselspakke Kristiansand	87 357 272	197 894 738	-55,9 %	Starta opp 1.9.2021
E134 Stordalstunnelen	687 497	22 215 464	-96,9 %	Avslutta 15.1.2021
Rv13 Ryfast*	261 255 686			Oppstart 1.2.2021
Sum:	3 287 889 679	3 215 854 385	2,2 %	

* Grunna felles timesregel skal 33,2 mill. kr. ut frå Nord Jæren over til Ryfast i 2021.

I dei fleste prosjekta som har hatt innkrevjing i heile 2021 har inntekta auka i høve til 2020. Unntaka er Hardangerbrua (takstreduksjon), Bypakke Bergen (aukande elbilandel og låg elbiltakst) og Bymiljøpakken (Fleire årsaker: aukande elbilandel, heilårseffekt av fjerna rushtidsavgift, Ryfast, endra innkrevjingsretning/trafikkmonster, Coronaeffekt tidleg i 2021 m.m.).

Merk at passeringssinntekta (bompenggeinntekta) gjev ikkje heile inntektsbiletet. Ref. omtalen av tilskottsordningane i prosjektomtalen lenger bak i rapporten. Økonomien i prosjekta vart i 2021

også styrka gjennom fordelinga av inntekta frå salet av Flyt AS. Dette er ei eingongsinntekt for 2021. Sjå lenger bak i rapporten. Merk også at «berekna» inntekter kan avvika noko frå kva som vert dei endelege rekneskapsførte bompengeinntektene som vil bli presentert i årsberetninga.

Berekna bompengleinntekter andre halvår 2021 og 2020

Prosjekt	Juli - Des. 2021	Juli - Des. 2020	Endring frå 2020	Merknad
Førdepakken	59 770 488	51 087 638	17,0 %	Takstauke frå 4.1.2021
E39 Rogfast	58 429 314	51 846 905	12,7 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	68 423 482	63 271 883	8,1 %	
Bømløpakken	37 025 524	35 196 260	5,2 %	
Askøypakken	51 552 449	49 542 887	4,1 %	
Vossapakko	53 657 489	51 619 758	3,9 %	
Nordhordlandspakken	69 447 579	67 046 692	3,6 %	
Haugalandspakken	105 794 745	102 540 701	3,2 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)*	429 165 685	431 855 892	-0,6 %	
Fv45 Gjesdal	11 663 311	11 872 770	-1,8 %	
Bypakke Bergen	515 657 999	525 795 161	-1,9 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	51 639 251	60 275 338	-14,3 %	
Samferdselspakke Kristiansand	87 357 272	104 504 863	-16,4 %	Starta opp 1.9.2021
Kvammapakken	9 546 754	17 519 935	-45,5 %	Halvering av takstane frå 22.3.2021, tilskott Ferde
Rv13 Ryfast*	145 414 435	-		Starta opp 1.2.2021
Sum:	1 754 545 778	1 623 976 683	8,0 %	

*Om lag 18,5 mill. kr. skal ut frå Bymiljøpakken over til Ryfast.

Det er auka inntekter i andre halvår 2021 samanlikna med andre halvår 2020 for alle prosjekta med innkrevjing i heile halvåret – bortsett frå Fv45 Gjesdal, Rv7/Rv13 Hardangerbrua, Bypakke Bergen og Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) og Kvammapakken.

Trafikk og bompengleinntekter per prosjekt som har innkrevjing

Askøypakken

Prop. 197 S (2012-2013) om delvis bompengefinansiering av Askøypakken vart vedteke i Stortinget 05.12.2013. Innkrevjinga starta opp 1.11.2014 og innkrevjinga kan skje i «inntil 14 år». Askøypakken er ein vegpakke og omfattar sju delprosjekt på fylkesveg på Askøy. Pakken er porteføljestyrt.

Trafikk og inntekter er hittil lågare enn føresett i proposisjonen. Inntektssvikten skuldast lågare trafikk enn føresett, høg elbilandel og høgt tal fritakspasseringar. I proposisjonen vart det lagt til grunn ein ÅDT i 2011 på 20 565 og 2% årleg trafikkvekst til og med 2020. Deretter ein årleg vekst på 1,5%. Trafikken i 2021 vart om lag 4,2% høgare enn 2020, men trafikken er likevel 12,8% lågare enn lagt til grunn for 2021. Dette skuldast i noko grad Corona- situasjonen, men trafikken har også vore lågare enn «budsjetttert» i åra før Corona (før 2020).

Elbilandelen i 2021 vart 29,2% og 35,4 i desember. Nesten 40% av alle passeringar i 2021 er fritakspasseringar, hovudsakleg grunna passeringstaket på 30 passeringar i månaden og

timesregelen. Bompenginntektene i 2021 vart 101 mill. kroner mot 98,2 mill. kroner i 2020. Inntektene i 2021 har vore litt høgare (+2,9%) enn i 2020.

Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 12,7 2012. kroner Det tilsvarar 15,7 kroner i 2021 kroner. Realisert snitttakst i 2021 vart 12,7 kroner. Takstane i Askøypakken vart prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 2021.

Ein proposisjon om fem års forlenging av innkrevjinga, vil truleg kunna bli handsama i Stortinget våren 2022.

Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren)

Prop. 47 S (2016 –2017) om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland vart vedteke i Stortinget 30.3.2017. Innkrevjinga til Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken starta opp 1. oktober 2018. Bymiljøpakken skal delfinansiera nye tiltak som sikrar god framkome for alle trafikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gange og næringslivstransport. Innkrevjingsretten i gjeldande bompengeproposisjon går fram til oktober 2033. Bymiljøpakken er ein bypakke med byvekstavtale som skal porteføljestyra. Trafikk og inntekter har hittil vore langt lågare enn føresett i proposisjonen. Hovudsakleg skuldast inntektssvikten lågare trafikk enn føresett og høgare elbilandel enn føresett.

I proposisjonen var det lagt til grunn ein ÅDT på 218 000 ved oppstart av innkrevjinga. I bompengeprogget knytt til den reviderte byvekstavtalen, lokalt godkjent opplegg, er trafikken nedjustert til 211 300 ÅDT. Utan at dette er nedfelt vidare i nytt takstvedtak. ÅDT i 2019 var 207 866, 186 707 i 2020 og 189 929 i 2021 det vil seia langt under det ein såg føre seg i proposisjonen og i det «lokale opplegget».

Trafikknedgangen i 2020 og 2021 skuldast i stor grad koronasituasjonen. Det var også ein del trafikklekkasje frå Bybrua til Hundvågtunnelen, då Hundvågtunnelen har vore ein gratis sideveg frå 22. april 2020 til 1.februar 2021. Trafikken vart litt høgare i 2021 enn i 2020, men inntekta er blitt redusert. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av alle inntektsgjevande passeringar vart om lag 22% i 2021 mot 20% i 2020. Andel elbilpasseringar av alle passeringar var i 2021 19,8% og i desember 23,9%. I proposisjonen var det lagt til grunn 5% elbilandel og betalingsfritak for elbilar. Ei anna årsak til inntektssvikten er at det i proposisjonen vart lagt til grunn 10 pst. fritak pga. timeregulering, medan realisert er rundt 27 pst. .

Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 20,00 2016. kroner. I 2019 vart det lokal semje om eit justert bompengeprogget som innebar avvikling av rushtidsavgifta (tidsdifferensierte takster) og innføring av betaling for nullutsleppskøyretøy frå 10. februar 2020. Dei lokale

partane gav tilslutnad til ikkje å oppretthalda gjennomsnittstaksten slik den er vedteke i Prop. 47 S (2016–2017), men å redusera den til 12 kroner (2020-prisnivå), som tilsvarar 12,4 2021 kr. (basert på snitt kpi for året). Realisert gjennomsnittstakst, før uttrekk til Ryfast, er 12,0 kr., det vil seia ein del lågare enn føresett. Bortfall av rushtidsavgifta vert kompensert med tilskott over statsbudsjettet (om lag 50 mill. kr. i året) direkte til fylkeskommunen.

Det er i det reviderte opplegget lagt opp til 12,7 mrd. kroner i bompengainntekter frå 2020 til 2033, det vil seia om lag 977 mill. kroner i året. Bompengainntektene i 2021 vart 830 mill. kr., det vil seia lågare enn føresett. Reelt sett er inntektene endå lågare, då felles timesregel med Hundvågtunnelen i Ryfast inneber at bompengainntekter generert ved passering både i Hundvågtunnelen og i ein stasjon i Bymiljøpakken innanfor ein time, skal tilfalla Ryfast. Dette utgjer om lag 33,2 mill. kr. i 2021- og kan sjåast på som redusert inntekt i Bymiljøpakken eller som ein kostnad for Bymiljøpakken til Ryfast prosjektet. Det er i finansieringsberekningane i Byvekstavtalen lagt til grunn 45 mill. kr årleg i kompensasjon. I 2021 var det berre kompensasjon i 11 mnd. av året (oppstart Ryfast 1.2.2021).

Takstane i Bypakke Nord Jæren vart prisjusterte 1.1.2022. Reell snittpris i januar 2022 er 12,4 kr., før uttrekk av kompensasjonen til Ryfast.

Bypakke Bergen

Prop. 11 S (2017-2018) om finansiering av Bypakke Bergen, som avløyser Bergensprogrammet, vart vedteke i Stortinget 20.12.2017. Bypakke Bergen har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Bypakke Bergen skal delfinansiera samferdselsprosjekt i Bergen, under dette finansiering av nye prosjekt i Miljøløftet og nedbetaling av gjelda frå Bergensprogrammet. Pakken vert porteføljestyrt og er knytt til ein byvekstavtale. Innkrevjinga i dei nyaste bomstasjonane starta 6. april 2019.

Trafikken er noko lågare enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 250 000. ÅTD i 2021 vart 241 247 mot 230 480 i 2019. Trafikknedgangen i høve til kva som vart forventa skuldast i stor grad koronasituasjonen i Bergen. Vidare er elbilandelen svært høg i Bypakke Bergen, med om lag 25,5 % for heile 2021 og 31,5% for desember 2021. Passeringane frå elbilane er lågt prisa og bidrar berre med om lag 8% av inntektene i bomringen i Bergen.

