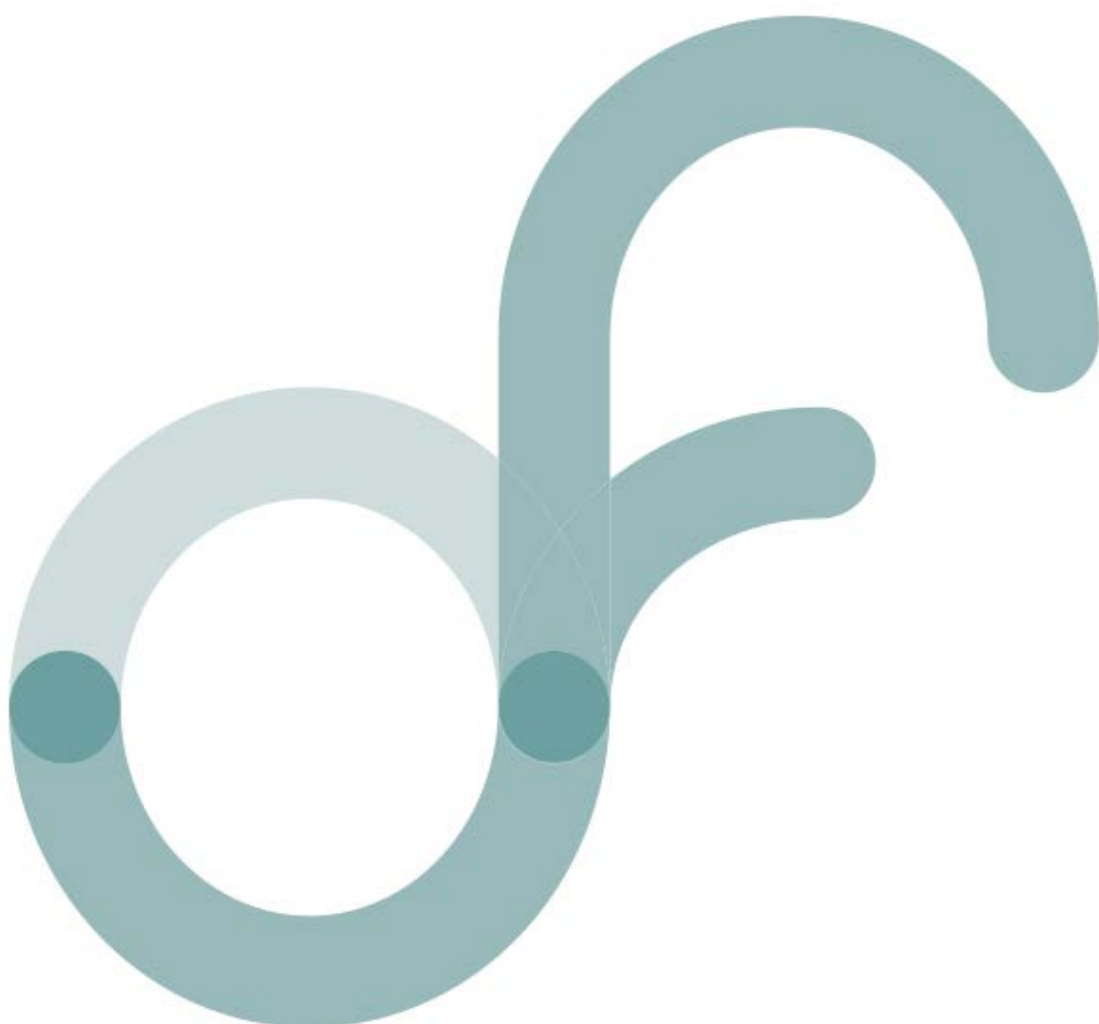


# Rapport 2020 - 1



## Innholdsliste

<b>Rapport 2020 - 1 .....</b>	<b>0</b>
<b>Innleiing.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Mandat og føringar .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Status for gjennomføringa av bompengereforma i bomregion sørvest.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Innkrevjing, trafikkdata og bompengeinntekter .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Finans og økonomi.....</b>	<b>15</b>
<b>5. Strategiar og planar våren 2020 .....</b>	<b>18</b>

## Innleiing

Ferde sine verdiar er open, påliteleg, etterretteleg og nyskapande. Selskapet ønskjer å vera ein gjennomsiiktig 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 2-3 gongar per år utover årsrekneskapan og rapportering i samband med generalforsamlinga. Dette er den første formelle rapporteringa til alle eigarane våre i 2020.

Hausten 2019 har vore prega av stor mediemerksemd og politisk merksemd knytt til Ferde, og særleg til bompengeselskapet sitt oppkjøp av BT Signaal AS. Kluge har utarbeida ein rapport om dette for styret i Ferde og Deloitte har gjennomført ein selskapskontroll av Ferde for kontrollutvala i Vestland og Rogaland fylkeskommunar. Fylkestinga i Vestland og Rogaland har kome med ein del tilrådingar om rutinar og forbetningsarbeid. Styret skal syta for at selskapet lagar ein prioritert handlingsplan som viser kva tiltak som skal setjast i verk for å følgja opp tilrådingane i rapporten, når tiltaka skal setjast i verk og kven som skal ha ansvaret for iverksettinga. Ferde har frist til 01.05.2020 med å koma med ein slik plan til kontrollutvala i Rogaland og Vestland. Kontrollutvalet i Agder har i innstillinga til fylkestinget i Agder tilrådd at selskapet lagar ein slikt handlingsplan til kontrollutvalet i Agder fylkeskommune innan 27.05.20. Ferde har kome langt i å følgja opp tilrådingane og vil rapportera om dette innan 01.05.2020.

Ferde har starta førebuingane for salet av utferdarverksemda til aktørar som skal operera i ein fri marknad. Per i dag er ikkje avtaleverket som regulerer administrativt og teknisk grensesnitt for samhandling mellom AutoPASS-utferdarar og bompengeselskap ferdig definert. For å sikra kontantstraumen inn til bompengeprojekta, må dette vera på plass før kommersielle uttferdarar kan overta. Ferde har dispensasjon frå Statens vegvesen til å driva både som utferdar og operatør fram til 31.12.2020. Ferde arbeider no med ei utskiljing som balanserer riktig pris, tryggleik for framtidig inntektsstrøm og det å ta vare på dei tilsette.

Ei hending som har skjedd no nyleg, er spreininga av COVID-19 viruset. Hittil har ikkje dette påverka drifta i Ferde utover meir bruk av heimekontor og Skype møte. Det er mogleg at innteninga vert noko lågare i 2020. Men dei fleste projekta har robust økonomi og lang innkrevningstid, så me reknar framleis med at dette viruset har begrensa påverknad på Ferde si verksemd.

Bergen 31. mars 2020

Trond Juvik  
Adm.dir.

## 1. Mandat og føringar

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 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 prosjekt- og finansieringsavtalene som blir inngåtte for kvar enkelt prosjekt. Prosjektavtalen vert inngått med Statens vegvesen. Avtalen gir løyve til etablering og drift av bompengeinnkrevjinga på spesifiserte vegstrekningar samstundes som bompengeselskapet pliktar å stilla med midlar til utbyggingsprosjektet.

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjeverar (dei tre fylkeskommunane, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjeveren sin rett til rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbyggjar og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr. Statens vegvesen har i brev frå 18.03.2020 varsla om at partane i styringsgruppene i bypakkane Bypakke Bergen (Miljøløftet), Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) og Samferdselspakke Kristiansandsregionen må avklara seg imellom om det er Statens vegvesen eller fylkeskommunen som skal ha det framtidige ansvaret for finansieringsavtalen.

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
- Vera AutoPASS utferdar i ein overgangsperiode (seinast fram til 31.12.2020)
- Ikkje driva anna verksemd
- Kunna yta bompengefaglege tenester til Statens vegvesen
- Driva kostnadseffektivt
- Ikkje gje utbytte til eigarane

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

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

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

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

Positiv utvikling på desse KPI'ane er heilt essensielt for at Ferde skal lukkast som regionalt bompengeselskap.

## 2. Status for gjennomføringa av bompengereforma i bomregion sørvest

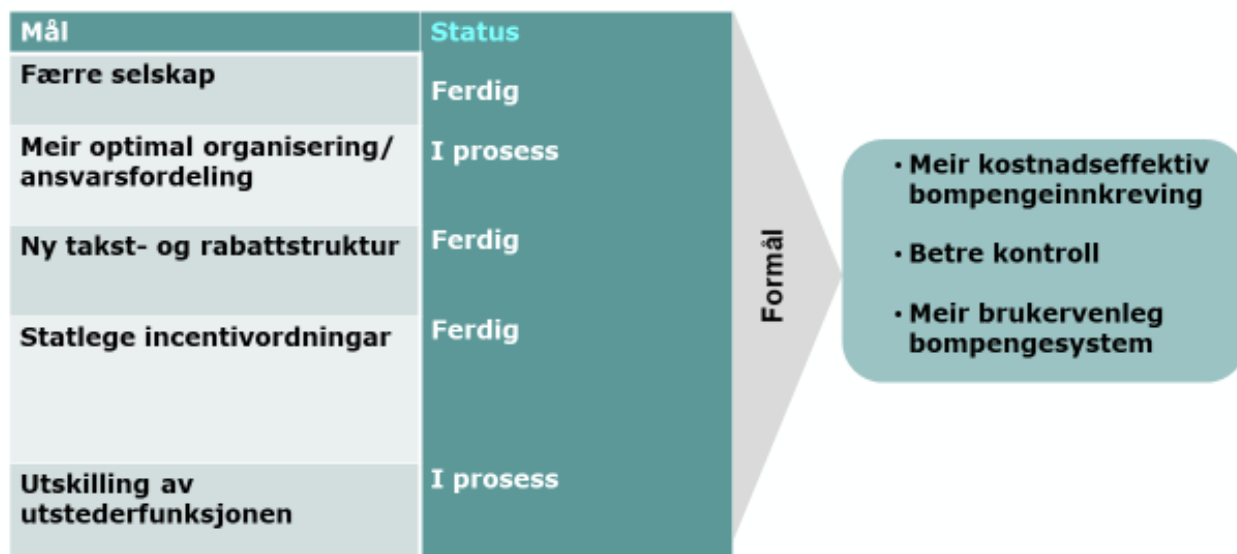
Ferde har kjøpt og innfusjonert alle dei tidlegare bompengeselskapa i regionen. Det siste selskapet, Ryfast AS, vart kjøpt 31. mars 2019 og vart innfusjonert i Ferde 11.12.2019. Samferdsdepartementet har gjeve dispensasjon til at Ferde driftar innkrevjinga i nokre prosjekt utanfor regionen til ut i 2019. Ferde er no ferdig med å drifta dei innkrevjingane som selskapet har hatt dispensasjon for å drifta. Driftinga av Eksportvegen vart overtatt av Skyttel 01.10.2019.

