

# Eigarrapport 2025-1



## Innholdsliste

<b>Eigarrapport 2025-1 .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Oppsummering .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Mandat og føringar .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Mandat og føringar frå bompengereforma .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde.....</b>	<b>7</b>
<b>2.3. Bompengeselskapa si rolle i takstsaker .....</b>	<b>8</b>
<b>3. Nyare og ev. komande føringar .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1. Regelverksarbeid.....</b>	<b>9</b>
<b>3.2. Bompengeselskapa behandlar fritakssøknadar .....</b>	<b>10</b>
<b>3.3. Statleg delgaranti.....</b>	<b>10</b>
<b>3.4. Vegprising – prosjektet er stoppa.....</b>	<b>11</b>
<b>3.5. Innkrevjing frå utanlandske bilistar .....</b>	<b>11</b>
<b>3.6. Nye veier sin metodikk for strekningsvise utbyggingar .....</b>	<b>12</b>
<b>3.7. Beredskapstakstar.....</b>	<b>13</b>
<b>4. Trafikk og inntekter .....</b>	<b>15</b>
<b>4.1. Passeringar andre halvår 2024 og 2023 .....</b>	<b>15</b>
<b>4.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei to største bypakkane, andre halvår .....</b>	<b>17</b>
<b>4.3. Passeringsinntekter andre halvår 2024 og 2023.....</b>	<b>20</b>
<b>4.4. Elbilpasseringar og elbilinntekter i 2024 og 2023 .....</b>	<b>20</b>
<b>4.5. Trafikklysmoell, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst.....</b>	<b>22</b>

<b>5. Finans</b> .....	<b>23</b>
<b>5.1. Året som gjekk</b> .....	<b>23</b>
<b>5.2. Utsiktene framover</b> .....	<b>24</b>
<b>5.3. Finansforvaltning i 2024</b> .....	<b>24</b>
<b>5.4. Måleindikatorar/nøkkeltal (Kpi-ar)</b> .....	<b>31</b>
<b>6. Utvikling og drift</b> .....	<b>32</b>
<b>6.1. Utviklingsoppgåver</b> .....	<b>32</b>
<b>6.2. Driftsoppgåver</b> .....	<b>37</b>
<b>6.3. Prosjekt med utvida innkrevjing i 2025</b> .....	<b>38</b>
<b>6.4. Framtidige prosjekt</b> .....	<b>41</b>
<b>VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter</b> .....	<b>50</b>

## 1. Oppsummering

Per i dag er det ingen av prosjekta som ikkje ser ut til å kunna bli nedbetalte innan utløpet av innkrevjingstida gitt i proposisjon eller i seinare takstvedtak.

Passeringsinntektene i prosjekta E18 Tvedestrand – Arendal og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest har auka, men snittakst og trafikk er framleis lågare enn lagt til grunn i proposisjonane. Redusert elbilrabatt vart innført i begge prosjekta 1. oktober 2024. Finansanalysane hittil viser at prosjekta er i rute til å bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingstida. Men for prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er det stor uvisse, då tre stasjonar og delstrekningar ikkje har opna enno, og Nye Veier er forseinka i høve til tidlegare planar.

I andre halvår 2024 har det vore om lag 142 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein vekst på 0,9 prosent frå andre halvår 2023. Veksten skuldast i stor grad trafikkauke i store bypakkar og vegpakkar. Trafikknedgang i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, som truleg skuldast stor takstauke 8.2.2024 og auka trafikk på sidevegnettet, dempar den samla veksten i talet på passeringar.

I andre halvår 2024 har bompenginntektene auka med 7,8 prosent frå andre halvår 2023. Berre Bypakke Bergen har redusert inntekta, noko som skuldast låge miljødifferensierte takstar for elbil. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har størst inntektsauke med 31,9 prosent, noko som skuldast auka takstar frå 21.6.2024, då innkrevjinga i fase 3 starta opp. Prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal er det prosjektet med nest størst auke. Veksten her skuldast redusert elbilrabatt frå 1.oktober 2024 og trafikkauke. I Prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest har inntekta auka med 22,6 prosent, noko som skuldast takstauke frå 8. februar 2024, då talet på passeringar er redusert med 9,6 prosent.

Finanskostnadane for 2024 enda på 1051 millionar kroner. Til samanlikning var samanliknbare finanskostnadar 891 millionar kroner for 2023. Auken i finanskostnad skuldast i hovudsak auka marknadsrenter på den flytande delen av gjelda samt høgare lånebalanse.