Bompengainntektene i 2021 vart om lag 1002 mill. kr. mot 1030 mill. kr. i 2020. Dette er om lag 100 mill. kr. under kva som lagt til grunn i proposisjonen (20 mrd. 2017 kroner for heile innkrevjingsperioden på 20 år). Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 11,5 i 2017 kroner. Takstnedjusteringa for elbil frå 1. januar 2021 har reelt sett, men ikkje formelt gjennom takstvedtak, senka inntektskravet, slik at det «lokale målet» for gjennomsnittstaksten no er om

lag 12,0 kr. i 2021 kr. I takstvedtaket datert 8. mars 2019 er det lagt til grunn ein gjennomsnittstakst på 12 kr. i 2019-prisnivå. Dette utgjer i følgje takstvedtak frå 01.11.2021 12,64 2021 kr., 12,57 kr. basert på snittet for heile 2021. Bortfallet i inntekt frå dei reduserte elbiltakstane blir kompensert ved statlig tilskott direkte til fylkeskommunen som gjev lågare bompengandelen i Miljøløftet. Realisert gjennomsnittstakst i 2021 vart 11,4 kroner. Takstane i Bypakke Bergen vart prisjusterte 1.1.2022. Reell snittpris i januar 2022 er 11,9 kr.

Framtidige inntekter i Bypakke Bergen vil avhenga av total trafikkutvikling, men også av fordelinga av trafikk på køyretøygrupper – spesielt knytt til utviklinga i elbilandelen, sidan elbiltakstane vart langt lågare enn dei maksimalt kunne ha vore i høve til regelverket då dei vart halverte frå årsskiftet 2020/2021. Bortfallet i inntekt frå dei reduserte elbiltakstane blir finansiert ved statlig tilskott til reduserte bompengar direkte til fylkeskommunen. Takstendringa er basert på ein prognose for elbilpasseringar i høve til tilskottet. Denne ordninga gjev lågare bompengandelen i Miljøløftet og skal gje eit redusert rekvireringsehov frå Ferde.

Bømlopakken

St.prp. nr. 78 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland vart vedteke 16.06.2009. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Bømlopakken er ein porteføljestyrt vegpakke som delfinansierer 18 prosjekt på fylkesveg på Bømlo. Ei utviding av Bømlopakken vart vedteke i Stortinget 20.12.2021. Sjå lenger bak i rapporten.

Trafikk og inntekter i Bømlopakken er framleis høgare enn lagt til grunn i proposisjonen. I proposisjonen vart det lagt til grunn ein ÅDT på 2700 i stasjon Spissøy i 2014 og 125 ÅDT på ferja Langevåg – Buavåg, og 1,1% årleg trafikkvekst fram til 2020 og 1,5% frå 2020 til 2030. ÅDT i 2021 i stasjon Spissøy vart 3710 og ÅDT på Langevåg – Buavåg vart 196, total ÅDT på 3906. Andelen elbilpasseringar i 2021 var 23,5% i bomstasjon Spissøy. I desember 2021 var elbilandelen 26,8 på Spissøy og 13,6% på ferja Langevåg – Buavåg. Bompengeinntektene i 2021 vart 70,9 mill. kroner mot 67,2 mill. kroner i 2020 og 69 mill. kr. i 2019.

Fastsett gjennomsnittstakst i takstvedtaket frå 7. desember 2018 er 40 2017 kroner som i takstvedtak frå 10.8.2021 er sett til 43,56 2021 kroner, for heile Bømlopakken. Realisert gjennomsnittstakst i 2021 vart 48,6 kroner. Takstane i Bømlopakken, stasjon Spissøy, vart prisjusterte 1. oktober 2021.

E18 Arendal - Tvedestrand

Prop. 86 S (2015-2016) gjeldande bompengefinansiering av E18 Tvedestrand - Arendal i Aust-Agder vart vedteke i Stortinget 30.5.2016. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2034. Innkrevjinga starta opp 1.9.2019, med innkrevjing i begge retningar i to stasjonar,

Mørland og Stølen.

Trafikk og passeringsinntektene er lågare enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 19 500 i 2014, og ein trafikkvekst på 2,4%, noko som gir ein ÅDT på om lag 23 000 i 2021. I 2020 vart ÅDT 18 845 og i 2021 var ÅDT 20 020. Trafikkutviklinga i andre halvdel av 2021 har vore positiv med ein vekst på 8,8% i høve til andre halvdel i 2020. Bompengainntektene i andre halvår 2021 er 8,1% høgare enn i andre halvår 2020.

Prosjektet fekk i mars 2020 eit «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på til saman 375 mill. 2020 kroner til reduksjon av gjennomsnittstaksten i prosjektet på minst 20 prosent. Utbetalinga av tilskottsmidlane vart fordelte med 216,6 mill. kroner i 2020 og 158,4 mill. kroner i 2021 og er i rekneskapen periodiserte over innkrevjingsperioden. Dette tilskottet kom i tillegg til tilskottet som følgjer av at prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengar på riksvegar utanfor storbyområda. Takstnedsetjinga vart gjort 15. april 2020.

Gjennomsnittstaksten er i takstvedtaket frå 10. mars 2020 fastsett til 18,14 kroner 2020 kr som tilsvarar 18,77 2021 kr (basert på snittet for året) og 18,81 i takstvedtak frå 10.8.2021. Realisert gjennomsnittstakst i 2021 vart 16,2 kroner, det vil seia om lag 2,6 kroner under fastsett gjennomsnittstakst. Takstane i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal vart prisjusterte 1. oktober 2021. Reell snitttakst i januar 2022 er 17,3 kr.

Passeringsinntektene er lågare enn føresett grunna trafikksvikt, men også fordi det er vedteke politisk å halda takstane nede ved å gje tilskott, noko som i praksis reduserer bompengandelen i prosjektet, til liks med Hardangerbrua. Eller ein kan sjå på det som at staten «betalar» ein del av bompengane.

Prosjektet er i ein tidleg fase i innkrevjinga og koronasituasjonen i 2020 og 2021 gjer det vanskeleg å påstå at denne inntektssvikten vil vara ved. Kva er «normaltrafikken i dette prosjektet? Slik det ser ut no, vil prosjektet kunna vere nedbetalt først rundt år 2035/2036, altså meir enn et år etter utløpet av innkrevjingsperioden.

Førdepakken

Prop. 137 S (2014-2015) om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane vart vedteke i Stortinget 18.06.2015. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Pakken er ein porteføljestyret bypakke utan byvekstavtale. Innkrevjinga starta opp 3. oktober 2016.

Trafikken i Førdepakken er framleis høgare enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen vart det lagt til grunn 15 750 kjøretøy pr. døgn (ÅDT) med referanseår 2012 og 0,5% årleg

trafikkvekst, noko som skulle gje 16 473 i ÅDT i 2021. Trafikken målt i ÅDT i 2021 vart 18 711. Trafikken i Førdepakken i 2021 var 3,6% høgare enn i 2020, samt 0,8% høgare enn i 2019.

Andelen elbilpasseringar i 2021 vart 9,3% og i 12,2 i desember 2021, som er lågt for eit byområde og lågast andel i Ferde sine prosjekt. Bompengelinntektene i 2021 vart 114,4 mill. kroner mot 97,0 mill. kroner i 2020. Inntektene er om lag 17,9% høgare i år enn i fjor. Inntektsveksten skuldast både takstauke og trafikkvekst.

Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timeregel. Om lag 32% av lette køyretøy passeringane i Førdepakken i desember 2021 var fritakspasseringar – og 43% for tungbilpasseringane. Andelen fritakspasseringar er noko lågare om sommaren enn elles i året.

I takstvedtaket frå 11. november 2020 er gjennomsnittleg takst for Førdepakken før tilskot rekna til 21,05 kroner i 2020-prisnivå. Ein reduksjon på 10 prosent gjev ein gjennomsnittstakst på kr 18,95 2020 kroner eller 19,61 2021 kr. (snitt kpi for 2021). Grunntakstane som det vert kravd inn etter frå 4. januar 2021 er basert på denne reduserte snitttaksten. Realisert snitttakst i 2021 vart 16,8 kroner. Lågare snitttakst enn føresett ved takstendringa skuldast i all hovudsak høgare andel elbilpasseringar og høgare andel fritakspasseringar grunna månadstaket enn føresett.

FV 45 Gjesdal (Fv45 skifta namn til Fv450 i 2019)

Prop. 127 S (2009-2010) som mellom anna omhandlar bompengefinansiering av Fv45 i Gjesdal og Sirdal kommunar vart vedteke i Stortinget 15.6.2010. Nedbetalingsår i gjeldande proposisjon er 2024.

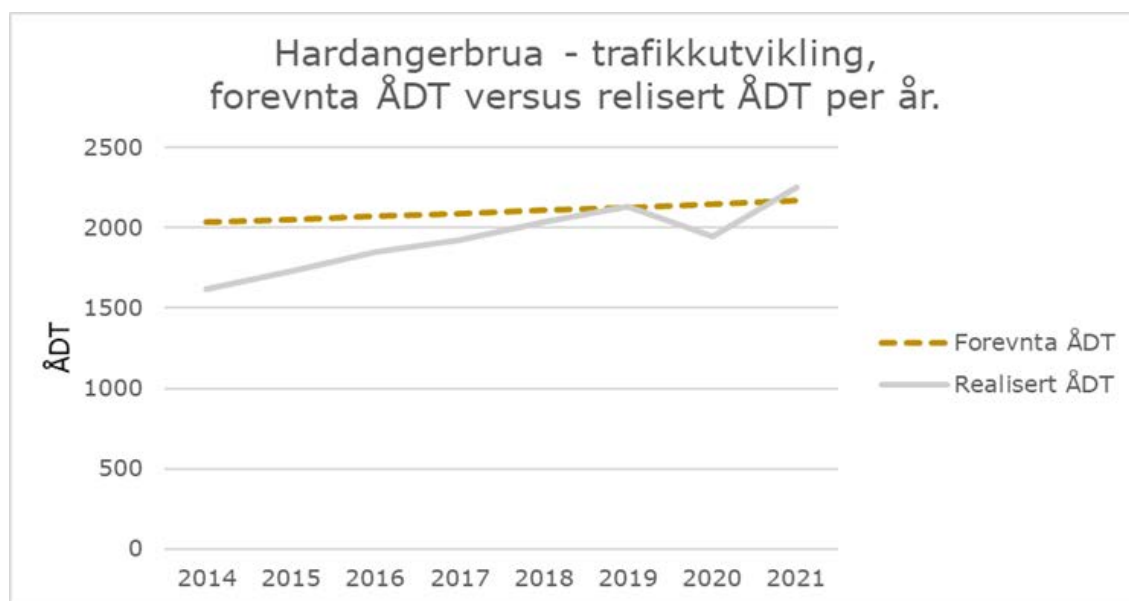
Bompengelinntektene i 2021 vart 23,1 mill. kroner mot 20 mill. kroner i 2020. Trafikken var 15,5% høgare i 2021 enn i 2020. Trafikken i prosjektet er i stor grad helgeutfart og svært veravhengig. Søndag og fredag er dei dagane som har høgast trafikk. ÅDT i 2021 vart 1376, det vil seia noko høgare enn føresett i proposisjonen (om lag 1240 i 2020). Andelen passeringar frå nullutsleppskøyretøy vart 12,5% i 2021 og var 17,0% i desember 2021. Realisert snitt-takst i 2021 var 46,6 kr. Det er ikkje fastsett eit snitttakstkrav i prosjektet.