Eit anna element i bompengereforma er «meir optimal organisering og ansvarsdeling». Dette er eit pågåande arbeid. Ansvaret for vegkantutstyret i eksisterande bompengestasjonar vart overført til dei regionale bompengeselskapa 04.12.2019. De regionale bompengeselskapene er no juridiske eigarar av det tekniske utstyret som handterer passeringar gjennom bomstasjonane. Tidlegere hadde bompengeselskapa berre ansvar for drift og vedlikehald gjennom service- og vedlikeholdsavtalar med leverandørane av utstyret, medan Statens vegvesen var formelle eigarar.

Alle prosjekta i bomregion sørvest driv no innkrevjing basert på det standardiserte rabattsystemet (20 % brikkerabatt for lette køyretøy, ingen rabatt for tunge køyretøy og etterskottsfakturering).

Ferde mottok i 2020 tilskott frå ordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda for prosjekta Førdepakken, Vossapakke, Hardangerbrua, E134 Stordalstunnelen, Haugalandspakken, Ryfast og E18 Tvedestrand – Arendal. Ferde har fått tilsegn om eit «ekstraordinært» tilskott for E18 Tvedestrand – Arendal og Hardangerbrua. Dette ekstraordinære tilskottet er knytt til regjeringa sitt bompengeforlik hausten 2019 - eller ein kan sjå på dette tilskottet som ei vidareutvikling av eit element i bompengereforma.

Eit femte mål med reforma er å skilja dei to rollene som bompengeselskapa har som utferdar og operatør. Ferde har eit pågåande prosjekt for å tilrettelege for utskiljing og avhending av


**Bompengereforma - hovudmål**


utferdarverksemda. Statens vegvesen reknar med å godkjenna fire selskap som kommersielle utferdarselskap i den norske marknaden i løpet av mars månad.

### 3. Innkrevjing, trafikkdata og bompengerinntekter

#### Passeringar i Ferde sine prosjekt

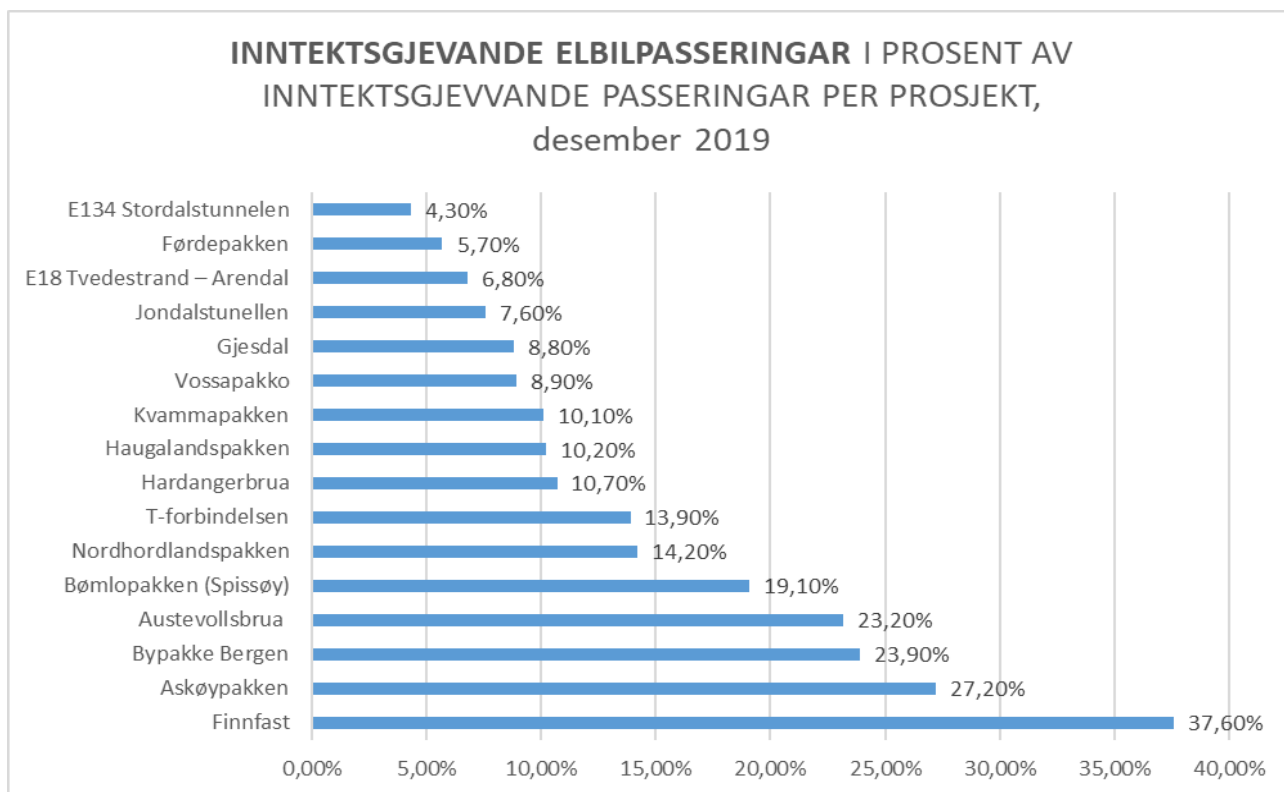
I 2019 har det vore om lag 249 millionar passeringar i bomstasjonane i Ferde sitt område. Det er ein auke på 31,4% frå 2018. Veksten skuldast hovudsakleg nye stasjonar i Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) og i Bypakke Bergen.

Prosjekt	2 019	2 018	Endring i tal	Endring i %	Merknad
Bypakke Bergen	79 962 090	47 713 977	32 248 113	67,6 %	Fleire stasjonar frå 06.04.2018
Bymiljøpakken (Bypakke Nord-Jæren)	75 871 161	51 207 044	24 664 117	48,2 %	Fleire stasjonar frå 01.10.2018
Haugalandspakken	40 226 057	40 144 832	81 225	0,2 %	
Kristiansand	20 564 194	20 237 145	327 049	1,6 %	
Askøypakken	7 974 844	8 149 818	- 174 974	-2,1 %	
Førdepakken	6 774 245	6 671 710	102 535	1,5 %	
Vossapakko	2 763 077	2 793 746	- 30 669	-1,1 %	
Listerpakken	2 498 298	3 595 945	- 1 097 647	-30,5 %	Innkrevjinga vart avslutta 27.08.2018
E18 Tvedestrand-Arendal	2 277 930	-	2 277 930		Innkrevjinga påbegynt 01.09.2019
T-forbindelsen	1 503 118	1 550 262	- 47 144	-3,0 %	
Rogfast	1 485 622	1 424 562	61 060	4,3 %	
Bømlopakken	1 419 590	1 464 888	- 45 298	-3,1 %	
Nordhordalandspakken	1 168 993	-	1 168 993		Innkrevjinga påbegynt 01.12.2019
Kvammapakken	1 026 009	1 003 009	23 000	2,3 %	
Hardangerbrua	779 795	742 707	37 088	5,0 %	
E134 Stordalstunnelen	689 226	681 833	7 393	1,1 %	
Finnfast	459 408	456 683	2 725	0,6 %	
Gjesdal	422 702	431 503	- 8 801	-2,0 %	
Austevollsbrua	347 577	336 924	10 653	3,2 %	Elbilar med frå 01.04.2019
Halsnøysambandet	275 804	380 670	- 104 866	-27,5 %	Innkrevjinga vart avslutta 05.09.2019
Årsnes ferejaki	249 330	257 711	- 8 381	-3,3 %	
Jondalstunellen	246 300	222 657	23 643	10,6 %	
Sum:	248 985 370	189 467 626	59 517 744	31,4 %	

Med atterhald om at det kan koma endringar i Årsberetninga 2019.

Passeringane i Haugalandspakken, Bypakke Nord -Jæren (Bymiljøpakken) og Bypakke Bergen utgjer om lag 79% av alle passeringane i Ferde sitt område.

#### Elbilpasseringar per desember 2019



Elbilandelen er høgast på øyar i bynære strok. Per mars 2020 er det berre prosjektet Rogfast og Samferdselspakken for Kristiansandsregionen som ikkje har innført elbilbetaling.

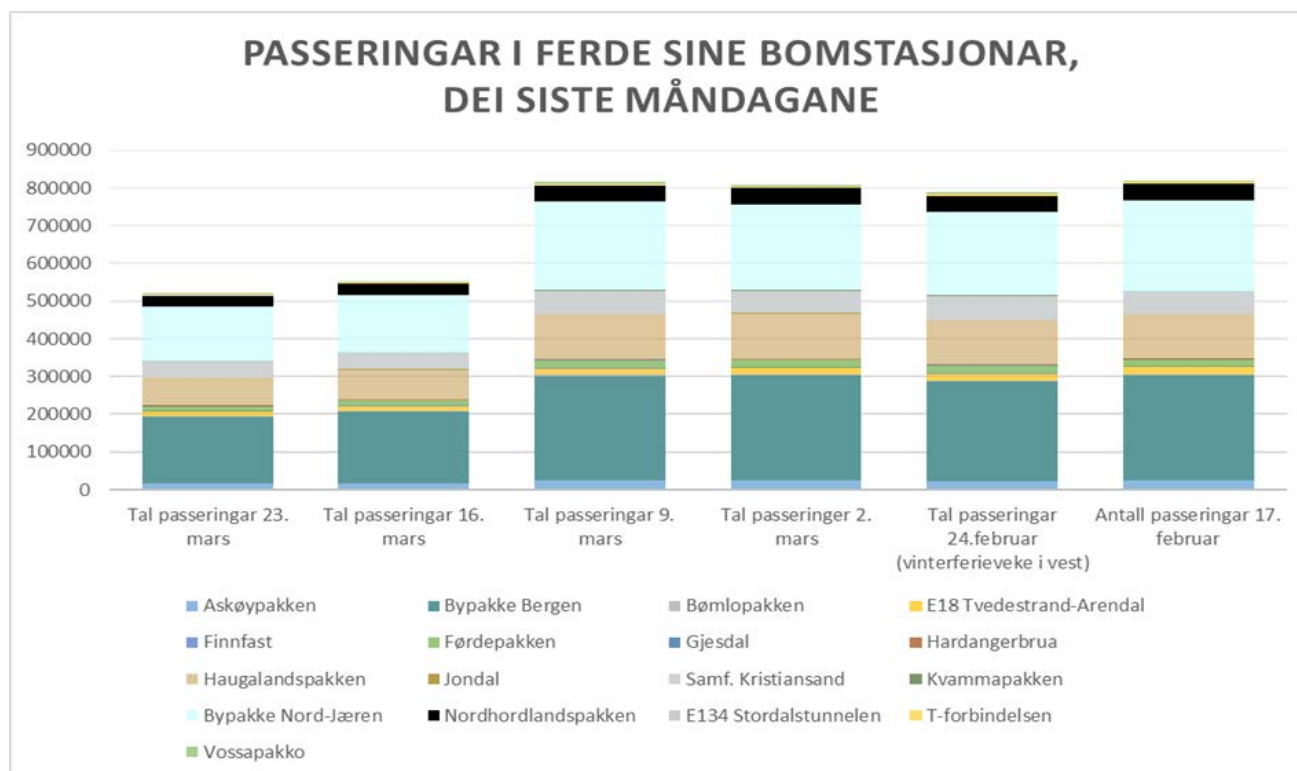
I prosjekt med timeregel og/eller passeringstak og som har betaling for elbil, er det ein del elbilpasseringar (til liks med passeringar frå andre køyretøy) som ikkje vert til inntektsgjevande passeringar. Desse elbilpasseringane kan ikkje lenger identifiserast som elbilpasseringar, berre som generelle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