Ferde har i løpet av hausten 2024 lyst ut konkurranse, anskaffa og arbeidt med kreditt-ratingbyrået Scope Ratings. I november 2024 blei Ferde tildelt ei AA+ rating, med stabile utsikter. AA+ er det nest høgaste vurderinga av kredittkvalitet som er mogeleg å oppnå, og såleis ei stor anerkjenning og et solid stempel for Ferde som utferdar av lån i finansmarknaden.

I samsvar med Ferde sine strategiar har Ferde utover hausten 2024 hatt eit målretta fokus på å styrka selskapet sitt samfunnsoppdrag gjennom ytterlegare teknologisk fornying. Fokuset har særleg vore på arbeidet med informasjonstryggleik og ytterlegare optimalisering av IT- drifta. Ferde har gjennomført fleire effektiviseringstiltak og kostnadsreducerande tiltak i forhold til drift av IKT-tenestene.

Ferde jobbar kontinuerleg med å forbetra rammeverket for bompengerelevante innkrevjing. Vegamot og Ferde har i brev til Vegdirektoratet 20.november 2024 tatt opp ein del problematiske sider ved Nye Veier sin prosjektmetodikk i høve til gjeldande bompengerelevante regelverk. Nye Veier skal prioritera utbygging i høve til likviditet og samfunnsøkonomisk nytte og delstrekningar vert opna for trafikk før heile strekninga er ferdig utbygt, noko som gjer at reelle innkrevjingsperiodar kan avvika mykje frå opphavlege planlagde innkrevjingsperiodar. Nye Veier sin metodikk knytt til strekningsvis utbygging er ikkje tilpassa dagens bompengerelevante regelverk. Når eit prosjekt opnar delar av strekningane og bomsnitta, oppstår det utfordringar knytt til økonomioppfølginga og takstfastsetjing/takstendringar. Ref. prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest.

Innkrevjinga til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 starta opp 21.6.2024 i dei fem eksisterande stasjonane frå tidlegare fasar i pakken. Ferde har i andre halvår 2024 og i byrjinga av 2025 hatt mykje arbeid med å gjera klart til innkrevjing i alle stasjonane som inngår i fase 3 av pakken. 10. februar 2025 starta innkrevjinga opp i ytterlegare åtte nye stasjonar.

## 2. Mandat og føringar

### 2.1. Mandat og føringar frå bompengereforma

Ferde AS er etablert av det som no er Vestland, Rogaland og Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Det overordna målet for Ferde ut frå bompengereforma er å sørge for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest.

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

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

Ferde sine oppgåver er å:

- ✓ Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak frå AutoPASS utferdarar, frå ferjeoperatørar og frå bilistar som ikkje har AutoPASS brukaravtale (fullprispasseringar).
- ✓ Finansiera bompengeprojekt. Tar opp lån og utbetaler til oppdragsgjevar basert på rekvisisjonar.
- ✓ Drifta og utvikla utstyr og programvareløysingar relatert til brukaridentifikasjon på veg, under dette løysingar som registrering av køyretøy, transaksjonshandtering og innfordring.

- ✓ Ha ansvar for og skal dekke kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehold av portalar og vegkantutstyret i bomstasjonane.
- ✓ Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar

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

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

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

## 2.2. Føringer frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde

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

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

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

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

*«Strengt krav til åpenhet og offentlighet er et effektivt virkemiddel mot korrupsjon. Selskapet skal aktivt arbeide for å forhindre lovbrudd og korrupsjon».*

Desse krava kan knytast til det å vera eit profesjonelt offentleg selskap med eit samfunnsoppdrag. Vidare står det i eigarstrategien:

*«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.

### 2.3. Bompengeselskapa si rolle i takstsaker

I Prop. 1 S (2016-2017) «For budsjettåret 2018» er bruk av gjennomsnittstakst som tiltak for reduksjon av uvisse i bompengeprojekta omtala. Gjennom stortingsbehandlinga av eit bompengeprojekt, sluttar stortinget seg til ein gjennomsnittstakst for eit prosjekt. Med gjennomsnittstakst er det meint inntekt per passering når det vert teke omsyn til effekten av rabattar, fritak og fordeling av køyretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Denne omtalast som «fastsett gjennomsnittstakst» for innkrevjinga. Bompengeselskapa si oppgåve i strekningsvise prosjekt er å overvaka prosjektøkonomien og søkja Vegdirektoratet om takstar som gjer at realisert gjennomsnittstakst vert lik fastsett gjennomsnittstakst, slik at prosjektet kan nedbetalast innan utløpet av fastsett innkrevjingsperiode. I takstsøknaden kjem bompengeselskapet med framlegg til grunntakstar som gjer at realisert gjennomsnittstakst vert mest mogeleg lik fastsett gjennomsnittstakst, slik den framkjem av proposisjonen. Det er Vegdirektoratet som er takstmynde og avgjer kva takstane skal vera.