Prosjektet vert finansiert løpande av innkravde midlar og har ingen tilhøyrande gjeld. Ferde er kjent med at Agder og Rogaland fylkeskommunar no byggjer det siste prosjektet i «pakken» - utbetring av kryss på Sinnes samt gang- og sykkelveg langs Fv450, med venta opning våren 2022. Bompengeperioden går fram til 15.april 2024. Takstane i prosjektet Fv450 Gjesdal vart prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 2021.

Hardangerbrua

St.prp. nr. 2 (2005-2006) om utbygging og finansiering av Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua i Hordaland vart vedteke i Stortinget 28.2.2006. Brua opna 13.08.2013. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028.

Det har sidan opninga av brua vore lågare trafikk enn forventa, bortsett frå i 2019 og i 2021.



I proposisjonen er det føresett ein ÅDT ved bruopning i år 2011/2012 på 2 000 ved bruopning (bruopninga vart seinare enn rekna med) og trafikkvekst som i dei nasjonale prognosane. ÅDT i 2021 vart 2211, litt høgare enn forventa. Talet på passeringar vart 13,4% høgare i 2021 enn i 2020, og om lag 4% høgare enn i 2019. Andelen passeringar frå nullutsleppskøyretøy i 2021 vart 13,9% og 18,1% i desember 2021. Bompengeinntektene i 2021 vart 84,6 mill. kroner mot 91,7 mill. kroner i 2020 og 106,7 mill. kr. i 2019.

Trass i positiv trafikkutvikling i 2021, er inntektene langt lågare enn føresett. Fastsett gjennomsnittstakst er 116,8 2013 kroner i samband med takstnedjustering av grunntakstane med 20% frå 1.12.2020 grunna ekstraordinært statleg tilskott. I dagens prisar er det om lag 129 kr. Realisert snitt-takst i 2021 vart 104,9 kroner. Realisert snittpris er dermed langt under fastsatt snittpris. Ferde fekk i statsbudsjettet for 2022 180 mill. kr. i tilskott. Men utan takstendringar og/eller meir i tilskott vil ikkje innkrevjinga til prosjektet kunna avsluttast før medio 2032.

Ferde har i brev frå 23.12.2021 til Vestland fylkeskommune orientert om den økonomiske stoda i prosjektet. Ferde har rekna på ulike kombinasjonar av takstauke og forlenging av

innkrevjingsperioden. Ferde tilrår at takstane på Hardangerbrua blir prisjustert med 23% i 2022, med bakgrunn i den prisauken som har vore sidan 2013 - og at det blir søkt om å forlenga bompengeperioden med 1 år. Saman med 180 mill. kr i tilskott frå staten for 2022, vil innkrevjinga i prosjektet då truleg kunna avsluttast i fjerde kvartal 2028, som er innafør garantiperioden.

Haugalandspakken

St.prp. nr. 57 (2006– 2007) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland vart vedteke i Stortinget 14.06.2007 og vedteke utvida 2.6.2008 til også å gjelda Karmøy kommune. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2023. Haugalandspakken er ein bypakke utan byvekstavtale som vert porteføljestyrt.

Haugalandspakken har hittil hatt langt høgare trafikk enn lagt til grunn i proposisjonen og i 2021 var trafikken om lag som føresett. Talet på passeringar i 2021 vart 1,7% høgare enn i 2020. Bompengeinntektene i 2021 vart 201,5 mill. kroner mot 196,7 mill. kr. i 2020. Andelen elbilpasseringar i 2021 vart 12,5% og 15,6% i desember. I 2021 vart ÅTD 107 269 mot 105 184 i 2020.

I takstvedtak frå 13.09.2021 er gjennomsnittleg takst for Haugalandspakken rekna til 5 2018-kr, og utgjør 5,37 2021-kr., før tilskott. Etter tilskott er snittaksten rekna til 4,83 2021-kr. Reell snitt-takst i 2021 er 5,1 kroner. Takstane i Haugalandspakken vart prisjusterte 1.11.2021. Reell snitt-takst for november og desember 2021 og januar 2022 er 5,5 kr.

Den låge snitt-taksten skuldast stor andel fritakspasseringar. Fritakspasseringane utgjør både i 2021 og i 2020 om lag 41% av alle passeringane i Haugalandspakken. Heile 90% av fritakspasseringane kan tilskrivas timesregelen.

Retningslinjer frå Samferdselsdepartementet frå 2019 gjer at det ikkje er høve til å auka gjennomsnittstaksten eller forlenge innkrevjingsperioden for denne pakken. Ferde er kjent med at det pågår arbeid med ei ny bompengeutgreiing i regi av Rogaland og Vestland fylkeskommunar og kommunane på Haugalandet med tanke på ein bypakke og eventuelle andre bompengeprojekt i området etter 2023.

Kvammapakken

St.prp. nr. 77 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken i Hordaland vart vedteke i Stortinget 16.6.2009. Innkrevjinga starta opp 8.12.2010 og innkrevjingsperioden er 20 år. Vegpakken er ferdig utbygt.

St.prp. nr. 77 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken i Hordaland vart vedteke i Stortinget 16.6.2009. Innkrevjinga starta opp 8.12.2010 og innkrevjingsperioden er 20 år. Vegpakken er ferdig utbygt.

Etter prognosen i proposisjonen skulle trafikken i 2021 vore 2412 inntektsgjevande (betalande) ÅDT. I 2021 vart inntektsgjevande ÅDT 2261 mot 2079 i 2020. Trafikken har auka frå 2020 til 2021. Talet på passeringar i 2021 er 6,5% høgare enn 2020. Frå andre halvår 2020 til andre halvår 2021, har trafikken auka med 7,3%. Men bompengeinntektene vart 18,9 mill. kroner i 2021 mot 30,7 mill. kroner i 2020, noko som heng saman med at Ferde, i samband med

salderinga av 2020 budsjettet, mottok 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet Kvammapakken. Takstane vart sette ned 22.mars 2021.

Ferde har tidlegare vurdert at innkrevjinga kan avsluttast innan utløpet av innkrevjingsretten. Storleiken på tilskottet tek utgangspunkt i det, men det er framleis noko uvisst om bompengeinntektene og det mottatte tilskottet vil vera tilstrekkeleg til å kunna avslutta innkrevjinga i 2030. Som i andre prosjekt vil mykje avhenga av utviklinga i elbilandelen og den generelle trafikkutviklinga.

Nordhordlandspakken

Prop. 164 S (2016-2017) om finansiering av Nordhordlandspakken vart vedteke i Stortinget 28.11.2017. Innkrevjinga starta opp 1.12.2019. Innkrevjingsperioden er 12 år.

Nordhordlandspakken er ein porteføljestyrt vegpakke som omfattar 19 delprosjekt, tiltak for å betra trafikktryggleiken, framkome og tilhøva for kollektivtrafikken i Nordhordland.

Trafikken hittil er lågare enn føresett og inntektene noko høgare enn føresett. I proposisjonen er det lagt til grunn 49 500 i ÅDT i stasjonane i Nordhordlandspakken i 2012 basert på 2012 trafikken. Med 10% trafikkavvising grunna bompengar og uttrekk av berekna ÅDT frå Radøy-stasjonen som ikkje kjem i drift før i 2024 (1400 i ÅDT i 2012 eller 1600 ÅDT i 2024, det vil seia om lag 5 mill. i året i inntekt) samt trafikkutvikling som føresett i proposisjonen, er forventa ÅDT 47 482 for 2020 og 48 147 for 2021. Trafikken i 2020 og 2021 er prega av koronasituasjonen i Bergensområdet. Realisert ÅDT er 38 752 i 2020 og 40 392 i 2021.

I proposisjonen var det lagt til grunn at 48% av passeringane var betalande. Andelen betalande passeringar er om lag 58% og stabilt over tid, noko som i stor grad skuldast at elbilar også er betalande og ikkje lenger inngår i fritakspasseringane. Bruttobompenginntekt er i proposisjonen rekna til 1 480 mill. 2017 kroner i 12 årsperioden. I proposisjonen er det føresett ei gjennomsnittleg passeringssinntekt på 6,6 2017 kroner, det vil seia 7,26 (snitt 2021 kroner). Gjennomsnittstaksten i 2021 vart 9,0. Passeringssinntektene i 2021 kroner vart 133 mill. kr. mot 129,7 mill.kr. i 2020. Elbilandelen vart 18,1% i 2021 og var 22,5% i desember 2021. Takstane i Nordhordlandspakken vart prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 2021. Realisert snitttakst i 2021 etter prisstiginga er 9,3 kr. Det er ikkje i proposisjonen føresett inntekter frå elbil. Elbilinntektene har hittil vege opp for dei tapte inntektene frå lågare trafikk enn føresett.

Rogfast

Prop. 105 S (2016-2017) om utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland vart vedteke i Stortinget 23.5.2017. Eit revidert bompengeplegg for Rogfast (Prop 54S (2020-2021) vart vedteke i Stortinget 18.12.2020.

I Prop. 105 S (2016–2017) vart det føresett forskots- og parallellinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Mortavika- Arsvågen, det vil seia ein periode på 7–8 år. Auka byggetid i prosjektet inneber at perioden med parallellinnkrevjing av bompengar aukar med seks år og at etterskottsinnkrevjinga først startar i 2031 eller seinare. Etter at innkrevjinga som held på no er avslutta, vert det etterskottsinnkrevjing i bomstasjonar i E39 Rogfast i om lag 19 år.

Trafikk og inntekter i E39 Rogfast er høgare i 2021 enn i 2020. Trafikken var 12,2 % høgare i 2021 enn i 2020. Bompengainntektene for E39 Rogfast var 106,2 mill. kroner i 2021 mot 93,7 mill. kroner i 2020. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. 105 S (2016- 2017) fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst.

Det vart innført bompengar for elbil på ferjesambandet Arsvågen – Mortavika 1. desember 2021. Talet på elbilar på ferja i desember var om lag 18 000, noko som gav om lag 0,5 mill. kr. i bompengainntekt.

Vossapakken

St.prp. nr. 61 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av vegpakken Vossapakken vart vedteke i Stortinget 2.6.2009. Stortinget vedtok 3.06.2014 å utvida Vossapakken til også å omfatta Rv13 ved Joberget i Granvin. Alle delprosjekta i Vossapakko er ferdigbygde. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2025.