Talet på passeringar i i 2020 til og med februar 2020 er 34% høgare enn i same periode i 2019:

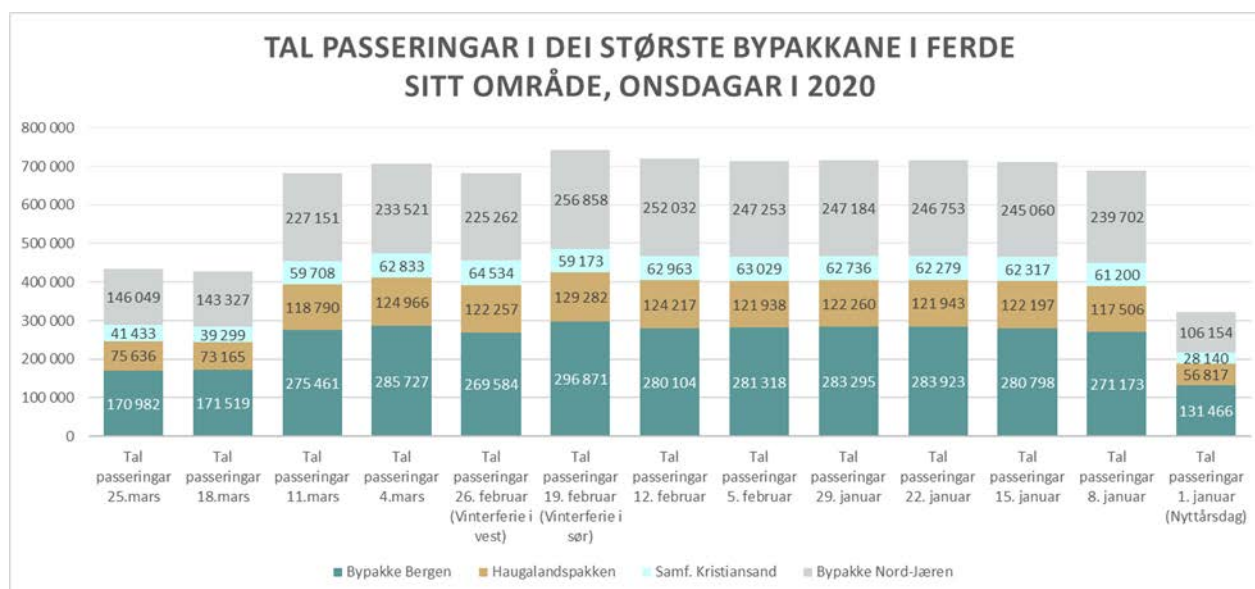
Prosjekt	Tom. februar 2020	Tom. februar 2019	Endring frå i fjor	Endring frå i fjor, prosent	Merknad, ved store endringar
Bypakke Bergen	14 763 507	7 533 364	7 230 143	96 %	Utviding frå 06.04.2019
Jondalstunellen	30 915	25 219	5 696	23 %	Trafikkinnstilling Årsnes, 2020
Austevollsbrua	53 459	44 802	8 657	19 %	Elbilar med frå 01.04.2019
Finnfast	71 649	67 011	4 638	7 %	
Førdepakken	1 077 823	1 033 613	44 210	4 %	
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	3 236 910	3 107 049	129 861	4 %	
Kvammapakken	117 116	112 911	4 205	4 %	
Bymiljøpakken (Nord Jæren)	12 716 372	12 381 009	335 363	3 %	
Haugalandspakken	6 435 768	6 286 846	148 922	2 %	
Askøypakken	1 304 524	1 280 803	23 721	2 %	
T-forbindelsen	232 718	229 498	3 220	1 %	
Rogfast	202 202	200 822	1 380	1 %	
Vossapakken	338 426	336 185	2 241	1 %	
Bømløpakken	220 506	219 446	1 060	0 %	
E134 Stordalstunellen	78 152	85 149	-6 997	-8 %	
Årsnes ferjekai	26 932	29 614	-2 682	-9 %	Trafikkinnstilling Årsnes, 2020
Gjesdal	65 398	72 137	-6 739	-9 %	
Hardangerbrua	58 191	67 799	-9 608	-14 %	Vinterproblematikk
Nordhordlandspakken	2 283 529	0	2 283 529		Innkrevning frå 01.12.2019
E18 Tvedestrand-Arendal	934 615	0	934 615		Innkrevning frå 01.09.2019
Sum:	44 248 712	33 113 277	11 135 435	34 %	

### Passeringar før og etter Corona restriksjonane vart innførte

Coronarestriksjonane som gradvis vart innførte i slutten av veke 11, har redusert trafikken i bomstasjonane til langt under «vinterferienivå». Trafikkreduksjoner er på 35-40%:







### Bompengeinntekter i Ferde sine prosjekt (som har innkrevjing i 2019)

Passeringsinntektene i 2019 er om lag 3,26 mrd. kr. Det er om lag 694 mill.kr. eller 27 % høgare enn i 2018.

Prosjekt	2 019	2 018	Endring i kr.	Endring i %	Merknad
Bypakke Bergen	1 032 583 937	704 370 404	328 213 533	46,6 %	Fleire stasjonar frå 06.04.2018
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	938 558 767	602 001 140	336 557 627	55,9 %	Fleire stasjonar frå 01.10.2018
Samferdselspakke Kristiansansregion	211 120 830	214 694 600	- 3 573 770	-1,7 %	
Haugalandspakken	200 764 761	200 846 007	- 81 246	0,0 %	
Hardangerbrua	106 266 443	105 644 469	621 974	0,6 %	
Askøypakken	101 540 071	90 875 291	10 664 780	11,7 %	
Vossapakko	100 795 170	96 265 392	4 529 778	4,7 %	
Førdepakken	99 053 209	97 975 671	1 077 537	1,1 %	
Rogfast	94 233 241	106 984 832	- 12 751 591	-11,9 %	
Bømløpakken	68 725 312	58 209 358	10 515 954	18,1 %	
Listerpakken	47 374 014	70 525 719	- 23 151 705	-32,8 %	Innkrevjinga vart avslutta 05.09.2019
E18 Tvedestrand - Arendal	44 920 051	-	44 920 051	-	Innkrevjinga påbegynt 01.09.2019
Finnfast	39 121 905	39 835 972	- 714 067	-1,8 %	
Kvammapakken	34 101 259	32 441 839	1 659 420	5,1 %	
T-forbindelsen	34 091 387	34 855 245	- 763 858	-2,2 %	
E134 Stordalstunnelen	23 270 639	23 822 013	- 551 374	-2,3 %	
Austevollsbrua	19 226 665	20 403 788	- 1 177 123	-5,8 %	
Halsnøysambandet	18 389 636	21 561 613	- 3 171 977	-14,7 %	Innkrevjinga vart avslutta 27.08.2018
Gjesdal	18 355 366	18 675 871	- 320 505	-1,7 %	
Nordhordlandspakken	11 292 280	-	11 292 280		Innkrevjinga påbegynt 01.12.2019
Årsnes	6 677 345	6 069 959	607 386	10,0 %	
Jondalstunellen	6 348 410	17 666 014	- 11 317 604	-64,1 %	
Sum:	3 256 810 697	2 563 725 197	693 085 501	27,0 %	

Med atterhald om at det kan koma endringar i Årsberetninga 2019.

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

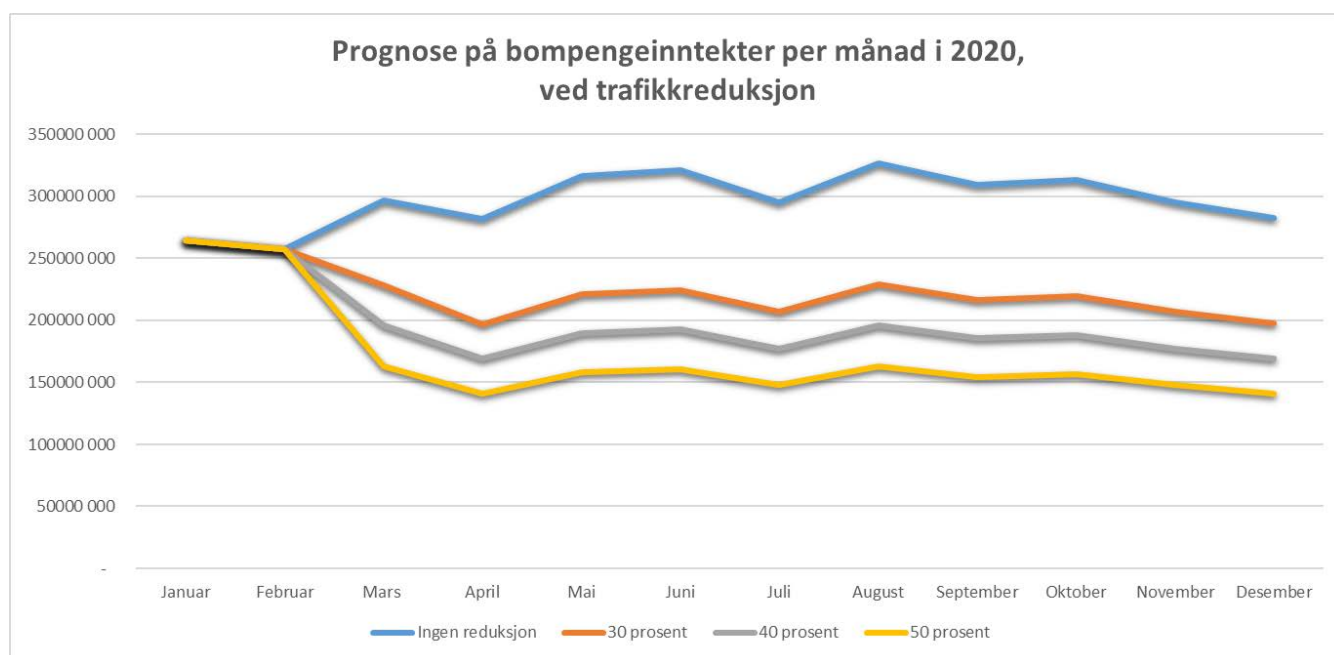
Jondalstunellen har den største inntektsreduksjonen med 64% (11,3 mill.kr), dette er grunna i at bompengetakstane vart reduserte til ein tredjedel frå 01.12.2018.