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



## 3. Nyare og ev. komande føringar

### 3.1. Regelverksarbeid

Ferde har i 2024 vore med i ei arbeidsgruppe som har sett på om det som i dag vert regulert i avtalar kan regulerast i forskrifter.

Det har blitt sett på om takstar bør fastsetjast i form av forskrift. Dette arbeidet er avslutta fra bomselskapa si side. Men det vert arbeidd vidare med dette i Vegdirektoratet og i Samferdselsdepartementet.

Ferde har også delteke i arbeidet knytt til å erstatta avtalestrukturen (bompengeavtale osv.) med forskrifter. Bompengeselskapa er no ute av dette arbeidet. Det er usikkert om dei blir kopla på igjen. Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet arbeider vidare med desse problemstillingane.

«Regelverk 2030 – Brukarfinansiering», er ein del av større arbeid i Vegdirektoratet- «Regelverk 2030».

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

- *Rett til å stille krav om at fylkeskommunen må etablere bompengeselskap.*
- *Rett til å stille krav til RBPS og ferjeoperatører under AutoPASS Samvirke sin virksomhet, med utgangspunkt i krav som allerede finnes i dagens bompengeavtaler.*
- *Rett til å stille krav til utstederselskapenes virksomhet, med utgangspunkt i de krav som allerede stilles i dagens utstederforskrift.*
- *Rett til å stille krav om at RBPSene og utstederselskapene plikter å inngå «utstederavtale» og «områdeerklæring», alternativt rett til å stille krav til RBPSene og utstederne, med utgangspunkt i krav som finnes i nevnte avtale og erklæring.*
- *Rett til å stille krav om tilsyn med RBPS, ferjeoperatører under AutoPASS Samvirke og utstederselskapene, eventuelt med krav til godkjenning for å drive virksomhet i Norge.*

- *Rett til å stille krav til teknisk utstyr i AutoPASS Samvirke og krav til at RBPS bidrar til å finansiere AutoPASS kjerneløsning.*
- *Rett til å gjennomføre EØS-regelverk på bompenggeområdet - ikke minst med tanke på gjennomføring av revidert Eurovignette-direktiv, inkludert om det er hensiktsmessig med en egen bestemmelse på bompenggeområdet (kontra en generell bestemmelse som dekker EØS-regelverk for veglova som sådan).*

Bruk av forskrifter heller enn avtaler i bompengesektoren vil medføre endringer for Ferde, men også for eigarane av Ferde.

### 3.2. Bompengeselskapa behandlar fritakssøknadar

Forskrift om betaling av bompengar vart endra 1. februar. Bompengeselskapa skal som førsteinstans behandla alle søknadar om bompengar:

*«Søknad om fritak fra å betale bompenger behandles av bompengeselskapene.*

I samanheng med dette er takstretningslinjene endra. Det kan gjevast fritak for bompengar over tidsbestemte periodar for traktor når ein eller fleire bomstasjonar deler eit gardsbruk eller ein landbrukseigedom i to.

Det kan også gjevast stasjonsfritak utover dei fritaka som er lista opp i takstretningslinjene: *«Det kan i innkrevingsopplegget Stortinget har sluttet seg til, og i beslutning fra Samferdselsdepartementet, forekomme særskilte fritak utover ovennevnte.»*

### 3.3. Statleg delgaranti

I statsbudsjettet for 2023, Prop 1 S (2022-2023) er ordninga med statlege delgarantiar, som var lansert i statsbudsjettet for 2022, ytterlegare konkretisert. Fylkeskommunar som ønskjer avlastning på garantiansvaret sitt kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Dette vil gjelda for nye riksvegprosjekt som Stortinget vedtar frå og med 2023, og som ein reknar med har ein investeringskostnad på over 1 mrd. kr Store kollektivprosjekt (såkalla 50/50-prosjekt), fylkesvegar og bypakkar vil ikkje vera omfatta av

ordninga. Vidare vil statleg delgaranti berre vera aktuelt der fylkeskommunen stiller same type garanti (sjølvskuldnargaranti) som staten for den resterande delen av lånebeløpet (sjå også finanskapittelet lenger bak i rapporten).

### 3.4. Vegprising – prosjektet er stoppa

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

I KVVU-en vart det tilrådd å innføra eit tredje trinn i konsept 4, der ein tek sikte på å realisere konsept 3 med posisjonsbasert vegbruksavgift og bompengar. I denne fasen vil det bli innført ei tredje sone med storby og alle køyretøy nyttar vegprising. Bompengordningane skal framleis ha lokal forankring, slik at det kan vera opp til dei enkelte bypakkane om det er ønskjeleg å gå over frå ein prismodell med passering av bomsnitt til distansebasert måling.