Trafikk og inntekter hittil i innkrevjingsperioden er langt høgare enn føresett i proposisjonen. I Prop. 81 S (2013-2014) om utviding av Vossapakko, står det at trafikkføresetnadane i St. prop. nr. 61 (2008– 2009) om Vossapakko, ville gje ein ÅDT i 2013 på om lag 5300 kjøretøy. Med ein føresetnad om 1% årleg vekst blir det en ÅDT i 2021 på 5739. Reell ÅDT i 2021 vart 7829.

Talet på passeringar i 2021 vart 8,4% høgare enn 2020. Elbilandelen i 2021 er 13% og 16,7% i desember 2021. Bompengainntektene i 2021 vart 95,3 mill. kroner mot 88,8 mill. kroner i 2020. Vossapakken er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar.

Gjennomsnittstaksten er i takstvedtak frå 21.06.2019 fastsett til 30,7 2017 kroner etter tilskott, det vil seia om lag 33,8 2021 kroner (snitt –kpi). Realisert snitttakst i 2021 vart 34,4 kr.

Takstane i Vossapakken blei prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 2021.

Ferde meiner at det er sannsynleg at innkrevjinga vil bli avslutta i 2022, heile tre år før utlaupet av bompengeperioden.

Ryfast

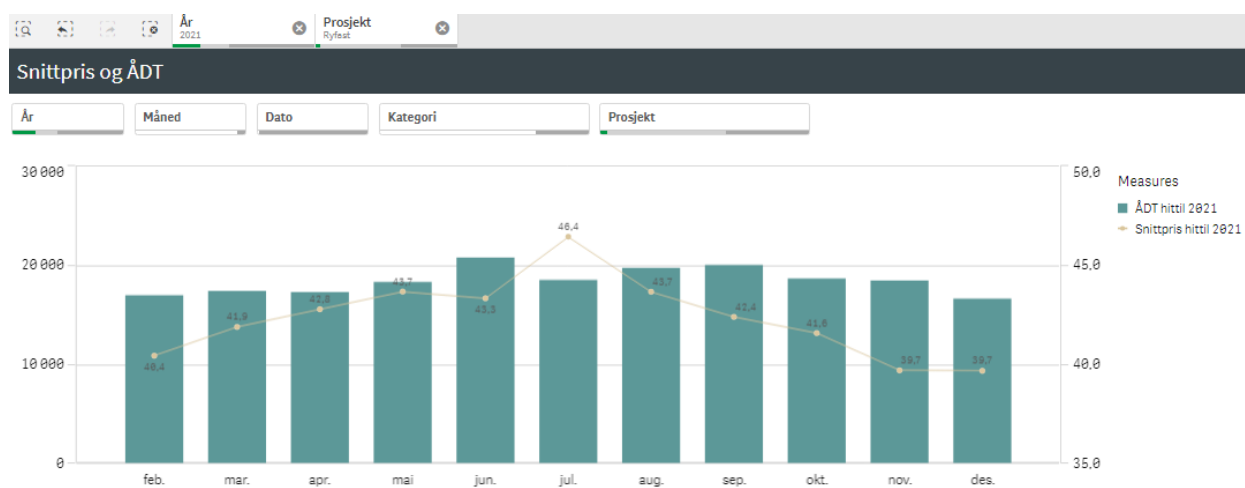
Prop. 109 S (2011–2012) Utbygging og finansiering av Rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) vart

vedteke i Stortinget 12.06.2012. Prop. 44 S (2019–2020) om forslag til takst- og rabattsystem for prosjektet Rv 13 Ryfylkesambandet vart vedteke i Stortinget 19.03.2020. Innkrevjinga starta opp 1.februar 2021 og innkrevjingsperioden er 20 år. Økonomien i prosjektet og takstane skal bli vurderte på nytt når den faktiske trafikken er kjent, eit år etter at innkrevjinga er starta opp.

ÅDT i 2021 vart 5325 for Ryfylketunnelen, 6210 på Buøy og 6914 i Hundvågtunnelen nord. I notat frå VD frå 28.11.2019 vart det lagt til grunn ein naudsynt ÅDT på 4850 i Ryfylketunnelen og 16500 i Hundvågtunnelen(+ Buøy) i opningsåret, for at takstane ikkje skal måtta auka mykje frå år to og utover. Trafikken i Ryfylketunnelen er noko over prognosen, medan trafikken i Hundvågtunnelen under prognosen.

Bompengeinntektene i 2021 vart 261 mill. I tillegg kjem inntektene som vert overførte frå Bypakke Nord Jæren (sjå meir om dette lenger framme) på om lag 33,2. Medrekna desse, er inntektene for bompengeinntektene i 2021 om lag 0,9% lågare enn føreset.

Sidan dette er eit nytt prosjekt og grunna Corona situasjonen i 2021, kjenner me ikkje til korleis trafikken normalt vil variera over året. Det er for litt tidleg å seia noko om korleis inntektene vil bli i tida framover i høve til kva som er lagt til grunn i proposisjonen. Truleg er dette eit prosjekt med generelt høg sommartrafikk.



Snittprisen (utan kompensasjon frå timesregelen) har i 2021 vore fallande frå juli og ut året. Elbilandelen i desember 2021 var 25%.

Ferjetrafikken over Lauvik – Oanes starta opp igjen 6. juli. Det har ikkje vore noko stor trafikklekkasje dit frå Ryfast. Tal frå ferjedatabanken syner ein ÅDT på 200 – 500 i dette sambandet frå sommaren 2021 tom. november månad.

Innkrevjinga i stasjon Skoieveien starta opp 1.1.2022. ÅDT i januar er i 3715.

4. Finans og økonomi

Finans

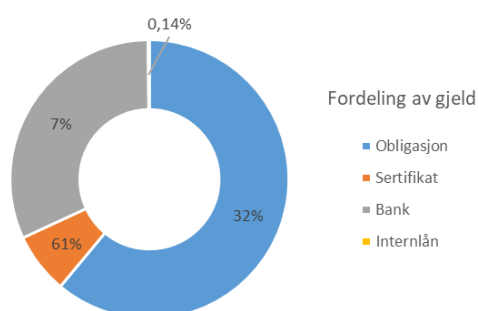
Ferde sine overordna målsetjingar for finansforvaltninga er å minimera finansieringskostnadane på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskottslikviditet, innanfor dei til ei kvar tid gjeldande risikorammer. Både finansiering og likviditetsforvaltning vert tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta. Forbodet mot kryssubsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknaden og ønskjer gjennom finansforvaltninga å vera ei drivkraft for det grønne skiftet.

Gjeld

Ved utgangen av 2021 utjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 22,6 milliardar kroner, ned frå 22,8 milliardar kroner ved utgangen av 2020. Finanskostnadane for 2021 enda på 321 millionar samanlikna med 407 millionar i 2020. Reduksjonen i finanskostnad skuldast i hovudsak fallande marknadsrenter på den flytende delen av gjelda, men noko av reduksjonen skuldast også lågare kredittmarginar samt utløp av gamle rentebytteavtalar.

Ferde har gjennom året jobba vidare med å redusera rentekostnadar og optimalisera finansieringa tilpassa dei ulike prosjekta. Ferde har etablert seg som en betydeleg aktør i den norske finansmarknaden. Andelen gjeld som vert finansiert gjennom obligasjon- og sertifikatmarknaden held fram med å auka i 2021, og utgjør i dag den største kjelda til finansiering av Ferde sine prosjekt. Saman med sterke bankkontaktar sikrar dette god og diversifisert tilgang til finansiering av dagens og framtidens samferdselsprosjekt.

Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 13,8 milliardar kroner i obligasjonslån, 1,6 milliardar kroner i sertifikatlån, 7,2 milliardar kroner i banklån.



For å redusera risikoen for auka kostnadar ved auka rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og i hovudsak rentebytteavtalar for styring av renterisiko. Ved utgangen av 2021 utgjorde rentesikra volum 8,0 milliardar kroner, tilsvarande 35 prosent av uteståande gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesikra volum var ved utgangen av året på 5,8 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå det enkelte prosjekt sine eigenskapar, som blant anna attståande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Rentebindingstid for den samla gjeldsporteføljen var ved utgangen av året på 2,1 år.

Gjennomsnittleg finanskostnad for året 2021 var 1,41 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 31.12.2021 var 1,17 prosent utan rentebytteavtaler og 1,59 prosent inkludert rentebytteavtalar.

Garantiar

Alle nye låneopptak i Ferde har sikkerheit i fylkeskommunale eller og/eller kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane bidreg til at Ferde har god tilgang til attraktiv prisa finansiering.

Samla garantiar gitt for Ferde per 31.12.2021 var på 67,7 milliardar kroner.

Stortinget har den 6.10.2020 bedt regjeringa leggja fram sak kor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg. Dette oppmodingsvedtaket kom Solberg regjeringa tilbake til i statsbudsjett for 2022. Regjeringa legg opp til at på visse vilkår kan staten stilla sjølvskuldnargaranti for inntil 50% av bompengelån i nye riksvegprosjekt. Statleg delgaranti vil tidlegast verta aktuelt for prosjekt som blir vedteke av Stortinget frå 2023. Det er framleis noko uklart korleis denne ordninga skal utøvast i praksis.

Tabellen under syner garantiar, gjeld og likviditet per prosjekt fordelt på fylkeskommune og kommune:

Alle tall i MNOK

Vestland fylkeskommune	Garanti	Gjeld pr. 31.12.21	Likviditet pr. 31.12.21	Kommentar
Bypakke Bergen	6 100	5 500	457	
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 770	3 253	48	
Sotrasambandet	2 700	0	0	
Hardangerbrua	1 430	950	65	
Askøypakken	1 230	0	10	
Nordhordlandspakken	750	15	0	
Vossapakken	610	270	223	
Bømløpakken	600	369	25	
Førdepakken	600	0	314	
Kvammapakken	370	275	189	
Stordalstunnelen (avsluttet)	160	0	11	Gjeld nedbetalt i nov.
Austevollsbrua (avsluttet)	100	0	7	Gjeld nedbetalt i aug. og swap i nov.
Jondalstunnelen (avsluttet)	0	0	6	
Årsnes ferjekai (avsluttet)	0	0	1	
Sum	18 420	10 632	1 355	
Rogaland fylkeskommune				
Rogfast	16 000	400	280	
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	1 134	
Ryfast (garanti 70%)	4 943	6 733	235	Garanti 70% Gjeld og likviditet på 100% basis
Finnfast (avsluttet)	550	0	10	Gjeld nedbetalt i aug.
Haugalandspakken	210	0	612	
T-forbindelsen (avsluttet)	210	0	16	Forskudd til RFK/Karmøy tilbakebetalt i des.
Gjesdal	0	0	32	
Sum	28 913	7 133	2 319	
Agder fylkeskommune				
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	10 500	2 800	686	
E18 Dørdal-Tvedestrand	3 166	0	0	Ny
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	2 063	608	
Kristiansand 2	1 400	0	81	Ny
Kristiansand 1 (avsluttet)	200	0	146	
Sum	18 266	4 863	1 521	
Stavanger kommune				
Ryfast (garanti 30%)	2 118			
Sum	2 118	0	0	
Total sum	67 717	22 628	5 195	

Grøn finansiering

Ferde finansierer framtidens samferdsel og fleire av prosjekta inneheld store investeringar for utbygging av kollektivtrafikk, gang og sykkelveg. Denne type investeringar gir eit positivt miljøbidrag og kvalifiserer for finansiering ved grønne obligasjonar.