Stipulerte bompengeinntekter per februar 2020 er 39% høgare enn i same periode i 2019:

Prosjekt	Tom. februar 2020	Tom. februar 2019	Endring frå i fjor	Endring frå i fjor, prosent	Merknad, ved store endringar
Bypakke Bergen	178 508 381	123 363 970	55 144 411	45 %	Utviding frå 06.04.2019
Jondalstunellen	737 889	617 069	120 820	20 %	Trafikkinnstilling Årsnes, 2020
Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren)	158 626 545	135 395 579	23 230 966	17 %	Elbilbetaling frå 10.02.2020
Kvammapakken	3 981 485	3 431 108	550 377	16 %	Elbilbetaling, ny takstordning frå 01.08. 2019
Austevollsbrua	2 873 210	2 483 006	390 204	16 %	Elbilar med frå 01.04.2019
Finnfast	6 375 493	5 546 102	829 391	15 %	
Bømlopakken	10 546 094	9 351 704	1 194 390	13 %	
T-forbindelsen	5 529 210	5 177 826	351 384	7 %	
Haugalandspakken	32 721 717	31 525 056	1 196 661	4 %	
Førdepakken	15 509 426	15 000 205	509 221	3 %	
Askøypakken	16 552 512	16 149 035	403 477	2 %	
Rogfast	13 612 304	13 282 484	329 820	2 %	
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	32 708 715	32 921 856	-213 141	-1 %	
Gjesdal	2 983 585	3 067 050	-83 465	-3 %	
Vossapakken	11 884 405	12 819 782	-935 377	-7 %	
E134 Stordalstunellen	2 654 209	2 914 597	-260 388	-9 %	
Årsnes ferjekai	565 247	692 124	-126 877	-18 %	Trafikkinnstilling Årsnes, 2020
Hardangerbrua	7 565 241	9 278 231	-1 712 990	-18 %	Vinterproblematikk
Nordhordlandspakken	21 101 240	0	21 101 240		Innkrevjing frå 01.12.2019
E18 Tvedestrand-Arendal	19 360 907	0	19 360 907		Innkrevjing frå 01.09.2019
Sum:	252 086 275	181 920 128	70 166 147	39 %	

### Reduserte bompengeneinkter grunna Corona

Det er svært uvisst kor mykje og kor lenge trafikken vil gå ned framover grunna Coronatiltaka og påfølgjande lågare økonomisk aktivitet i samfunnet. Ferde reknar no på potensielle bompengetao ved ulike scenario med redusert trafikk:



### Trafikk og bompengeneinkter per prosjekt

Merk at kommentarane nedanfor ikkje tek ikkje høgde for ein eventuell langvarig trafikksvikt som følgje av coronaviruset (SARS-CoV-2).

#### Askøypakken

Prop. 197 S (2012-2013) om delvis bompengefinansiering av Askøypakken vart vedteke i Stortinget 05.12.2013. Innkrevjinga starta opp 01.11.2014 og innkrevjinga kan skje i «inntil 14 år». Askøypakken omfattar sju delprosjekt på fylkesveg på Askøy og kan porteføljestyrast. Trafikk og inntekter har hittil vore lågare enn føreset i proposisjonen. Prisjustering frå 01.05.2019 og innføring av elbiltakst frå 01.01.2019 har auka inntektene (men også mange elbilpasseringar blir omfatta av timeregelen og blir til fritakspasseringar). Inntekta for 2019 er om lag 102 mill.kr. i 2019, mot om lag 91 mill.kr. i 2018. Elbilinntektene i 2019 stod for om lag 14,5 mill. kr., dvs. meir enn heile inntektsveksten frå 2018 til 2019. Inntekta tom. februar 2020

er om lag som tom. februar 2019. Trafikken to, februar 2020 er om lag 2% lågare enn i same periode i 2019.

#### Austevollsbrua

St.prp. nr. 30 (2004-2005) vart vedteke i Stortinget 17.12.2004. Etterskottsinnkrevjinga av bompengar starta opp 17.11.2007 og skal pågå i 13 år. Prosjektet er i rute i forhold til å bli nedbetalt i tide, då gjenståande kostnader og lånebeløp vil bli nedbetalt med ferjeavløysingsmidlar som Vestland fylkeskommune får tilført i inntektsoverføringssystemet. Desse midlane vert overførte til Ferde i 2021 og ev. i 2022. Sambanda Husavik – Sandvikvåg og Krokeide – Hufthamar la om til autopassferjeregulativet med bortfall av passasjerbetaling, inklusive bortfall av passasjerbompengar, 01.04.2019. Det vart samstundes innført bompengar for elbil i desse sambanda. Bompengainntektene i 2019 er 19 mill. kr. mot 20 mill. kr. i 2018. Betalande køyretøy i 2019 er 3,2 % høgare enn i 2018, men dette skuldast at det grunna elbilbetaling frå 01.04.2019 er blitt fleire inntektsgjevande passeringar. Reelt sett er det trafikknedgang frå 2018 til 2019 på desse to sambanda, syner tal frå Skysst. Inntektene tom. februar 2020 er høgare enn i same periode i 2019, grunna elbilbetaling.

#### Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren)

Prop. 47 S (2016 –2017) om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland vart vedteke i Stortinget 30.3.2017. Innkrevjinga til Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken), som er ei vidareføring av bomringen på Nord Jæren, starta opp 1. oktober 2018. Innkrevjinga skjer i 38 nye bomstasjonar. Bymiljøpakken skal delfinansiera nye tiltak i Bymiljøpakken som sikrar god framkome for alle trafikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2033. Bymiljøpakken kan porteføljestyra. Trafikk og inntekter er hittil lågare enn føresatt i proposisjonen. 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. ÅDT for 2019 er 207 866 . I proposisjonen vart det lagt til grunn ein elbilandel på 5%. Elbilandelen i desember 2019 var på 19,1%. Gjennomsnittleg inntekt i Bypakke Nord -Jæren er i proposisjonen føresett å vera kr. 20 i 2016 kr. Det tilsvarar om lag 21,4 kr. i 2019 kr. Reell snittinntekt var 12,4 kr. i 2019. Elbiltakst vart innført 10.02.2020 samstundes med at rushtidsavgifta fall vekk. Tom. februar 2020 er inntektene 17% høgare enn i same periode i 2019. Dette skuldast trafikkauke, men også om lag 5 mill. kr. i elbilbompengar frå 10.02.2020 og ut månaden.

#### Bypakke Bergen

Prop. Nr. 11 S (2017-2018) om finansiering av Bypakke Bergen, som avløyser Bergensprogrammet, vart vedteke i Stortinget 20.12.2017. Bypakke Bergen har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Bypakke Bergen skal delfinansiera samferdselsprosjekt i Bergen, herunder finansiering av nye prosjekt i Miljøløftet og nedbetaling av gjelda frå Bergensprogrammet. Pakken kan porteføljestyra. Innkrevjinga i dei nye bomstasjonane starta 6. april 2019. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 250 000. ÅDT for dei 8 siste månadane av 2019 er på 252 353. Passeringsinntektene i 2019 var 1032 mill. kr. Det gjev ei gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 13 kr. , noko som er over det som vart lagt til grunn i finansieringsplanen. Elbilinntektene er 6-8 mill.kr. i månaden, avhengig av sesongvariasjonar. Framtidige inntekter vil avhenga av total trafikkutvikling, men også av fordelinga av trafikk på køyretøygrupper – spesielt knytt til utviklinga i elbilandelen, sidan elbiltakstane er lågare her enn dei maksimalt kunne ha vore i høve til regelverket.

#### Bømløpakken

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. Bømløpakken delfinansierer 18 prosjekt på fylkesveg på Bømlo. Trafikken har vore langt høgare enn føresett. I 2019 er bompengainntektene om lag 69 mill.kr. mot 58 mill.kr. i 2018. Inntektene har fram til 2019 vore noko lågare enn føresett i proposisjonen, noko som skuldast høg elbilandel. Bompengar for elbil og nytt takst og -rabattsystem for stasjon Spissøy vart implementert 01.02.2019. Elbilinntektene utgjer om lag 500 000 i månaden. Ein Bømløpakke 2 ligg i Samferdselsepartementet. Kontaktutvalet for

Bømlopakken ventar på at denne pakken skal leggjast fram for Stortinget med det første.

#### 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. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 19500 i 2014, og ein trafikkvekst på 2,4%, noko som gir ein ÅDT på om lag 22 000 i 2019. Trafikken hittil ligg under dette, med ein ÅDT på 16 245 i februar 2020, men dette er ei strekning som venteleg har mykje sommartrafikk. Gjennomsnittstaksten hittil i 2020 er om lag 21 kr, noko under fatsett gjennomsnittstakst (kr. 22,68 for 2019). Prosjektet har i mars 2020 motteke eit «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på til saman 375 mill. 2020-kr til reduksjon av gjennomsnittstaksten i prosjektet på minst 20 pst. Utbetalinga av tilskottsmidlane er fordelte med 216,6 mill. kr i 2020 og 158,4 mill. kr i 2021. Takstnedsetjinga vert gjort 15. april.

#### E134 Stordalstunnelen

Prop. 156 S (2012-2013) om blant anna delvis bompengeinnkrevjing til E134 Stordalstunnelen vart vedteke i Stortinget 18.6.2013. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2029. Trafikken har vore høgare enn føresett i proposisjonen og har auka med 1,1% frå 2018 til 2019. Prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bopengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Takstane vart reduserte 1.4.2018 samstundes med omlegginga til nytt takst- og rabattsystem. I takstvedtaket frå 2018 er gjennomsnittstaksten etter takstreduksjon sett til 34 kr. (2014 kr). Realisert gjennomsnittstakst i 2019 er 34,1 kr. Passeringsinntektene i 2019 var 23,3 mil. kr. mot 23,8 mill kr. i 2018. Takst for elbil vart innført 01.04.2019, men med lågt tal elbilar (4,3% av passeringane i desember 2019) er elbilinntektene framleis låge. Ferde reknar med at innkrevjinga kan avsluttast før utløpet av bompengeperioden.