KVVU-en har vore på høyring og på ekstern kvalitetssikring (KS2). Konsept og ambisjonsnivå skulle etter planen bli bestemt i 2023. Nødvendige avklaringar skulle også i følgje planen utarbeidast i 2023 i samband med mandatet for eit forprosjekt.

Finansministeren uttalte 29.10.2024 at regjeringa ønskjer å stoppe dette prosjektet.

### 3.5. Innkrevjing frå utanlandske bilistar

Det er framleis problem med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske køyretøy utan AutoPASS brukaravtale. Dette problemet vert ikkje endeleg løyst før EETS direktivet vert implementert i norsk rett og ein får tilgang

til køyretøyopplysningane i Eucaris. EØS-komiteen vedtok 7. februar 2025 å ta inn EETS-direktivet i EØS-avtalen. Liechtenstein har varsla eit konstitusjonelt atterhald. Direktivet kan først tre i kraft for alle EØS-landa etter at parlamentet i Liechtenstein har gitt samtykke, truleg seint i 2025.

I påvente av implementeringa av EETS direktivet kan bilaterale avtalar mellom Norge og EU land fungera som eit avbøtande tiltak. Blir det inngått bilaterale avtalar, kan Statens vegvesen starta arbeidet med å få på plass det formelle grunnlaget for å innhenta eigarinformasjon frå landa slik at bilistane kan fakturerast. Selskapet Park Trade fakturerer og driv inn bompengar frå utanlandske bilistar utan AutoPASS brukaravtaleavtale på oppdrag for dei regionale bompengeselskapa. Statens vegvesen har i lengre tid arbeidet med å få på plass bilaterale avtalar med Tyskland og Nederland. Nederland og Norge har inngått avtale. Tyskland vil ikkje inngå avtale. ParkTrade starta våren 2024 opp med å fakturera nederlandske køyretøy for bompengepasseringar i Norge.

Ny avtale mellom bompengeselskapa og Park Trade vart inngått i februar 2025 etter ein anbudsprosess. Det er venta at kontinuiteten i innkrevjinga vil medverka til at auken i løysingsgraden vil halda fram i 2025.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å sjå på heimelsgrunnlaget i Veglova for innføring av EØS regelverk på bompengeområdet.

Obligatorisk brikke for lette køyretøy har også vore foreslått for å sikra betaling av bompengar: *«Det er ikke aktuelt på nåværende tidspunkt å vurdere et krav om obligatorisk brikke i alle norske lette kjøretøy for å sikre fakturainformasjon for alle utenlandske lette kjøretøy»*, svarte samferdselsministeren i Stortinget 13.februar 2025.

### 3.6. Nye veier sin metodikk for strekningsvise utbyggingar

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

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

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

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

### 3.7. Beredskapstakstar

Departementet kan etter Veglova §27 tredje ledd i forskrift fastsetja mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengeordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i §9 i Forurensningsloven.

Det vart i 2016 fastsett «Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune, Hordaland». Bergen kommune og Vestland fylkeskommune kan

fastsetja mellombelse auka takstar (fem gongar ordinær takst) når det er fare for at grenseverdiane for luftkvalitet vil bli overskride.

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

Vegdirektoratet har i brev frå 10. januar 2024 sendt saka over til Samferdselsdepartementet og bedt om at det vert vurdert om «*det kan hensiktsmessig å foreta tilpasningar vedrørende beredskapstakster i dagens bompenggeavtale.*». Det har framleis ikkje kome avklaringar om regelverk og heimlar for beredskapstakstar.

Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet ser no på beredskapstakstar i samband med det pågåande arbeidet med heimlar på bompenggeområdet.