Hausten 2019 var Ferde det første regionale bompengeselskapet til å etablere eit rammeverk for utferding av grønne obligasjonar. Rammeverket er utarbeide i høve til «The Green Bond Principles» publisert i 2018 av The International Capital Market Association, og er gjort i samarbeid med DNB. Rammeverket er gjennomgått og vurdert av CICERO som har gitt det graderinga «Dark green», som er den høgaste graderinga som ein kan oppnå. Ferde er i dag ein av dei største utferdarane av grønne obligasjonar i den norske marknaden med eit totalt uteståande lån på 5,5 milliardar kroner ved årsskiftet.

Ferde ønskjer å auka andelen grøn finansiering i porteføljen framover. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper vert viktig for saman å identifisera og kvalifisera prosjekt eller delar av prosjekt som er innanfor det grønne rammeverket. Det er for tida stor utvikling innanfor den grønne økonomien. EU vil frå 2022 innføra ein felles standard for

klassifisering av bærekraftige økonomiske aktivitetar, omtalt som EU Taksonomi. Ferde vil søkja å etterleva og utnytta moglegheitene innanfor det nye regelverket. Med eit grønt rammeverk allereie på plass, vil Ferde ha gode føresetnadar for å lukkast med dette.

Overskottslikviditet

Selskapet si samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av årsskiftet på 5,3 milliardar kroner. Løpande likviditetsbeholdning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall. Prosjekta sin overskottslikviditet vert for det meste plassert i bankinnskott samt ein mindre andel i pengemarknad- og obligasjonsfond.

Finansiell risiko

I høve til selskapet sin overordna finansstrategi, vert både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta. Ferde skal ha en sunn risikokultur basert på å vera open, transparent og kompetent. Løpande risiko i dei ulike prosjekta, skal samsvara med risikokapasiteten i prosjektet. Ferde har jamleg møte i risikokomiteén, som har som oppgåve å overvaka selskapet si risikostyring, internkontroll og at ein held seg innanfor det regulatoriske rammeverket.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikkje er i stand til å finansiera forpliktingane sine etter kvart som dei forfell, eller at det ikkje let seg gjera utan ein vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnader. Ferde søkjer å redusera likviditetsrisikoen gjennom spreing av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarar, samt ved å kunna låna internt.

Rente og kreditt risiko

Ferde sin finansieringskostnad er påverka av to hovudelement. Marknadsrenta og kredittpåslag.

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på selskapet si finansiering som følgje av endringar i marknadsrenta. Rentene har gjennom store deler av 2020 og delvis inn i 2021 vore på historisk låge nivå som følgje av at styremaktene ønskjer å stimulera økonomien i samband med dei negative økonomiske konsekvensane av Covid-19 pandemien. Medan den flytande renta haldt seg på svært låge nivå fram til sommaren, har lange renter løftet seg gjennom heile året og er no tilbake på nivå med før pandemien. Inflasjon og Det generelle rentenivået har vore fallande over fleire tiår, og kva som kan reknast som eit «normalt nivå» for renta er vanskeleg å sjå føre seg. Gjennom 2021 har vi opplevd svært høge inflasjonstall samt eit aukande fokus og forventningar til at verdens sentralbanker skal starte nedtrappinga av de enorme pengepolitiske stimulansane vi har vore vitne til dei siste åra. Begge desse faktorane

har bidrege til å presse renteforventingane oppover. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtalar for å begrensa renterisikoen. Det er også viktig å merka seg den naturlege sikringa som ligg i flytande renter. I økonomiske nedgangstider eller kriser kor Ferde sine inntekter vert negativt påverka, vil normalt sett rentene falla og dermed bidra til å redusera finansieringskostnadane våre på den flytande delen av gjelda.

Kredittrisiko eller marginrisiko er risikoen for at kredittpåslaget for å låna ut pengar til Ferde spesifikt og marknaden generelt aukar Kredittrisiko vert redusert med en fornuftig løpetid eller marginbinding på uteståande lån.

Motpartrisiko

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjere opp sine økonomiske forpliktingar eller andre forpliktingar som rammar inntektene eller verdiane til Ferde. Det finst mange typar motpartrisiko i ei verksemd. Ferde har fram til no hatt ein stor kundemasse med både avtalekundar (AutoPASS) og kundar utan avtale. Dette innebar at ingen enkeltfordringar mot kundar utgjorde ein signifikant risiko. I høve til bompengereforma har Ferde i løpet av 2021 skilt ut og seld utferdarverksemda Flyt AS til Gjensidige Forsikring ASA. Dette betyr at store delar av inntektstraumen vert flytta utanfor Ferde sin kontroll, og motpartrisikoen vert flytta frå mange små krav til få store viktige krav mot utferdarselskapa. Det avtalemessige rundt dett er regulert gjennom utstederforskrifta. Ferde har motpartrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr eller tenester som indirekte medverkar til å sikra ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskott, plasseringar eller avtalar som rentebytteavtalar.

Økonomiske utsikter

Inntektene til Ferde er avhengig av fleire eksterne faktorar. Økonomisk aktivitet, reisevanar, mobilitetsmønstre, miljøtrendar, teknologitrendar og politiske føringar er døme på viktige drivarar for inntektene frå bomstasjonane.

Ferde kan påverka inntektene gjennom å tilrå inflasjonsjustering av takstar, samt å foreslå andre naudsynte takstendringar for å kompensera for inntektssvikt. Ved vesentlege avvik i inntekter frå proposisjon, vil Ferde også kunna motta statlege økonomisk tilskott til å redusera takstar og redusere gjeld har det vist seg.

I sum legg dette grunnlaget for ein relativt stabil og føreseieleg kontantstraum over tid.

I periodar kan derimot inntektene utvikla seg negativt. Covid-19 pandemien var et eksternt sjokk som over natta drastisk påverka reisevanar og mobilitet. Ferde såg ein betydeleg nedgang i trafikkinntektene i perioden mars-mai i 2020, men trafikken henta seg sidan godt inn igjen. Pandemien har sidan dratt ut i tid og tidvis medført nye strenge tiltak som igjen har

påverka bompenginntektene i desse periodane. Men, meir bruk av heimekontor, videomøte og nye vanar for alternativ forflytting som sykkel og el sparkesyklar kan visa seg å gje meir varig påverknad på trafikktala i bomstasjonane.

Eit sterkt aukande tal elbilar påverkar inntektene til Ferde. Det er eit mål i NTP 2019 – 2029 at alle nye personbilar og lette varebilar skal vera nullutsleppskøyretøy frå 2025. Det tar tid å skifta ut bilparken, men aukande elbilandel, med eventuelt maksimal bompengetakst på 50% av normal takst, vil gje lågare bompenginntekter i tida framover. Dette er det berre til ei viss grad teke høgde for i dei gjeldande proposisjonane. Det er truleg at maksimal elbiltakst, eventuelt grunntakstane, gradvis, vil kunne aukast for å kompensera for dette inntektsbortfallet.

Inntekter ved sal av Flyt AS

Utferdarverksemda i Ferde AS, organisert i dotterselskapet Flyt AS, vart i 2021 selt til Gjensidige Forsikring ASA. Salet var ein følgje av bompengereforma sitt krav om skilje mellom operatør (bompengeselskap) og utferdar av autopassbrikker. Bompengeselskapa hadde dispensasjonar etter «*Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)*», til å driva integrert utferdarverksemd ut 2021.

Styret i Ferde godkjente 29.06.2021, styresak 043/21, salet av Flyt AS. Salstransaksjonen for avhending av selskapet med tilsette og kundeportefølje vart gjennomført 29.oktober 2021. Verdiane som ligg i utferdarfunksjonen er opparbeida av bompengar og det er ein føresetnad at salsvederlaget skal koma bompengeprojekta til gode gjennom styrking av økonomien i projekta - blant anna gjennom nedbetaling av lån.

Salsvederlaget var på 409 mill. Ferde utarbeidde ein modell for fordeling av salsvederlaget, som vart drøfta med fylkeskommunane og godkjent i styremøte 3.12.2021, styresak 054/21. Salstransaksjonen for avhendinga av selskapet med tilsette og kundeportefølje vart gjennomført 29. oktober 2021.

Til fråtrekk frå salsvederlaget før fordeling på projekta, kom tilretteleggingskostnadar ved salet på om lag 20 mill. kr. og den bokførte aksjeverdien på 65 mill. kr. Til fordeling på projekta står ein igjen med om lag 324 mill. kr., som er den rekneskapsmessige salsvinsten.

Fordelinga av denne ekstraordinære inntekta på projekta følgjer same modellen som Ferde har etablert for fordeling av felleskostnadar, det vil seia basert på andel ÅDT for ein periode. ÅDT i modellen her er frå september 2021. Salsvederlaget har styrka økonomien i projekta med tilsaman om lag 324 mill. kr. Inntekta er fordelt slik på projekta:

Prosjekt	Tilordning av salgsverdi	Andel %
Bypakke Bergen	107 133 720	33,08 %
Bymiljøpakken (Bypakke Nord-Jæren)	84 424 856	26,07 %
Haugalandspakken	46 652 439	14,40 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregioner	23 947 566	7,39 %
Nordhordlandspakken	17 688 611	5,46 %
Askøypakken	9 605 524	2,97 %
E18 Tvedestrand Arendal	8 672 108	2,68 %
Førdepakken	8 061 138	2,49 %
Rv13 Ryfast	8 000 081	2,47 %
Vossapakke	3 426 383	1,06 %
E39 Rogfast	1 825 329	0,56 %
Bømløpakken	1 646 547	0,51 %
Kvammapakken	1 211 565	0,37 %
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	1 007 642	0,31 %
Fv45 Gjesdal	591 416	0,18 %
Sum:	323 894 925	100,00 %

Partane i finansieringsavtalane er blitt orienterte om fordelinga i brev frå Ferde frå 20. januar 2021.