#### Finnfast

St.prp. nr. 38 (2005-2006) om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytting til Talgje (fylkesveg 606) vart vedteke i Stortinget 28.02.2006. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2029. Trafikken og inntektene i Finnfast har vore langt høgare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som gjorde at takstane vart sette ned med 25% i 2011 grunna god økonomi (ref. Prop. 119 S (2011-2012)) og ein høg andel ikkje betalande køyretøy. Trafikken i 2019 er 0,6% høgare enn i 2018 og passeringssinntektene i 2019 er 1,8 lågare enn i 2018. Elbilandelen i Finnfast var 37,6% i desember 2019 og 35,4 % i februar 2020. Finnfast la 01.08.2019 om til nytt takst- og rabattsystem og innførte samstundes bompengar for elbil. I månadane etter innføringa av bompengar for elbil og hittil i år, er inntektene høgare kvar månad enn for same månad året før. Ferde reknar med at innkrevjinga kan avsluttast i god tid før utløpet av garantien frå Rogaland fylkeskommune for prosjektet, som er i 2029.

#### Førdepakken

Prop. 137 S (2014-2015) om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane vart vedteke i Stortinget 18.06.2015. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Men trafikken har vore høgare enn føresett i proposisjonen. Trafikken i 2019 er 1,5 % høgare enn i 2018. Bompengeinntektene i 2019 er 1,1% høgare enn i 2018. Førdepakken mottek tilskott til reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. I samband med omlegging til nytt takst og rabattsystem vart gjennomsnittsprisen sett til 17,50 2017 kr. I 2019 kr. er det 18,4 kr. Reell snittpris i 2019 var kr. 14,6 kr. Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timeregel. Om lag kvar tredje passering i Førdepakken i 2019 var ei fritakspassering. Elbilandelen er framleis låg, særleg for å vera i by (5,7% i desember 2019). Bompengar for elbil vart innført i Førdepakken 1.9.2019. Pakken er framleis i ein tidleg fase i innkrevjinga og den kan framleis porteføljestyrt. Sunnfjord kommune har planar om å auka takstane i Førdepakken.

### Gjesdal (Fv45)

Prop. 127 S (2009-2010) som mellom anna omhandlar bompengefinansiering av Fv45 i Gjesdal og Sirdal kommunar vart vedteke i Stortinget 15.6.2010. Nedbetalingsår i gjeldande proposisjon er 2024. Trafikkutviklinga har vore om lag som føresett i proposisjonen, men snitttaksten er noko lågare enn føresett. Trafikken i 2019 er 2,0% lågare enn i 2018. Bompengeinntektene i 2019 er 1,7% lågare enn i 2018. Elbilandelen er framleis relativt låg, 8,8% i desember 2019, men har vore aukande. Nytt takst- og rabattsystem inklusiv elbiltakst vart innført 01.08.2019. Prosjektet vart finansiert løpande av innkravde midlar og har ingen tilhøyrande gjeld. Porteføljestyring er derfor avgjerande for at prosjektet kan avsluttast innan utløpet av bompengeperioden, dvs. innan 2024.

### Halsnøysambandet (avslutta innkrevjing)

St.prp. nr. 84 (2002-2003) om utbygging av riksveg 544 Halsnøysambandet med delvis bompengefinansiering vart vedteke i Stortinget 20.11.2003. Prosjektet var omfatta av tilskottordninga til "riving" av bomstasjonar, som vart vedteke i Stortinget 21.06.2019. Tilskottet gjorde at innkrevjinga vart avslutta 05.09.2019.

### Hardangerbrua

St.prp. nr. 2 (2005-2006) om utbygging og finansiering av Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua i Hordaland vart vedteke i Stortinget 28.2.2006. Brua opna 13.08.2013. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Det har kvart år sidan opninga av brua vore lågare trafikk og lågare inntekt per køyretøy enn føresett i proposisjonen. Basert på føresetnadane i proposisjonen skulle ÅDT i 2019 vera på 2289. Reell ÅDT i 2019 var 2136. Trafikken auka med 5% frå 2018 til 2019. Inntektene auka med 0,6%. Takstane vart sette ned (i høve til berekna takst) 1.12.2018 i samband med omlegginga til nytt takst og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Og takstane vart igjen justerte 01.08.2019, for å sikra ei provenynøytral omlegging av takst- og rabattsystemet for lette og tunge køyretøy. Samstundes vart det innført bompengar for elbil. Elbilandelen er aukande og er 10,10% i desember 2019. Realisert gjennomsnittstakst i 2019 var 136,8 kr. Fastsatt gjennomsnittstakst er 132 kr. (2013 kr.). Hardangerbrua har ikkje vore prisjustert sidan opninga i 2013. Ferde har i brev frå Statens vegvesen frå 10.02.2020 fått tilsegn om tilskott på 270 mill. kr. til prosjektet Hardangerbrua, mot reduksjon av gjennomsnittstakst med minst 20 pst. i 2020. For å få dette tilskottet er det ein føresetnad at garantisten Vestland fylkeskommune gjev tilslutnad og at bompengeselskapet søker om takstreduksjon. Skulle ein prisjustert samstundes, ville det auka takstane med 16% og nesten utlikna takstnedsetjinga på 20%. Ferde meiner at det er svært sannsynleg at prosjektet ikkje vil vera nedbetalt i løpet av bompengeperioden. Prosjektet Hardangerbrua er i åra framover avhengig av store statlege tilskott ev. i kombinasjon med takstauke, for at det skal bli mogleg å betala ned gjelda innanfor garantiperioden. Det kan bli aktuelt å søka om å utvida innkrevjingsperioden.

### 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 02.6.2008 til også å gjelda Karmøy kommune. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2023. Haugalandspakken har langt høgare trafikk enn lagt til grunn i proposisjonen, men svært låg snitttakst (5,0 kr. 2018 og i 2019). Takstane vart reduserte 01.04.2018 i høve til berekna takst, i samband med omlegging til nytt takst- og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Takst for elbil vart innført 01.09.2019. Elbilandelen per desember 2019 er 10,7%. Talet på passeringar i 2019 er om lag uendra frå 2018 (+0,2%). Inntektene i 2019 er dei same som for 2018 (om lag 80 000 kr. i skilnad). I 2019 utgjorde fritakspasseringane 43% av alle passeringane i Haugalandspakken. Pakken kan porteføljestyrt. Det er behov for å endra takstane, om meir av den alt reduserte prosjektporteføljen skal kunne gjennomførast.

### Jondalstunellen

St.prp. nr. 72 (2007-2008) om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunellen i Hordaland vart vedteke i Stortinget 4.11.2018. Nedbetalingsår i gjeldande

bompengeproposisjon er 2027. Trafikken og inntektene er blitt langt høgare enn føresett i proposisjonen. Takstane vart etter lokalpolitiske ynskje sterkt reduserte 1. desember 2018. Etter takstnedsetjinga og innføringa av nytt takst- og rabattsystem er inntektene no berre ein tredjedel av kva dei var. Innkrevjingskostnadene vert ikkje reduserte tilsvarande. Takstnedsetjinga har gitt ein sterk trafikkauke. Talet på passeringar har auka med 10,6 frå 2018 til 2019. Bompenginntektene i 2019 er 6,3 mill.kr. mot 17,6 mill.kr. i 2018. Bompengar for elbil vart innført 01.04.2019, men med låg takst og låg elbilandel (7,6% i desember 2019) vert elbilbompenginntektene også låge. Tom. februar 2020 er inntektene 17% høgare enn i same periode i 2019, noko som truleg i stor grad skuldast trafikkauke grunna fleire innstillingar av ferja mellom Årsnes og Gjermundshamn. Det er sannsynleg at prosjektet kan bli nedbetalt i løpet av bompengeperioden.

#### Kvammapakken

St.prp. nr. 77 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken i Hordaland vart vedteke i Stortinget 16.6.2009. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2030. Pakken er ferdig utbygt. Trafikken hittil er noko høgare og gjennomsnittsinntekta er noko lågare enn føresett i proposisjonen. Trafikken i 2019 er noko høgare enn i 2018 (+2,3%). bompenginntektene er 5,1% høgare i 2019 enn i 2018. Passeringsinntektene i 2019 er 34,1 mill.kr. mot 32,4 mill. kr. i 2018. Kvammapakken la om til nytt takst- og rabattsystem 01.08.2019 og innførte samstundes elbilbetaling, noko som har gjeva auka inntekter hausten 2019 og tom. februar 2020. Det er langt fram til avslutningstidspunktet for innkrevjinga og det er uvisst korleis trafikk- og inntektsutviklinga vil bli framover.

#### Listerpakken (avslutta innkrevjing)

St.prp. nr. 60 (2001-2002) om blant anna bompengefinansiering av Listerpakken vart vedteke i Stortinget 11.6.2002. Listerpakken fekk tilskott frå tilskottsordninga til «riving» av bomstasjonar, som vart vedteke i Stortinget 21.06.2019. Tilskottet gjorde at innkrevjinga vart avslutta 27.08.2019.

#### Nordhordlandspakken

Prop. 164 S (2016-2017) om finansiering av Nordhordlandspakken vart vedteke i Stortinget 28.11.2017. Innkrevjinga starta opp 01.12.2019. Innkrevjingsperioden er 12 år. Nordhordlandspakken omfattar 19 delprosjekt, tiltak for å betra trafikktryggleiken, framkome og tilhøva for kollektivtrafikken i Nordhordland. Passeringsinntektene i 2019 var 11,3 mill. kr. I proposisjonen er det føresett ei gjennomsnittleg passeringssinntekt på 6,6 2017 kr. dvs. 6,9 2019 kr. Gjennomsnittstaksten for januar og februar 2020 er om lag 9,4 kr. Det var ikkje lagt til grunn elbilbetaling i proposisjonen. Elbilinntektene utgjør om lag 800 000 kr. i månaden. I proposisjonen var det lagt til grunn at 48% av passeringane var betalande. Andelen betalande passeringar for januar og februar 2020 er 59%. ÅDT basert på januar og februar 2020 er 38 355.

#### Rogfast

Prop. 105 S (2016-2017) om utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland vart vedteke i Stortinget 23.5.2017. Etter at innkrevjinga som held på no er avslutta, blir det etterskottsinnkrevjing i bomstasjonar i Rogfast i 20 år. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2045. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på sambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. 105 S (2016- 2017) fastsett noko trafikk mål. I 2019 er inntektene 12,7 % lågare enn i 2018. Omlegginga til autopassregulativet frå 01.01.2019 kan ha påverka bompenginntektene. Ved omlegginga vart ingen bompengetakstar auka. I tillegg er det mange som ikkje hadde verdikortet for ferje, men som har brikke. Trafikken er 4,3 % høgare i 2019 enn i 2018. Sak om elbilbetaling i Rogfast har vore på lokalpolitisk høyring. Dei lokalpolitiske vedtaka vert no vurderte i Vegdirektoratet med sikte på takstvedtak. Eventuell vedvarande inntektssvikt i innkrevjinga på ferja må innhentast i etterskottsinnkrevjinga, ev. kompenseras på anna vis.

#### Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

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

134 S (2016-2017) er tidleg i 2020. Trafikk og inntektsutviklinga har vore svært stabil frå år til år. Stortinget handsama 20.6.2019 Prop. 110 S (2018-2019) og vedtok å utvida innkrevjinga med 3 månadar. Stortinget vedtok 19.03.2020 at novarende innkrevjing held fram til ut 2020, om det er lokalpolitisk tilslutnad til det. Denne forlenginga er enno ikkje handsama lokalpolitisk. Trafikken i 2019 er 20,5 mill. passeringar mot 20,2 mill. passeringar i 2018. Bompengainntektene i 2019 er 211,1 mill.kr. mot 214,0 i 2018. Prosjektet har ikkje innført bompengar for elbil. Andelen elbilpasseringar i februar 2020 er 15%. Trafikken tom. februar 2020 er 4% høgare enn i same periode i 2019, medan inntektene er 1% lågare i 2020 enn i same peridoe i 2019.

#### T forbindelsen

St.prp. nr. 70 (2007-2008) om utbygging og finansiering av T-forbindelsen - nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland, vart vedteke i Stortinget 04.11.2008. Prosjektet er ferdigstilt. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 3100 køyretøy i basisåret 2010. I perioden 2006-2011 er det lagt til grunn ein trafikkvekst på 1,4% per år og i perioden 2012-2020 er det lagt til grunn ein vekst på 0,9 % per år. Det blir en ÅDT på 3393 i 2019. Reell ÅDT i 2019 er 4118. Trafikken er dermed langt over kva som vart lagt til grunn i proposisjonen. Gjennomsnittstaksten vart fastsett til 15,60 kr. i 2008. Omrekna til 2019 prisnivå er det kr. 19,60 kr. Realisert gjennomsnittstakst i 2019 er 22,9 dvs. høgare enn planlagt. Prosjektet var derfor i rute til å bli nedbetalt innan eit par år, men Vegdirektoratet har i brev til Ferde godkjent at eit «garantibeløp» (eit forskott) frå Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på inntil 150 mill. 2007-kr fordelt med 90 mill. kr. på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kr på Karmøy kommune vert gjort om til eit tilskott. Dette garantibeløpet skal tilbakebetalast gradvis med netto innkravde bompengar etter at bompengelånet er nedbetalt. Innkrevjinga vil derfor halda fram i 4- 5 år til etter at den elles ville ha vore avslutta etter prognosen.

#### Vossapakken

St.prp. nr. 61 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Vossapakko vart vedteke i Stortinget 2.6.2009. Stortinget vedtok 03.06.2014 å utvida Vossapakko til også å omfatta Rv13 ved Joberget i Granvin. Alle delprosjekta i Vossapakko er ferdige. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2025. Trafikken har vore langt over føresetnadane i proposisjonen. I Prop. 81 S (2013-2014) om utviding av Vossapakko, står det at trafikkføresetnadane i St.prop. nr. 61 (2008– 2009) om Vossapakko, ville gje ein ÅDT i 2013 på om lag 5300 kjøretøy. Med ein føresetnad om 1% årleg vekst blir det en ÅDT i 2019 på 5626. Reell ÅDT i 2019 var 7570. Bompengainntektene i 2019 er 100,8 mill.kr. mot 96,2 mill. kr. i 2018. Takstane vart sette ned (i høve til berekna takst) 01.12.2018 i samband med omlegginga til nytt takst og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Og takstane vart igjen justerte 01.08.2019, for å sikra ei provenynøytral omlegging av takst- og rabattsystemet for tunge og lette køyretøy. Samstundes vart det innført bompengar for elbil. Elbilandelen er aukande, men framleis relativt låg (8,9% i desember 2019). Ferde meiner at det er sannsynleg at innkrevjinga kan avsluttast før utløpet av bompengeperioden.

#### Årsnes ferjekai

St.prp. nr. 2 (2008-2009) om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av Rv 551 (no Fv 551) mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland vart vedteke i Stortinget 04.11.2008. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2025. Trafikk og inntekter hittil har vore høgare enn føresett i proposisjonen. Bompengainntektene for første 2019 er 6,7 mill. kr. mot 6,1 mill. kr. for første halvår 2018. Det er innført takst for nullutsleppskøyretøy frå 1.1.2020 og det er framleis uvisst korleis omlegginga til autopassferjeregulativet frå 01.01.2020 vil innverka på inntekter og trafikk. Førebels i 2020 er inntektene noko lågare enn for same periode i 2019, noko som skuldast innstillingar og ev. omlegginga til autopassferjeregulativet. Ferde vurderer det likevel som sannsynleg at prosjektet vil bli avslutta medio 2020.

## 4. Finans og økonomi

### KPI rapportering

Det skal rapporterast halvårleg på dei seks KPI-ane med rapporteringsperiodar 01.01-30.06 og 01.07-31.12. Rapporteringsperiodane har rapporteringsfristar høvesvis 01.09 og 01.03. Vegdirektoratet har utsett fristen for rapportering av KPI/nøkkeltalsindikatorar for 2.halvår 2019. Truleg vert rapporteringsfristen sett til 30.06.2020.

### Økonomirapportering

Med unnatak av Ryfast AS, vart innfusjoneringa av dei tidlegare bompengeselskapa i regionen fullført i 2018. Ferde kjøpte Ryfast AS våren 2019 og selskapet vart innfusjonert i Ferde 11.12.2019. For 2019 vil det, på same måte som i 2018, verta avlagt prosjektrekneskapar (note 209) for alle bompengeprojekta separat samt at rekneskapane vil inngå i Ferde sin konsoliderte rekneskap.

### Ferde sin låneportefølje og renteutsiktene

Ferde tek opp lån som finansierer Statens Vegvesen, Nye Veier AS og dei tre fylkeskommunane sine utbyggingsprosjekt. For kvart bompengeprojekt vert det inngått ein prosjektavtale med Statens vegvesen og ein finansieringsavtale med Statens vegvesen, Nye Veier AS eller ein av dei tre fylkeskommunane. Midlar til prosjekta vert rekvirerte basert på ein rekvisisjonsplan og låna vert nedbetalte med bompengar som Ferde krev inn for dei respektive prosjekta. Ferde finansierer per i dag 23 prosjekt og den samla gjelda per 31.12.2019 er på NOK 21,626 mrd. Gjennomsnittleg rentekostnad inklusive rentesikring var per 31.12.2019 på 2,35%. Sikringsgraden var 30,1%, som er opp frå 15% per 30.04.2019 og i samsvar med tidlegare uttalt strategi om å auka andelen rentesikra volum.

I løpet av sommaren 2019 har det vore uro på den globale finansmarknaden som har medført at ein har opplevd til dels kraftige fall i dei lange rentene. Dette skuldast i hovudsak geopolitisk uvisse knytt til opptrappinga av handelskrigen mellom USA og Kina samt uvisse knytt til korvidt Storbritannia ville forlata EU med eller utan ein avtale. I sum har dette medført kraftige fall i dei lange rentene ute, som igjen har smitta over til dei norske rentene. Dei lange rentene heldt fram med å falla ut året 2019, og hadde store svingingar gjennom heile 2019. Samstundes har det gått godt i norsk økonomi og Norges Bank auka styringsrenta frå 1% til 1,25% i juni, og auke vidare til 1,50% i desember. Summen av dette har medført at den kortsiktige renta (3M Nibor) har auka medan dei langsiktige har falt, og ein opplever no at 10 år swaprente er lågare enn 3M Nibor. For Ferde betyr dette at rentekostnaden på lån som ikkje har rentesikring aukar på kort sikt. Samstundes gir det utsikter til lågare renter framover i tid og høve til å inngå langsiktige rentesikringar som er på eit lågare nivå enn den flytande renta.

Coronaviruset har påverka marknaden sidan årsskiftet. Siste veka i februar gjekk rentene ned til nye botnrekordar, då frykta for ein global pandemi medverka til nedgang i marknadane. Svinginga i dei lange rentene har eksplodert, og sentralbankane i verda har måtta stimulera økonomien. Vekstfaktorane på tal døde fell, men bekymringa ligg i spreiding til fleire geografiske område, kor talet på smitta har gått opp. Samstundes fell oljeprisen etter samanbrotet i forhandlingane mellom OPEC og Russland samt Saudi Arabia om auka oljeproduksjon. Det er en sterk marknadsturbulens som påverkar marknaden for tida, og dette vil truleg pågå ei stund til.

### Fylkeskommunale garantiar

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



Prosjekt	Garanti i NOK millioner		Gjeld per 31.12.19	
E18 Tvedestrand - Arendal	kr	3 000 000 000	kr	2 100 000 000
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	kr	200 000 000	kr	-
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	kr	10 500 000 000	kr	250 000 000
Førdepakken	kr	600 000 000	kr	-
Jondalstunnelen	kr	50 000 000	kr	40 000 000
Bømlopakken	kr	600 000 000	kr	456 000 000
Kvammapakken	kr	370 000 000	kr	275 000 000
Vossapakken	kr	610 000 000	kr	420 000 000
Hardangerbrua	kr	1 430 000 000	kr	1 330 000 000
Nordhordlandspakken	kr	750 000 000	kr	350 000 000
Stordalstunnelen	kr	160 000 000	kr	105 000 000
Årsnes ferjekai	kr	16 000 000	kr	10 000 000
Bypakke Bergen	kr	6 100 000 000	kr	5 475 000 000
E39 Svegatjørn - Rådal (Bergen - Os)	kr	3 770 000 000	kr	3 128 000 000
Austevollsbrua	kr	100 000 000	kr	76 000 000
Askøypakken	kr	1 230 000 000	kr	-
Sotrasambandet	kr	3 000 000 000	kr	-
Finnfast	kr	550 000 000	kr	246 000 000
T-forbindelsen	kr	210 000 000	kr	65 000 000
Haugalandspakken	kr	210 000 000	kr	-
Bypakke Nord-Jæren	kr	7 000 000 000	kr	400 000 000
Rogfast	kr	16 000 000 000	kr	400 000 000
Ryfast	kr	7 766 800 000	kr	6 500 000 000
Sum garantier:	kr	64 222 800 000	kr	21 626 000 000

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

### Verkemiddel ved sviktande økonomi

På landsbasis har det vore slik at bompengeprojekt i snitt blir nedbetalte 2 år før tida, men om økonomien i eit prosjekt vert svakare enn rekna med, kan Statens vegvesen etter søknad frå Ferde vedta å auka gjennomsnittstakstane med inntil 20 prosent ut over prisstigning og/eller auka bompengeperioden med inntil 5 år om det ligg fullmakt i stortingsproposisjonen for slik auke. Etter innstramming frå Samferdselsdepartementet, brev frå 20.5.2019, gjeld dette berre for strekningsvise prosjekt og ikkje for porteføljestyrtte pakkjar:

*«I porteføljestyrtte bompengepakker skal kostnadsøkningar og inntektssvikt håndteres ved kutt i porteføljen. Muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlengje innkrevingsperioden med inntil fem år faller bort, men takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes*

### Rekvisisjonsplanar

Ferde har eit godt samarbeid med Statens vegvesen og Nye Veier AS for å kunna føreseia rekvisisjonane, slik at det er mogleg for Ferde å planlegga for finansiering av selskapa sine prosjekt på lang sikt. Dette omfattar ein oversikt over rekvisisjonsnivå per prosjekt på månadsbasis for inneverande år, samt forventade framtidige rekvisisjonar per prosjekt på årleg basis. Når fylkeskommunane no, etter regionreforma, ikkje lenger har «sams» vegadministrasjon med Statens vegvesen og vert part i finansieringsavtalane, må det etablerast samarbeid og rutinar med dei tre fylkeskommunane i høve til rekvirering.