## 4. Trafikk og inntekter

### 4.1. Passeringar andre halvår 2024 og 2023

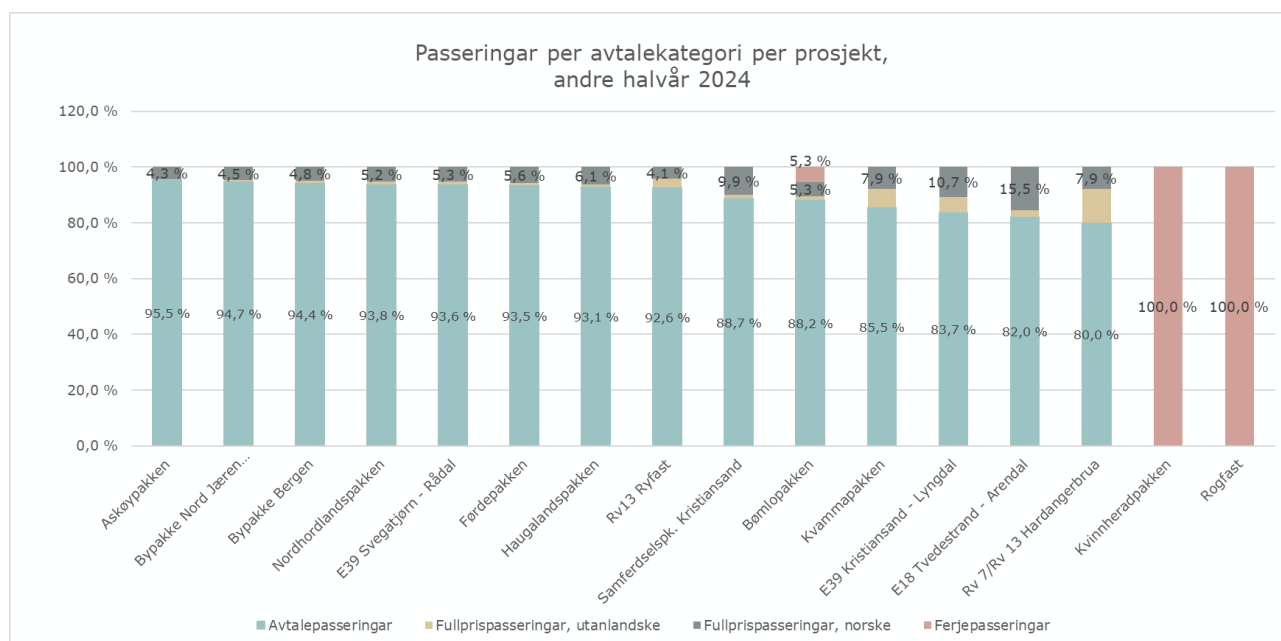
I andre halvår 2024 har det vore om lag 142 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein vekst på

Prosjekt	2. halvår 2024	2. halvår 2023	Endring	Merknader
Askøypakken	4 617 826	4 213 306	9,6 %	Ein ny bomstasjon frå 1.12.2023, trafikkauke også i tre andre stasjonar
Nordhordlandspakken	8 039 389	7 657 011	5,0 %	Ein ny bomstasjon frå 2.5.2024, trafikkauke i alle stasjonar
Haugalandspakken	10 951 178	10 569 251	3,6 %	Trafikkauke, særleg i Karmsundgata
E39 Sveгатjörn - Rådal	3 008 355	2 924 128	2,9 %	
Rv13 Ryfast	3 544 717	3 458 744	2,5 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakke)	36 890 989	36 385 654	1,4 %	
Bømløpakken	802 806	792 137	1,3 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	4 466 734	4 425 063	0,9 %	
Bypakke Bergen	47 291 896	46 976 988	0,7 %	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	507 697	506 116	0,3 %	
E39 Rogfast	937 126	940 757	-0,4 %	
Samferdselspakke for Krs. regionen	10 638 291	10 682 420	-0,4 %	
Førdepakken	3 465 302	3 509 855	-1,3 %	
Kvinneradpakken	254 850	259 165	-1,7 %	
Kvammapakken	606 166	633 625	-4,3 %	Trafikknedgang i begge stasjonane
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	5 903 423	6 527 999	-9,6 %	Stor takstauke frå 8.2.2024
Fv 45 Gjesdal	-	214 400	-100,0 %	Innkrevjinga vart avslutta 15.2.2024
<b>Sum:</b>	<b>141 926 745</b>	<b>140 676 619</b>	<b>0,9 %</b>	

0,9 prosent frå andre halvår 2023. Veksten skuldast i stor grad trafikkauke i store bypakkar og vegpakkar. Trafikknedgang i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, som truleg skuldast stor takstauke 8.2.2024 og trafikk som har flytta seg til sidevegnettet, dempar den samla veksten i passeringar.

Trafikkauken er størst i Askøypakken og i Nordhordlandspakken, noko som delvis skuldast høvesvis ny stasjon i Kleppevegen på Askøy og på Soltveit på Radøy. Trafikken har samstundes auka i mange av dei andre stasjonane i desse pakkane.

Passeringane i andre halvår 2024 fordelte seg slik på kategori:



Heile 92,1 prosent av passeringane i første halvår 2024 var passeringar på veg med AutoPASS brukaravtale dvs. rabatterte passeringar registrerte på brikker hjå eit utferdarselskap. 7,0 prosent av passeringane er fullprispasseringar (5,8 prosent norske og 1,2 prosent utanlandske). Ferjepasseringane utgjorde 0,9 prosent av alle passeringane. Mange av ferjepasseringane er også basert på brikkebruk, men her har vi ikkje den statistiske fordelinga. Den totale brikkebruken er derfor noko høgare enn 92,1 prosent.