5. Strategiar og planar

Strategi 2021 - 2023

Med grunnlag i visjonen «Effektiv finansiering av fremtidens samferdsel» og Ferde sine verdier «Open, Påliteleg, Etterretteleg og Nyskapande» (OPEN), har styret i Ferde vedteke ein strategi for perioden 2021 – 2023. Denne gjeld for Ferde som operatørselskap (bompengeselskap). Strategien er basert på den første strategien som blei utarbeida hausten 2018 for perioden 2018 – 2021. Strategien vart revidert i styremøte 3.12.2021. Ferde si strategiske målsetjing for perioden 2021 til 2023 er at Ferde gjennom arbeid i eigen region skal vera ei drivkraft for berekraftig, effektiv og sikker finansiering av bompengeprojekt i Norge. Det er utarbeida strategiske handlingsplanar med tiltak for områda teknologi, kvalitet, økonomi, finans, anskaffingar, kommunikasjon, finans, drift, HR og juridisk. Strategien i kortform:



Strategi 2021 - 2023

Vår visjon er at Ferde skal sikre *effektiv finansiering av fremtidens samferdsel*.

Våre verdier *ÅPEN (Åpen, Pålitelig, Etterrettelig, Nyskapende)* skal sammen med visjonen være ledestjerner for oppgavene Ferde utfører.

Vår strategiske målsetting for perioden 2021 til 2023 er at *Ferde gjennom arbeid i egen region skal være en drivkraft for bærekraftig, effektiv og sikker finansiering av bompengeprojekter i Norge.*

Nøkkeltallsindikator

Nøkkeltallsindikator	Mål
Driftskostnad per passering	< 1 NOK
Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt	6,5 %
Realiseringsgrad på passeringer uten avtale	99 %
Identifiseringsgrad vegkantutrusting	99 %
Gjennomsnittlig rentesats på lån	3M NIBOR + 40 bp.

Målbilde 2023

Ansvarlige anskaffelser

Ferde skal sikre behovsdekning til konkurransedyktige innkjøpspriser gjennom etterlevelse av anskaffelsesregelverket og Ferdes egen innkjøpspolicy. Det er også krav til ansvarlighet i anskaffelsene og miljøtiltak hos Ferdes leverandører.

Kvalitet

Ferde skal videreutvikle og ISO-sertifisere styringssystemet for å møte fastsatte krav og mål, og sikre etterlevelse av interne og eksterne rutiner og avtaler. Økt fokus på læring, åpenhet og kontinuerlig forbedring skal sikre at det er lett å jobbe riktig og effektivt i Ferde.

Økonomi

Ferde skal forbedre og automatisere prosesser, styrke internkontrollen og gjennomføre gode analyser for de ulike prosjektene. Regnskapet skal lukkes tidligere hver måned.

Drift

Ferde skal bidra til å sikre gode samhandlingsprosesser med utstedere, og utvikle tettere samarbeid mot teknologi, blant annet gjennom opplæring av ansatte ved systembytte. Drift skal forbedre prosesser gjennom automatisering, og samarbeide med øvrige avdelinger for å øke betalingsvolumet og redusere tap på krav.

Juridisk

Ferde skal driftes i samsvar med lover, retningslinjer og forskrifter. Avtaler og rutiner skal videreutvikles, vedlikeholdes og etterleves. Ferde skal bidra til en klar rolle- og ansvarsfordeling mellom aktørene i bompengereformen. Ferde skal også bidra i etablering og oppfølging av rammeverk for kommersielle utstedere.

Finans

Ferde skal være en synlig, aktiv og attraktiv aktør i finansmarkedene, og vil gjennom finansforvaltningen være en drivkraft for det grønne skiftet. Ferde vil øke andelen grønn finansiering i porteføljen. Ferde skal etterleve og utnytte mulighetene innenfor EU sitt nye taksonomi regelverk.

Teknologi

Ferde skal ha et fagmiljø som er oppdatert på teknologi, bl.a. for å være godt posisjonert ved endringer i modell for finansiering/innkreving. Systemporteføljen skal gjennomgås for å etablere løsninger som kan driftes eksternt, fortrinnsvis skybasert.

Den nye systemporteføljen skal bidra til energi- og miljøbesparelser. Arbeidet rundt cybersikkerhet skal videreføres. Ferde skal standardisere og tilgjengeliggjøre data for økt analyse av ytelse (REMS).

HR

Ferde skal ha lederutvikling og kompetanseheving på tvers av fagområdene. I perioden skal personalhåndboken videreutvikles i tråd med Ferde sin rolle som operatør. Medarbeidertilfredshet skal måles, og resultatet skal benyttes til kontinuerlig forbedring av arbeidsmiljøet og av selskapet.

Kommunikasjon

Ferde skal implementere en ny digital plattform for forenklet og mer effektiv informasjon til målgruppene, blant annet hvilke miljøtiltak Ferde har. Ferde skal bygge gode relasjoner og et godt omdømme. Ferde skal ha en åpen og god kultur.

Utviklingsoppgåver

Ny systemløyising

Sentralsystemet CS Norge frå Q - Free (eksisterande, heilintegreert løyising for innkrevjing av bompengar) er utfasa, og erstatta med ein portefølje av komponentar som samla sett gjer tilsvarende støtte for verdikjede. Ferde sin overgang til dei nye systemløyisingane har gått fint, mellom anna grunna god planlegging av overgangen. Systema er stabile i drift.

Signering av utferdaravtalar

Ferde har gjennom bompengavtalen ei plikt til å sørgja for selskapet sine interesser, ved å etablere størst mogleg tryggleik/soliditet for den framtidige kontantstraumen. Rammeverket for utferdarmarknaden føreset at ein kommersiell utferdar skal ha signert utferdaravtale med alle operatørane, før han kan setjast i operativ drift. Ferde har signert utferdaravtale med SkyttelPASS AS, Fremtind Service AS, Tolltickets GmbH og Flyt AS. Ferde skal også starta eller er i prosess for å inngå avtale med EETS utferdarane Brobizz A/S og Øresundsbrokonsortiet, samt den godkjente autopassutferdaren Leaseplan Norge AS.

Utvikla vegkantssystemet

Ferde har ansvaret for og skal dekke kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehald av portalar og med dette også avvikling av vegkantutstyret.

Rammeavtale vegkantutstyr - utsatt

Ferde starta ein prosess med mål om å inngå rammeavtalar på vegkantutstyr, men denne prosessen er no utsatt på ubestemt tid.

I samband med at det no er aktuelt å gjer ei anskaffing for å skifta ut ein del stasjonar, held Ferde på med ein kartleggingsjobb. Ein ser på om noverande portalar kan brukast, om eventuelt bør nytta 1-portal eller 3-portals stasjonar og om utskiftinga inneber gravearbeid.

E39 Svegatjørn – Rådal.

Planlagt opning av veg og innkrevjingsstart er i oktober 2022. SVV skal vera godt i rute med både vegen og stasjonsområda, og det vil vera klart til installasjon tidleg på våren. Sjølve installasjonen vil skje i sommar.

Finnfast og T-forbindelsen:

Finnfastanlegget vart rigga ned hausten 2021. På T-forbindelsen har Ferde nyleg signert kontrakt for nedriggingsjobben. Den skal vera ferdig innan 1.2.2022.

Tildeling av nye kontraktar

Det har ikkje blitt tildelt nye kontraktar sidan førre rapportering.

Komande vegkantprosjekt

- E18 Tvedestrand – Dørdal (Bamble)
- Nordhordlandspakken, vert utvida med 1 bomstasjon (Radøy) i 2024.
- Sotrasambandet
- Askøypakken – truleg utviding med ein bomstasjon

Sjå lenger bak i rapporten for andre potensielle prosjekt.

Kvalitetsutvikling og HMS

Ferde har strategiplanen for 2020 – 2023 ei målsetjing om å oppfylle krava til styringssystem for kvalitet i NS-EN ISO9001:2015. For å nå desse krava må Ferde ha eit heilskapleg kvalitetsstyringssystem som sikrar tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og som medverkar til ei effektiv og målretta drift, systematikk i arbeidet med forbetringar, riktig og påliteleg rapportering og etterlevnad av lovar, reglar og styringskrav.

Ferde sitt system for internrevisjon er ein viktig del av kvalitetsstyringssystemet. Internrevisjonen skal sikra at styringssystemet til ein kvar tid oppfyller krava. Ferde har valt Wergeland Bedriftsutvikling som leverandør av internrevisjonstenester

I løpet av 2021 gjennomførte Ferde fire internrevisjonar på følgjande områder; *GDPR, Veikant, Arbeidsmiljø og Anskaffelser*. Resultata av revisjonane har vore positive og dei fleste av tiltaka er gjennomførte.

Ein anna del av internkontrollen i selskapet, er løpande overvaking og styring av risiko knytt til verksemda. Risikostyring i selskapet er sterkt knytt opp mot Ferde sin modell for prosesstyring. Ferde har nedsett ein risikokomiteé til arbeidet med overvaking og handtering av risiko. Ferde rapporterer risiko til styret på kvart styremøte, i tillegg vert det ein gong i året gitt ein presentasjon av den overordna utviklinga av risikobiletet i Ferde.

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

I samsvar med verdiane, open, påliteleg, etterretteleg og nyskapande, skal Ferde opptre på ein måte som varetar det etiske og sosiale ansvaret i forhold til verda rundt oss og innanfor områda menneskerettar, arbeidstakarrettar, antikorrupsjon og miljø. Vår tilnærming er basert på prinsippa i FN Global Compact for samfunnsansvar. Dette gjer vi gjennom å praktisera openheit og transparens slik at ålmenta kan få innsyn i korleis Ferde utfører oppgåvene sine. Ferde forventar det same av leverandørane sine. Informasjonen som vert gjeve til ålmenta skal vere korrekt og objektiv.

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

Ferde er sertifisert Miljøfyrtårn. Sertifiseringa viser at Ferde oppfyller krav og gjennomfører tiltak for miljøvenleg drift og eit godt arbeidsmiljø, og gir gode føresetnader for å bidra til fleire av FN sine berekraftsmål.

Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2022 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje.

Avslutning av innkrevjing sidan førre eigarrapport

Ingen prosjekt har avslutta innkrevjinga sidan førre eigarrapport. Det er venta at innkrevjinga i Vossapakken kan avsluttast medio 2022.

Nye innkrevjingar sidan førre eigarrapport

Kristiansand – Lyngdal:

Delstrekninga Døle Bru – Mandal øst i prosjektet E39 Kristiansand – Lyngdal opna for trafikk 22.12.2022. Bompenggeinnkrevjinga i stasjon Skoieveien starta opp 1. januar 2022.