Basert på rekvisisjonsplanar per 30.06.2019 har Ferde sine prosjekt eit samla rekvisisjonsbehov på NOK 4,8 milliardar i 2019 og ca. NOK 4,5 milliardar for 2020. Ved utgangen av 2019 har det blitt rekvirert for NOK 2,2 milliardar, der NOK 1,0 milliardar til bygging av E18 Tvedestrand – Arendal utgjer den klart største andelen.

### Utvikling av finansfunksjonen

Ferde arbeider kontinuerleg med å skaffa best mogleg finansiering for bompengeprojekta. Ferde vil sjå på om det kan verta mogleg å organisera finansieringsaktivitetane med ein

internbank (treasury) for meir effektiv finansiering og likviditetsstyring med mål om lågare totale finansieringskostnader samt redusera refinansieringsrisikoen.

### **Grøne obligasjonar**

Fleire av prosjekta Ferde finansierer omfattar store investeringar i utbygging av kollektivtrafikk og gang- og sykkelveggar. Denne typen investeringar gir eit positivt miljøbidrag og kan difor kvalifisera for finansiering gjennom grønne lån eller grønne obligasjonar. Ferde har i 2019, som det første regionale bompengeselskapet, etablert rammeverk for grønne obligasjonar.

Rammeverket er utarbeida 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 Senter for klimaforskning, som har gitt det graderingen «Dark green», som er den høgaste graderinga som ein kan oppnå.

Dei første grønne obligasjonslåna vart utferda i november 2019 for finansiering av Bypakke Bergen. Dette inkluderer blant anna finansiering til bygging av Bybanen. I utgangen av 2019 hadde Ferde NOK 2,8 milliardar i grønne obligasjonar som tilfredsstillar Ferde sitt rammeverk for grønne obligasjonar. I januar 2020 er det utferda fleire grønne obligasjonar for Bypakke Bergen, og Ferde har per i dag NOK 5,1 milliardar i grønne obligasjonar. Dette gjer Ferde til den største utferdaren av grønne obligasjonar i Norge. Ved å utferda grønne obligasjonar, tar Ferde eit samfunnsansvar. Samstundes gjev det eit positivt bidrag til utviklinga av den norske marknaden for grønne obligasjonar samt at det utvidar investoruniverset ytterlegare.

Det vert arbeidd kontinuerleg med å vurdere utferding av grønne obligasjonar for prosjekt som kvalifiserer for dette.

## 5. Strategiar og planar våren 2020

### Strategi 2019 - 2021

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

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

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

### Nokre sentrale utviklingsoppgåver

#### Ny operatørløysing

Statens vegvesen har utløynt opsjonar på å forlenga kontrakten med Q - Free om bruk av CS Norge (eksisterande, heilintegrt løysing for innkrevjing av bompengar) til januar 2021. Opphavleg kontrakt gjekk ut i juli 2019. Ferde har samarbeida med Vegamot og Bompengeselskap Nord om å utvikla ei ny operatørløysing for bruk i dei tre bomregionane. Denne løysinga er ferdig utvikla i samsvar med gjeldande krav og spesifikasjonar i løpet av første kvartal 2020.

Statens vegvesen har etablert eit utrullingsprosjekt for å integrera og implementere nye systemløyningar for heile verdikjeden, inkludert overta AutoPASS IP (som identifiserer og prisar passeringane) og AutoPASS HUB (meldingsteneste som sikrar interoperabilitet). Utrullingsprosjektet er framleis i planleggingsfasen, men førebelse planar indikerer oppstart på nye løysingar i løpet av andre halvår 2020. Ferde skal i forlenginga av dette, i lag med dei andre regionale bompengeselskapa, etter kvart overta AutoPASS IP (identifisering og prising) og AutoPASS HUB frå Statens vegvesen- og vil då få ansvaret for heile AutoPASS verdikjeden.

#### Førebu utskiljinga av utferdarfunksjonen

Regjeringa har i statsråd 14.12.2018 fastsett «Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)». Forskrifta gjeld frå 1.1.2019. Føremålet med forskrifta er å etablere eit nødvendig rammeverk for utskilte utferdarar. Det skal etablerast eit tydeleg skilje mellom bompengeneinnkrevjing og utferdarverksemd. Utferdar skal ha eit avtaleforhold med brukaren (eigar av køyretøy), og stå ansvarleg ovanfor bompengeselskapet for å betala for brukaren sine bompaseringar. Utferdar skal syta for at det blir etablert ei teknisk løysing for registrering av køyretøyet, t.d. ved utferding av bombrikke.

Ferde AS har i brev frå Statens vegvesen frå 16.03.2020 fått dispensasjon til å ha integrert utferdarverksemd i ein overgangsfase fram til 31.12.2020. I brev frå Vegdirektoratet frå 29.11.2019 til dei regionale bompengeselskapa, er det opna opp for at bompengeselskapene kan få skilja ut utferdarverksemda i eit eige dotterselskap før det vert avhenda, at bompengeselskapene kan skaffa sine eigne utferdarløyningar og at det kan bli aktuelt å utvida dipensasjonsheimelen i §37 til utover 31.12.2020. Forslag til endring av reglane i utferdarforskrifta om overgangsordning og klage, kjem truleg på høyring i april.

Per i dag er det fire selskap som har søkt om å verta godkjente som utferdarselskap. Vegdirektoratet reknar med at godkjenningane ligg føre i mars 2020.

Ferde har inngått avtalar med tilretteleggjar og med juridisk rådgjevar i arbeidet med salsprosessen. Det er også hyra inn prosjektleiar for utskiljingsprosjektet. Prosjektet har som formål å kartlegga, planlegga og gjennomføra alle naudsynte aktivitetar for å gje grunnlag for en effektiv avhending av utferdarverksemda. Parallelt med dette prosjektet, vil Ferde også arbeida med å tilpassa operatørverksemda til dei nye rammene og oppgåvene i organisasjonen.

Prosjektet er planlagt gjennomført i tre hovudfasar;

1. Initiering.
2. Organisering av eigen utferdardivisjon i Ferde.
3. Utskiljing og eventuell avhending.

Arbeidet tek sikte på at utferdarverksemda skal bli ei sjølvstendig juridisk eining, men det er først i siste fasen av prosjektet at dette er planlagt realisert. Alternativet ville vera å tilretteleggja for avhending av selskapet sin kundemasse, utan at denne er etablert innanfor ei sjølvstendig fungerande forretningseining.

Ferde har gjennom bompenggeavtalen ei plikt til å sørgja for selskapet sine interesser, både ved å selja utferdarverksemda til marknadsverdi og ved å etablere størst mogleg tryggleik/soliditet for den framtidige kontantstraumen. Selskapet må også ta vare på interessene til dei tilsette som vert råka av salet. Utferdarselskapa si kundetilnærming vil også vera relevant i salsvurderinga. Det er ei målsetjing å sikra alt dette i prosessen vidare.

#### Utvikla vegkantsystemet

Ferde har hatt ansvaret for drift- og vedlikehald av vegkantutstyret i lengre tid. Eigarskapet til vegkantutstyret vart overført til Ferde frå Statens vegvesen 04.12.2019. (bortsett frå stasjonane i Nordhordlandspakken og på E18, som Ferde alt hadde ansvaret for). Overtakinga vart gjort til pris kr. 0 for alle stasjonane. Nye innkjøp og oppgraderingar framover skal utførast av Ferde.

Anskaffinga av bompenggeutstyr til Ryfast er blitt handtert av Statens vegvesen. Ferde har også starta dialogen med Statens vegvesen om bompengeprojekta for E39 Svevatjørn – Rådal (Bergen-Os) og for Sotrasambandet.

I 2020 vil Ferde saman med SVV og dei andre RBPSane arbeida for at rammeverket for vegkantutstyr (AutoPASS-kravspesifikasjonane) blir oppdatert og revidert. I tillegg vil me gjennomføra eit prosjekt der me lagar eit driftsovervåkingsutstyr som gjer at me raskare får ein god oversikt over status og yting i alle bompengeprojekta, på tvers av dei 4 leverandørane av vegkantutstyr.

Når Ferde no har overtatt eigarskapet til vegkantutstyret, må me også sikra at Ferde har tilgang til teknisk og kommersiell dokumentasjon frå SVV. Ferde samarbeider godt med dei andre RBPSane, og vil utvikle dette samarbeidet ved å hjelpa kvarandre og å gjennomføre felles prosjekt.

#### Kvalitetsutvikling

Ferde har fokus på kontinuerleg forbetring. Gjennom arbeidet med prosesskartlegging, prosessforbetring og prosesseigarskap arbeider me med å nå kvalitetsmåla som er sette og ytterlegare forbetra KPI'ane. Som eit ledd i organisasjonsutviklinga i selskapet, arbeider selskapet med prosjektutvikling og implementering av ein felles prosjektmetodikk for å strømlinjeforma organisasjonen og slik sikra effektive prosessar. Det vert også jobba med organisasjonsutvikling gjennom tydeleggjere stillingsbeskrivingar og ansvar, samt kompetanseutvikling for både leiarar og tilsette.

Selskapet har sett i verk fleire tiltak for å sikra at Ferde til ei kvar tid etterlever krava i personvernforordninga. Det er utarbeida ei oversikt over alle behandlingsaktivitetar og det er gjort ei risikovurdering av disse, i tillegg har selskapet eit kontinuerleg arbeid med å sikra kompetansen hjå dei tilsette, betra dei interne prosessane samt å utvikla IT-verktøy og system som støttar opp om krava. Ferde nyttar eit enkelt e-opplæringsprogram for dei tilsette, for å sikra at krava i personvernforordninga vert forstått likt av alle i Ferde.

I samband med utviklinga av innkjøpsstrategi har Ferde utarbeida og implementert ein forenkla CSR-Policy som støttar krava frå FN-initiativet Global Compact.

## **Driftsoppgåver våren 2020**

### Ordinær drift

Ferde skal i 2020 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje. Innkrevjinga i desse prosjekta held fram i 2020. Ferde held på med å samla alle AutoPASS-kundane i selskapet i same kunderegister. Alle eksisterande AutoPASS-avtalar i dei avslutta bompengeprojekta Fastlandssambandet Halsnøy, E18 Aust Agder og Listerpakken, er i løpet av mars 2020 blitt flytta over til eit nytt kundenummer i *Ferde AS – Bomringen Bergen*.