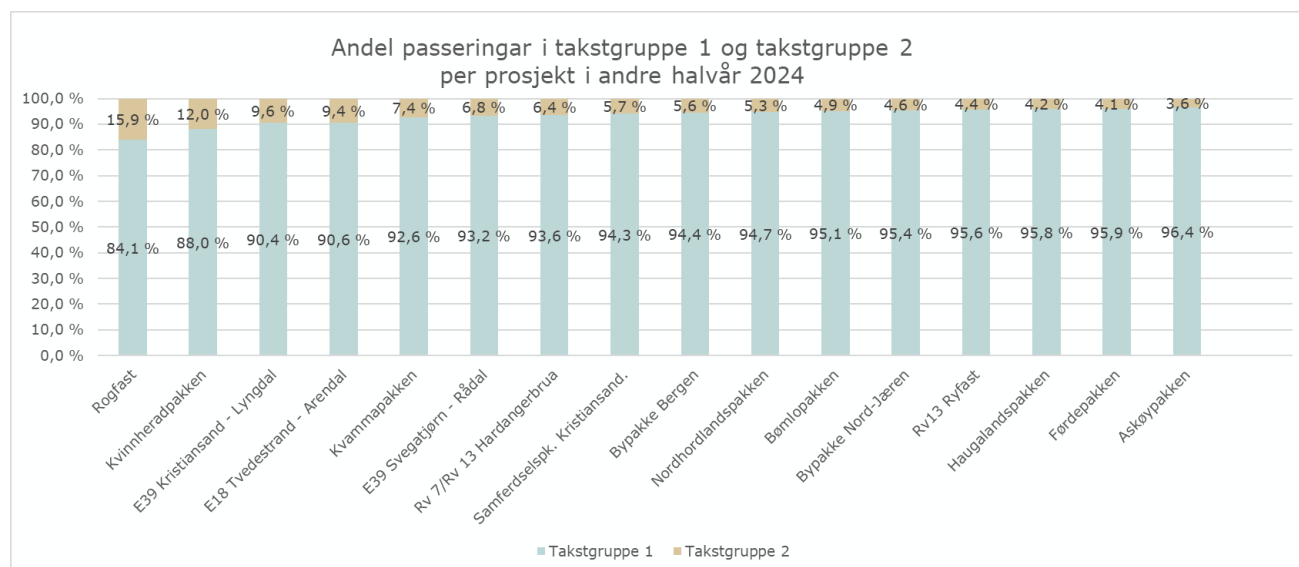
Rv7/13 Hardangerbrua har lågast brikkeandel med 80,0 prosent, noko som skuldast relativt høg utanlandsk trafikk. Brikkeandelen på Sørlandet er framleis relativt låg i høve til i Rogaland og Vestland. Brikkeandelen i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal er 82,0 prosent og i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er den 83,7 prosent. Brikkeandelen er høgast i dei største bypakkane, Bypakke Nord- Jæren (94,7 prosent) og Bypakke Bergen (94,4 prosent), og i pakkane nær Bergen. Askøypakken har høgast brikkeandel av alle prosjekt med 95,5 prosent. Prosjekt som har vore lenge i drift og mange ferjesamband kan vera forklaringar på den høge brikkebruken på Vestlandet.

Avtalepasseringane, fordelte seg slik på utferdarselskap i andre halvår 2024:



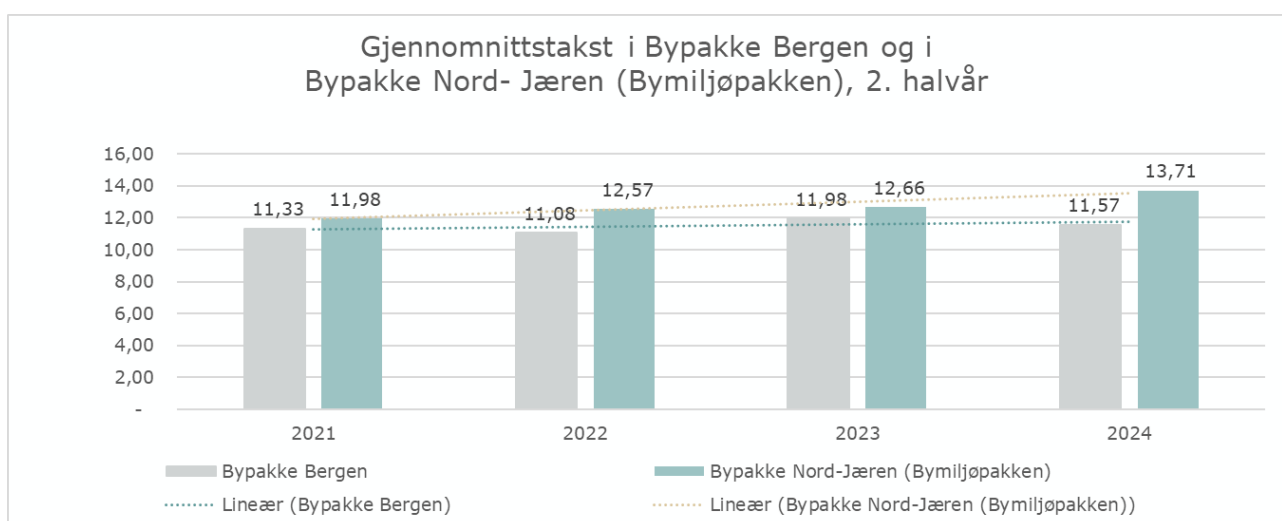
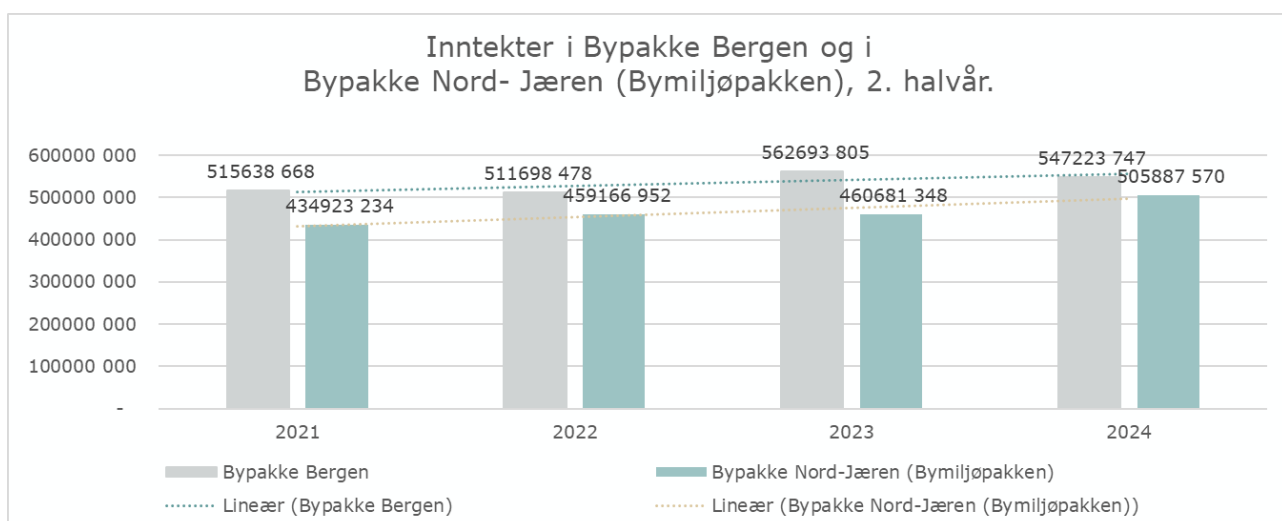
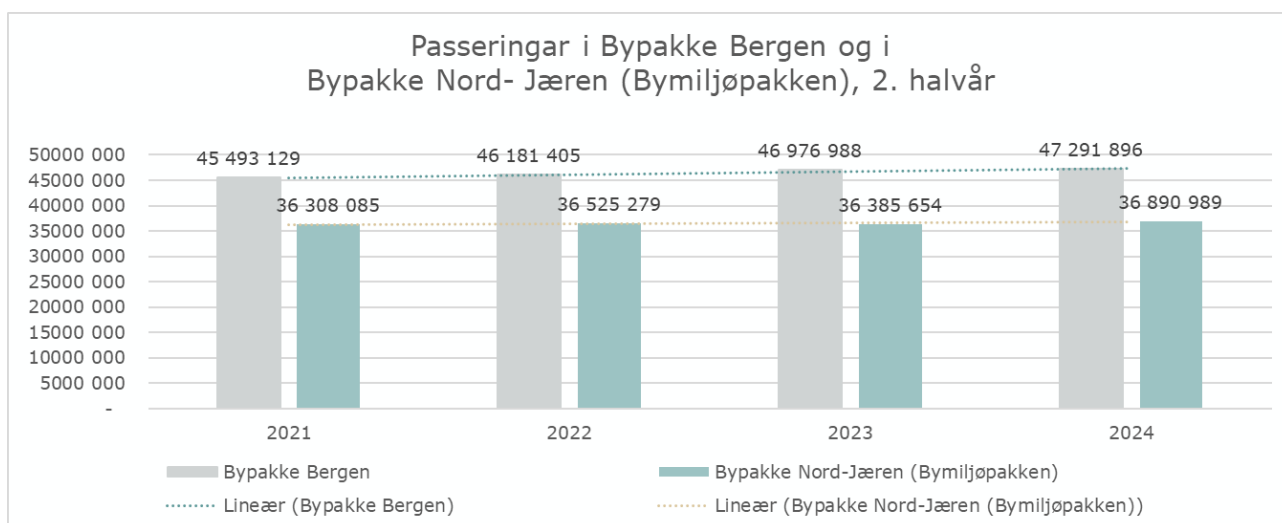
Flyt AS er framleis den største aktøren i Ferde sitt område med om lag 82,8 prosent av avtalepasseringane i Ferde sine bompengeprojekt. I første halvår 2024 var Flyt AS sin andel 83,9 prosent. Målt i beløp er Flyt AS sin andel 79,0 prosent i andre halvår 2024 mot 80,2 prosent i første halvår 2024.