Innkrevjinga i denne stasjonen er basert på takstvedtak frå 11.10.2021. Dei andre delstrekningane og bomstasjonane er venta å opna frå november 2022 og fram til 2026.



Kart frå Nye veier

I oktober 2022 er det venta at følgjande delstrekningar (og stasjonar) aust for Døle bru opnar: Breimyr – Monan (stasjon Storemyr), Monan – Lohnelier (stasjon Lohnelier) og Lohnelier – Døle bru (stasjon Holbekkstjønn).

I proposisjonen er det opna opp for at talet på bomsnitt og plasseringa av stasjonane kan bli endra. Sjå lenger bak i rapporten.

Rettsprosessar som Ferde har

Tecsidel: Ferde heva leveransen av vegkantutstyr E18 Tvedestrand-Arendal og fremja erstatningskrav for tap. Det er tatt ut stemning. Hovudforhandlinga skal haldast i mars 2022.

Protector forsikring: Forsikringselskapet hadde ansvarsforsikringa på bilen som køyrte ned og skada Bruland bomstasjon 23.oktober 2020. Selskapet har ikkje akseptert heile kravet frå Ferde på erstatning for tap i samband med dette. Varsel om søksmål er sendt.

Takstendringar, nytt sidan førre rapport

Innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy

Takstar for nullutsleppskøyretøy på ferjesambandet Arsvågen – Mortavika (Rogfast) vart innført 1.12.2021. Det er dermed takstar for nullutsleppskøyretøy i alle prosjekta til Ferde.

Prisjustering av bompengetakstane

Prosjekta vert vurderte i høve til kor tid det er aktuelt å prisjustera takstane etter konsumprisindeksen. I prosjekt med låge takstar er det ikkje praktisk og føremålstenleg å gjera årlege prisjusteringar, då takstendringa gjerne berre vert nokre ører. Prisjustering vert også gjerne gjort i samband med andre takstendringar.

Takstane i prosjekta Askøypakken, Bømløpakken (Spissøy), Fv45 Gjesdal, Nordhordlandspakken, Vossapakko og E18 Tvedestrand – Arendal vart prisjusterte 1.10.2021. Dette er prosjekt kor det ikkje er naudsynt med lokalpolitisk handsaming og tilslutnad for å gjera prisendringar.

I bypakkar er det naudsynt med lokalpolitisk tilslutnad for å kunna prisjustera. Ferde sendte derfor sak om prisendring av Haugalandspakken til lokalpolitisk handsaming. Styringsgruppa for Haugalandspakken slutta seg i møte 1. juli 2021 til forslaget. Takstane i Haugalandspakken vart endra 1.11.2021.

Styringsgruppa i Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren) vedtok 3.11.2021 at:

«bompengeselskapet skal prisjustere når prisøkning i forhold til konsumprisindeksen er oppnådd og når denne utgjør en hel krone på ordinær takst.» Vegdirektoratet gjorde takstvedtak 9.11.2021 og takstane vart prisjusterte 1.01.2022.

Styringsgruppa i Miljøløftet hadde sak om prisendring oppe i møte 8.10.2021. I 2018 vart det semje om at *«fremover vil bompengetakstene bli justert når prisøkning i forhold til konsumprisindeks er oppnådd, og når denne utgjør en hel krone på ordinær takst. Styringsgruppen får sak om prisjustering til orientering.»* Vegdirektoratet gjorde takstvedtak 1.11.2021 og takstane vart prisjusterte 1.01.2022.

På ferjene har bompengetakstane blitt justerte årslag, utan eksplisitte takstvedtak, som følgje av takstendringar i ferjeregulativet. Ferjesambanda Langevåg – Buavåg og Arsvågen - Mortavika fekk auka takstar 1. januar 2021 som følgje av endra takstar i autopassferjeregulativet. Denne automatiske prisjusteringa er det no slutt på, fordi at ein frå 1. juli 2021 gjekk over frå sonepåslag til kronepåslag og fråkopla bompengetakstane frå ferjeregulativet. Bompengetakstane på ferjesambanda Arsvågen – Mortavika (E39 Rogfast) og på Langevåg – Buavåg (Bømløpakken) auka dermed ikkje frå 1.1.2022. Det er aktuelt å søka om prisjustering av bompengetakstane på ferje seinare i 2022.

Ferde har ikkje søkt om prisendringar i prosjekt som nyleg har endra takstane (Hardangerbrua, og Førdepakken).

Omlegging til nytt takst- og rabattsystem

Alle prosjekta i Ferde sin region som har innkrevjing har lagt om til nytt takst- og rabattsystem. Alle komande prosjekt i bomregionen vil også få innkrevjing etter det «nye» takst- og rabattsystemet.

Framtidige prosjekt

Vedtekne prosjekt – med innkrevjing etter 2021

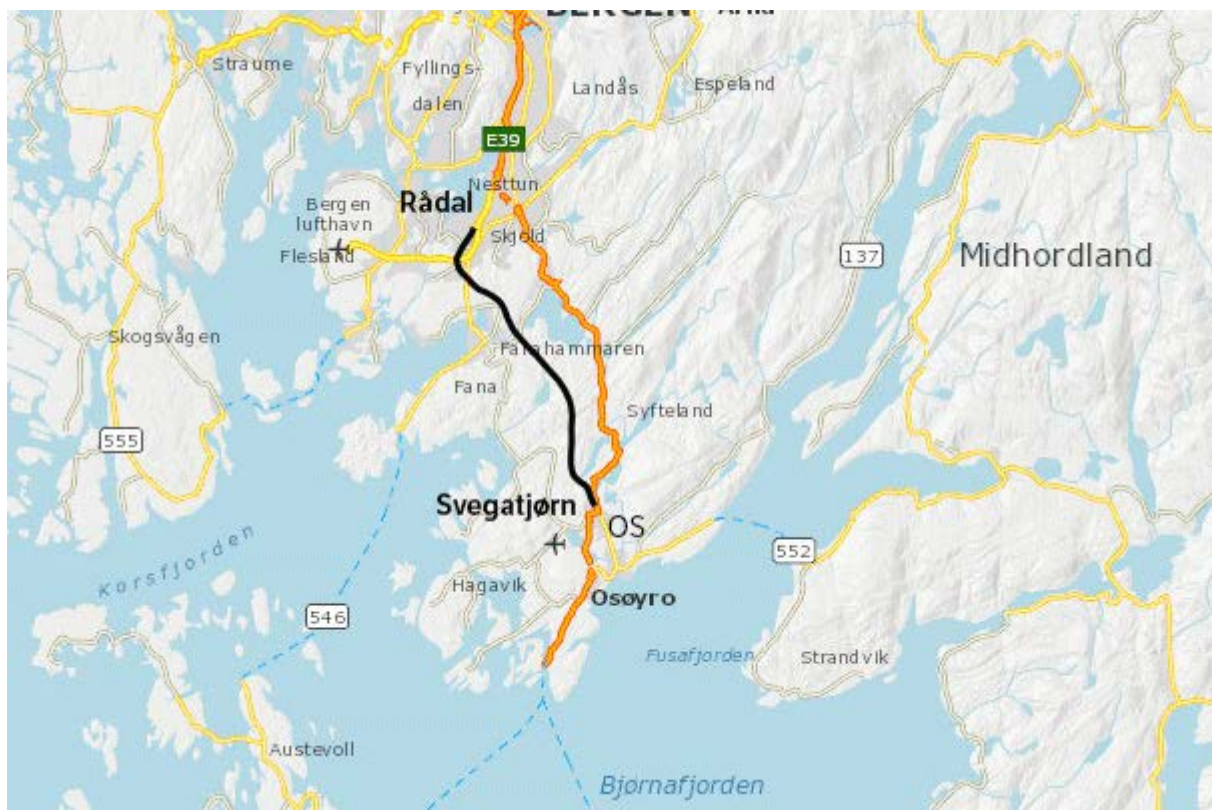
E39 Svegatjørn – Rådal (Os – Bergen)

Strekninga E39 Rådal – Svegatjørn i kommunane Bjørnafjorden og Bergen skal etter planen opna medio oktober 2022. Bompenginnkrevjinga vil truleg starta opp nokre dagar seinare. I Prop 134 S (2013- 2014) er det lagt til grunn samla bompenginntekter på om lag 5 mrd. kroner i 2014-prisnivå. Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Bjørnafjorden og Bergen kommunar. Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Innkrevjinga vil skje på ny E39 i Endelausmarka, på eksisterande E39 ved Bahus og på Fv163 ved Djupvik.

Ei sak frå Vegdirektoratet om takstar og omlegging til nytt takst – og rabattopplegget har vore på lokalpolitisk høyring i 2021. Bjørnafjorden kommune, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har slutta seg til takstane og til omlegginga til nytt takst og rabattsystem. Garantisten Vestland fylkeskommune har også slutta seg til at Ferde kan setja ned takstane med 10% for å kunna ta i mot tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på riksveggar utanfor storbyområda.

Kommunane og fylkeskommunen arbeider med å finne fram til ordningar som kan skjerme bebuarane rundt bomstasjonane på Fv5158 og noverande E39, noko som i kan krevja ein ny proposisjon.

Tre månadar før innkrevjingsstart skal Ferde søka om takstvedtak. Ferde skal i forkant av innkrevjinga gjera nye utrekningar av gjennomsnittstaksten i lys av det utbyggjar faktisk har rekvirert frå selskapet, kjente renteforhold og at prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar.



Kart frå Statens vegvesen

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabraua

Sotrasambandet er venta å opna i 2026 og sidevegnettet i 2028. Garantisten Vestland fylkeskommune ønskjer å halda fast på at det skal vera bom på sideveg (den gamle brua) i dette prosjektet. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Bruttobompengeneinntekter er rekna til om lag 7,3 mrd. 2018-kr. og det er føresett at Ferde sitt bompengbidrag til prosjektet er 6,5 mrd. 2018 kr.



Kart frå Statens vegvesen

E18 Tvedestrand – Dørdal:

Stortinget vedtok 23. mars 2021 *Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder* til Stortinget. Dette prosjektet er Ferde sitt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr. og i km.) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtalar mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans.

Bruttobompengeneinntektene er rekna til om lag 5 950 millionar 2020 kroner. Av desse føreset ein at 3 910 millionar 2020 kroner blir nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene.

Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekkja finansieringskostnader og innkrevjingskostnader. Bompengeperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar. Prosjektet skal ifølgje planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028.



Kart frå Nye veier

I dette prosjektet kan det koma endringar i trase, standard og framdrift.