### Avslutning av prosjekt

Innkrevjinga til Årsnes ferjakai vil truleg kunna avsluttast i første halvår 2020. Innkrevjingsretten for Austevollsbrua går ut 17.11.2020. Gjenståande kostnader og lånebeløp vil bli nedbetalt med ferjeavløysingsmidlar som Vestland fylkeskommune får tilført i inntektsoverføringssystemet og som vert overført til Ferde i 2021 og ev. i 2022.

Innkrevjinga til Samferdselspakke Kristiansand skulle avsluttast medio mars 2020, men Stortinget samtykte 14.05.2019 i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar i ytterlegare tre månader til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1. Stortinget vedtok 19.03.2020 at novarende innkrevjing held fram til ut 2020, om det er lokalpolitisk tilslutnad til det. Denne forlenginga er enno ikkje handsama lokalpolitisk. Samferdselsdepartementet har teke sikte på å leggja fram ein ny proposisjon om ein fase 2 (E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og nokre programområdetiltak i Kristiansandsregionen) før sommaren 2020. Visst fase 2 vert vedteke i Stortinget og det ikkje er lokalpolitisk oppslutnad om den nemnte forlenginga, vil innkrevjinga stansa i nokre månadar for så å starta opp igjen.

### Nye prosjekt

#### *Ryfast*

Innkrevjinga til prosjektet Rv13 Ryfylkesambandet (Ryfast) skulle ha starta opp 30. mars 2020, men vart utsett til etter påske grunna koronakarantene på Vegtrafikkssentralen i Bergen og «koronafaste» utanlandske leverandørar. Ryfastprosjektet på Rv13 gir ferjefri veg mellom Ryfylke, Hundvåg og Stavanger, og vert bygt saman med Eiganestunnelen på E39 i Stavanger i eit prosjekt (Eiganestunnelen er delvis finansiert av innkrevjinga frå Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)). Innkrevjingsperioden er sett til 20 år.

Hundvågtunnelen i Ryfastsambandet har felles timesregel med Bymiljøpakken. I begge prosjekta er det første registrerte passeringa som vil gjelda, uavhengig av takst. Ordninga gjeld køyretøy i begge takstgruppene. For at ordninga med felles timesregel ikkje skal få konsekvensar for det vedteke finansieringsopplegget for rv 13 Ryfastsambandet, er det lagt til grunn at tapte inntekter for dette prosjektet skal tilbakeførast frå Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren).



*Illustrasjon, Statens vegvesen*

#### *Andre vedtekne prosjekt*

Etter 2020 vert det innkrevjing til E39 Rådal - Svegatjørn (sommaren 2022), E39 Kristiansand vest – Lyngdal (2022) og Rv555 Sotrasambandet. Sotrabraua er venta å opna i 2026 og sidevegnettet i 2028.

#### **Takstendringar**

##### Ordinær takstendring

Takstane i Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren) vart sette opp 10.02.2020.

##### Innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy

Stortinget vedtok 14. juni 2018 bortfall av fritaksordninga for nullutsleppskøyretøy, med innføring av takst på mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst, der det er lokalpolitisk oppslutnad om det. I prosjektet Årsnes ferjekai og på sambandet Langevåg – Buavåg vart det innført takstar for nullutsleppskøyretøy 01.01.2020. I Bymiljøpakken (Bypakke – Nord Jæren) vart det innført takstar for nullutsleppskøyretøy 10.2.2020.

Per i dag er det berre prosjektet Samferdselspakken for Kristiansandsregionen og Rogfast (Arsvågen- Mortavika) i bomregion sørvest, som ikkje har innført bompengetakstar for nullutsleppskøyretøy. Det er ikkje planar om å innføra elbilbetaling i Kristiansand før innkrevjinga i prosjektet E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen ev. startar opp.

Statens vegvesen Utredning Vest oversendte 21.01.2020 søknad til Statens vegvesen Myndighet og regelverk om innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy i Rogfast. Ferde vil halda fram med å implementera bompengavgift for nullutsleppskøyretøy i samsvar med føringane i Prop. 87 S (2017-2018) i dei prosjekta og pakkane i bomregion sørvest der det er lokalpolitisk tilslutnad til å innføra ei slik avgift.

##### Omlegging til nytt takst- og rabattsystem

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

##### Bortfall av tidsdifferensierte bompengar

Ordninga med tidsdifferensierte bompengar («rushtidsavgift») i Bymiljøpakken (Bypakke Nord

Jæren) vart avslutta 10.02.2020. Takstendringa vart vedteke lokalpolitisk hausten 2019 og er knytt til byvekstavtalen mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019-2029 for perioden 2019-2029, frå 6. november 2019. Som følgje av lokale vedtak om å fjerna rushtidsavgifta tilbyr staten 50 mill. 2020-kr per år 2020-2029, dvs. 500 mill. 2020-kr totalt i avtaleperioden til Bymiljøpakken (ikkje til Ferde). Ein føresetnad for midlane er at fjerninga av rushtidsavgifta lar seg realisera innanfor nullvekstmålet.

#### Takstendring som følgje av innføring av autopassferjeregulativet

Frå 1.1.2020 er det innført bompengetakstar basert på autopassferjeregulativet og brikkebetaling i sambanda Langevåg – Buavåg og sambandet Årsnes- Varaldsøy – Gjermundshamn på strekningane Årsnes- Varaldsøy og Årsnes- Gjermundshamn. Passasjerbompengane på sambandet Årsnes – Gjermundshamn fall då vekk, fordi det ikkje er lagt opp til passasjerbetaling i autopassferjeregulativet.

#### Komande takstendringar

Med grunnlag i «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda, har Statens vegvesen vedteke at takstane for E18 Tvedestrand - Arendal skal setjast ned seinast frå 01.07.2020. Takstane vert sette ned 15.04.2020. Det er aktuelt å søkja om slik takstnedsetjing for Hardangerbrua også, om garantisten Vestland fylkeskommune gjev tilslutnad til det.

Ferde vurderer fortløpande om det er aktuelt å prisjustera takstane. Hardangerbrua har ikkje vore prisjustert sidan opninga 13.august 2013. Skulle ein prisjustert no, ville det auka takstane med 16% og nesten utlikna takstnedsetjinga på 20%. Ferde kjem ikkje til å prisjustera samstundes med at takstane eventuelt vert sette ned som følgje av det ekstraordinære tilskottet, men det er aktuelt å gjera dette på eit seinare tidspunkt.

Gjennom regjeringa sitt bompengeforlik er det tildelt 55 mill.kr. årleg til reduserte bompengetakstar i Bypakke Bergen knytt til Byvekstavtalen for Bergensområdet for 2019 – 2029. Fylkestinget i Vestland slutta seg 3. mars til eit framlegg til reduksjon av bompengetakstar i ytre bomring, innanfor rammene av 55 mill. kroner årleg. Bystyret i Bergen handsamar truleg saka i møte 22.april.

Sunnfjord kommune har i kommunestyremøte 16.02.2020 gått inn for å heva bompengetakstane i Førdepakken med 4 kroner for takstgruppe 1 og 7 kroner for takstgruppe 2. Takstforslaget må også handsamast i Vestland fylkeskommune. Det er framleis uvisst om og ev. kor tid takstendringa vert gjennomført.

#### **Om AutoPASS på ferjene**

Ferde har per i dag fire bompengeprojekt der bompengane vert kravde inn som sonepåslag på ferjebilletter. Det er Rogfast (sambandet Mortavika – Arsvågen), Årsnes ferjekai (sambandet Årsnes- Varaldsøy – Gjermundshamn på strekningane Årsnes- Varaldsøy og Årsnes- Gjermundshamn), Austevollsbrua (sambandet Hufthamar – Krokeide og sambandet Husavik – Sandvikvåg) og Bømlopakken (sambandet Langevåg – Buavåg). Ferde er bompengeselskap, men ikkje driftsselskap for desse bompengeprojekta. Det er ferjeoperatøren som står for innkrevjinga av bompengar på ferja etter kontrakt (driftsavtale) med Ferde. Ferde har også ei utferdarrølle i ferjebilletteringa der det ikkje er bompengar, til dømes på sambanda Anda – Lote, Halhjem – Sandvikvåg og på alle fylkesvegferjesambanda i «gamle Hordaland». Brikkene frå Ferde vert nytta til ferjebillettering også på ferjer utanfor Ferde sin bompengeregion.

Innføringa av autopassferjeordninga har vore positivt for kostnadane ved bompengeinnkrevjing på ferje. Ferde gjev Fjord1 ein netto provisjon på X % (konfidensielt) av innkravd beløp eks. mva. (25 %). Etter innføringa av Autopassferje har Fjord1 sett ned provisjonsprosenten grunna meir effektiv ferjebillettering.

Ferjeoperatør er driftsselskap for Ferde for bompengereinnkrevjing. Ferde er derfor ikkje så «tett på» denne innkrevjinga som for innkrevjinga i «landstasjonane». Ferjene er primært vegar/transportårer eller kollektivtrafikk, ikkje «flytande bomstasjonar». Bompengar på ferje er derfor påslag på ferjebilletten heller enn at ferjetaksten er påslag på bompengetaksten. Det er derfor rimeleg at Ferde baserer kontrollverksemda si på Skyss og Statens vegvesen sine kontrollar. Visst Skyss og Statens vegvesen er sikre på at billetteringa er fullstendig, og Statens vegvesen er trygg på at systema knytt til autopassferje fungerer slik dei skal, kan også Ferde vera sikker på bompengereinnkrevjinga er fullstendig og korrekt. Ferde er i dialog med Skyss og Statens vegvesen om dette.

Det er mange aktørar som ferjekundane må ha eit forhold til. Grensesnittet mellom Autopassferje (Skyttel) – Operatør (Fjord1 mfl.) – Bompengeselskap (Ferde mfl.) – Oppdragsgjevar ferje (Skyss og SVV)- Utferdar (Ferde mfl.) er uklart for mange kundar. Ferde får mange kundeføringar som skulle ha vore hos Skyss eller hos Skyttel. I 2019 loggførte Ferde 3899 førespurnadar knytt til ferje. Talet hittil i år (per 3. mars) er 922.

Ferde skal ikkje vera kundesenter for bompengereinnkrevjinga på ferje, men Ferde må likevel som bompengeselskap ha kunnskapar nok til å kunna informera om bompengetakstane og rabattordningane som gjeld for dei aktuelle ferjesambanda. Fjord1 opplyser no om bompengetakstane på nettsidene sine.

Fokuset for Ferde som bompengeselskap for ferjeinnkrevjinga framover er å ha kontroll på inntektene i forhold til proposisjon og takstvedtak samt å sikra korrekt inntektsføring, rapportering og etterleving av kontraktane Ferde har med ferjeoperatør.