Bømlopakken (revidert)

Stortinget vedtok 20.12.2021 *Prop. 2 S (2021–2022)* med eit revidert opplegg for

Bømlopakken. Innkrevjinga på Bømlo vert forlenga til 2037. Den nye pakken finansierer prosjekta Fv541 Sakseid – Hestaneset, Fv542 Notland – Mosterhavn og Fv541 Ekornsæter– Sakseid samt nokre mindre utbetringar på Bømlo. Innkrevjingsopplegget er det same som i noverande Bømlopakke. Garantiramma er 682 mill. kr. Utbyggingskostnadane er 665 mill. 2021 kr. og bompengane finansierer 494 mill.kr av desse. Vegdirektoratet har i januar 2022 fått fullmakt frå Samferdselsdepartementet til å inngå prosjektavtale med Ferde for dette prosjektet.

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

Fylkestinget i Hordaland vedtok 12.12.2017 eit bompengeloplegg for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, men knytte vilkår til søknaden knytt til vilkåra for ferjeavløysingsordninga.

E134 Seljestad - Røldal

Fylkestinget i Vestland har i møte 09.06.2020 slutta seg til eit bompengeloplegg for E134 Røldal—Seljestad i Vestland fylke. Det er lagt til grunn at utbygginga skal skje i åra 2022-2027 og at bompengennekkeringa tek til når prosjektet opnar for trafikk. Fylkestinget i Vestland gjorde 14.12.2021 eit nytt garantivedtak for prosjektet. Garantiramma er 1025 mill. kr. bompengane er sett til 512 mill. kr. i finansieringsplanen. Det gir eit bompengebidrag på 17,2 pst. Prosjektet er med i Nasjonal transportplan 2022- 2033. Det er venta at regjeringa legg fram proposisjon for prosjektet våren 2022.

Kvinnheradpakken

Kvinnheradpakken vart vedteke av fylkestinget 12. desember 2018. Garantiramma er på 191 mill. 2018 kr. og det er føresett at bompengar bidrar med 165 mill. 2018 kr. i finansieringsplanen (22,1%). Innkrevjinga skal skje på ferjesambanda Gjermundshamn /Varaldsøy – Årsnes, Utåker – Matre/Skånevik og Ranavik – Skjersholmane. Det er venta at ein proposisjon om Kvinnheradpakken vert sendt til Stortinget i mars 2022.

Askøypakken (revidert opplegg)

Fylkestinget i Vestland slutta seg i møte 29.09.2021 til å utvida bompengeperioden i Askøypakken med fem år (frå 2028 til 2033) for å fullføra prosjekta i pakken. Garantibeløpet er 633 mill. 2021-kr. Bompengebidraget i den reviderte Askøypakken er rekna til 1276 mill. 2021 kr. Det fylkeskommunale bidraget er 386 mill. 2021 kr., inkludert mva-refusjon.

Pakken skal ferdigstillast følgjande 3 prosjekt som er starta opp: Fv563 Strømsnes – Hop, Fv213 Skiftesvik – Marikoven og Fv562 Lavik – Haugland. Pakken skal i tillegg finansiera følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje: Fv212 Slettebrekka – Hetlevik, Fv562 Fromreide – Kjerrgarden

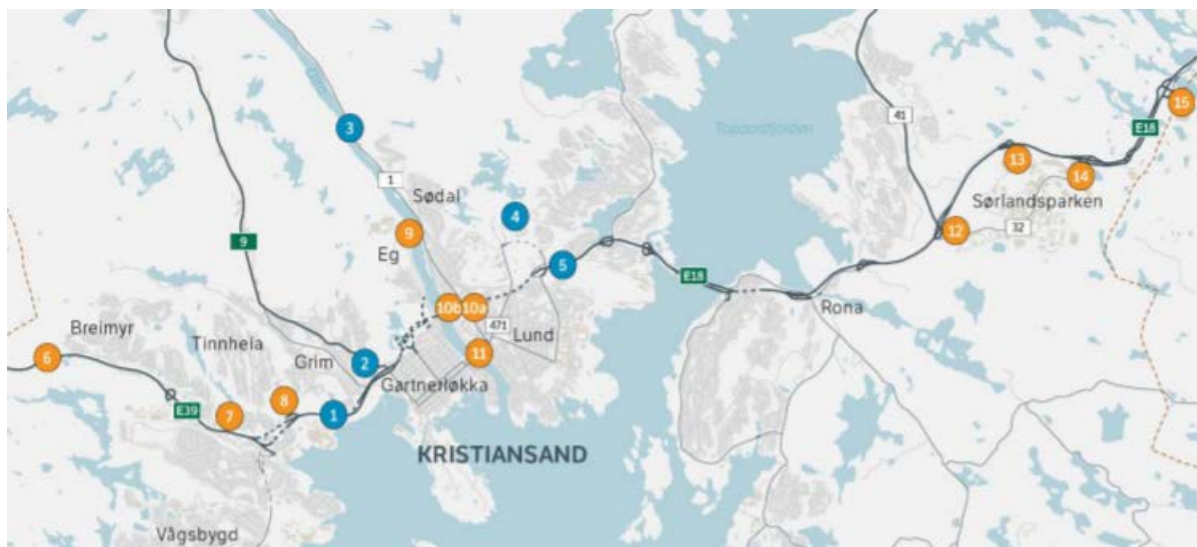
og Fv562 Fauskanger. Det vert i tillegg avsett ei ramme til kollektivtiltak. Det fylkeskommunale bidraget skal finansiera kollektivtataka.

Dagens innkrevjingsystem held fram. I tillegg vert det oppretta ein ny bomstasjon på Kleppevegen nord for rundkøyringa ved Vatnavatnet med innkrevjingsretning mot Kleppestø. Det er venta at ein proposisjon om revidert Askøypakke vert sendt til Stortinget våren 2022.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Fylkestinget i Agder har i møte 13.12.2021 godkjent «Faglig grunnlag – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3». Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 legg ein opp til skal etablerast snarast mogleg og det er føresett at fase 3 av pakken overtar alle forpliktingane frå Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, Prop. 95 S (2020–2021).

Garantibeløpet er 2,2 mrd. 2018 kr. Det er lagt opp til eit bompengebidrag på 4,4 mrd. kr. Bompengoordninga fase 3 vert sett i samanheng med forhandlingsresultatet for ein byvekstavtale. Visst det ikkje vert ein byvekstavtale med staten, vert Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 vidareført. Det er lagt opp til å utvida gjeldande bompengoordning (5 stasjonar) med 10 nye bomstasjonar:



Kart frå Statens vegvesen

Det er venta at det vert lagt fram ein proposisjon for fase 3 i løpet av året.

E39 Kristiansand – Lyngdal (teknisk revidering)

I prosjektet E39 Kristiansand – Lyngdal har Nye Veier endra trasé og kryssplassering på strekninga Mandal Øst – Hegdal. I tillegg er kontraktstrategien for strekninga optimalisert, noko som medfører at utbygginga endar ved Røyskår og ikkje ved Vatlandstunnelen slik som vist i Prop. 135 S (2016-2017). Endringa i slutt punkt for utbygginga medfører at ein bomstasjon vert

fjerna frå prosjektet (det vil seia ikkje bygt). På strekninga Mandal Øst - Herdal vert tidlegare planlagde kryss ved Reibakken og Livold erstatta av eit nytt kryss ved Blørstad. Fylkesutvalet i Agder har i møta 12.10.2021 slutta seg til endringane. Det er venta at det vert lagt fram ein proposisjon om endringane i prosjektet våren 2022.

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 er på 844 mill. kr. Bompengedraget er 598 mill. 2020 kr. og utgjer om lag 20% av finansieringsopplegget. Brukarane av ny E39 Bue-Ålgård betalar for lengda ein køyrer, og med en lik kilometertakst på heile strekninga. Det vert to bomstasjonar – ein på strekninga Bue-Skurve - og ein på strekninga Skurve - Ålgård. Det er lagt opp til etterskottsinnevjing i perioden 2025-2039. Det er venta at regjeringa legg fram ein proposisjon for dette prosjektet i løpet av 2022.



Kart frå Nye Veier

Bompengeprojekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk (som det er gjort eller ikkje er gjort prinsippvedtak om)

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

- Ein bypakke for byområdet Haugesund.
- Eigne bompengepakkar for Karmøy/Fv547 og for Haugesund nord-Sveio/Fv47.
- E16 Arna – Stanghelle (prinsippsak vert handsama i fylkestinget i juni)
- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde)
- E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren (sakgrunnlag frå Nye Veier er sendt 7.01.2022, saka kjem opp i bystyret i Kristiansand 16.02.2022 og deretter i Agder fylkeskommune)
- E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast)
- E134 Bakka – Solheim
- Fv49 Tokagjelet

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

Om innkrevjing av bompengar på ferje

Tidlegare vart bompengane i prosjekta med innkrevjing på ferje (E39 Rogfast (ferjesambandet Arsvågen - Mortavika)) og Bømlopakken (ferjesambandet Langevåg – Buavåg) kravde inn gjennom sonepåslag på ferjetaksten. I 2021 gjekk ein vekk frå sonepåslag til kronepåslag. Dette gjer at takstendringar må kunngjerast av bompengeselskapet etter takstvedtak i Vegdirektoratet, på line med takstendringar i bompengestasjonane på land, noko Ferde ikkje praktiserte tidlegare.

Ferde er bompengeselskap, men ikkje driftsselskap for desse bompengeprojekta. Fjord1 står for innkrevjinga av bompengar etter kontrakt (driftsavtale) med Ferde. Innføringa av autopassferjeordninga har vore positivt for kostnadane ved bompengeinnkrevjing på ferje. Ferde gjev Fjord1 ein nettoprovisjon på X % (konfidensielt) av innkravd beløp eks. mva. (25 %). Etter innføringa av autopassferjeordninga har Fjord1 sett ned provisjonsprosenten grunna meir effektiv ferjebillettering.

Vert Kvinnheradpakken vedteken, må Ferde inngå driftskontraktar med Fjord1 for Gjermundshamn /Varaldsøy – Årsnes og Ranavik – Skjersholmane, og med Boreal Sjø for sambandet Utåker – Matre/Skånnevik, eller eventuelt med Skyss.

Eigarmøte i 2022

I eigarstrategien for Ferde står det:

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

I dialog mellom Ferde og fylkeskommunane har ein kome fram til desse tidspunkta for generalforsamling og eigarmøte i Ferde for 2022:

- Eigarmøte fredag 11.2.2022 kl. 13-14
- Generalforsamling fredag 8.4.2022 kl. 10-11
- Eigarmøte torsdag 15.9.2022 kl. 09-10