Fordelinga på takstgruppene varierer mellom prosjekta:



Tungbilandelen er høgast i Rogfast (ferja på sambandet Arsvågen – Mortavika) og lågast i Askøypakken.

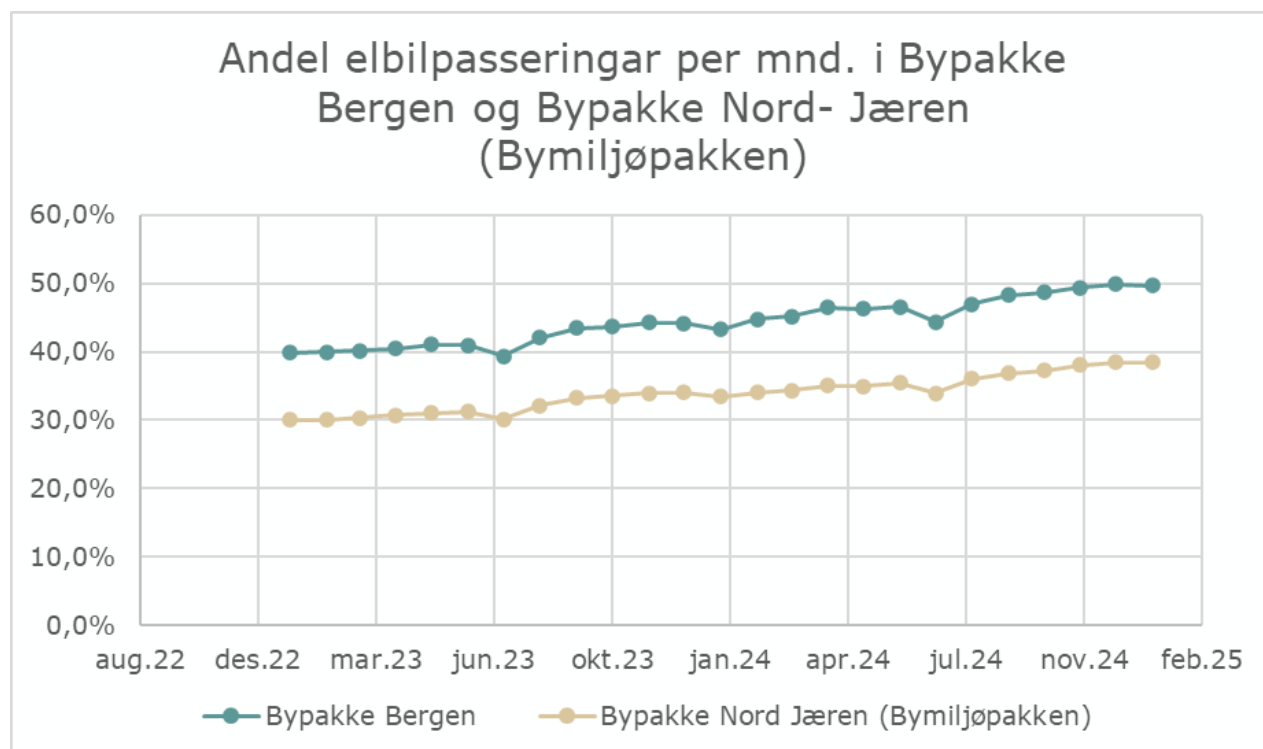
#### 4.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei to største bypakkane, andre halvår



Trafikken har auka meir i Bypakke Bergen dei siste åra (andre halvår) enn i Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken), men inntektene og realisert snitttakst har

auka meir i Bypakke Nord- Jæren enn i Bypakke Bergen. I Bypakke Bergen er realisert snittakst i andre halvår 2024 lågare enn i andre halvår 2023. I andre halvår 2021 var realisert snittakst i Bypakke Bergen 0,65 kr lågare enn i Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken). Denne differansen er 2,14 kr i andre halvår 2024.

Elbilandelen er lågare i Bypakke Nord- Jæren enn i Bypakke Bergen. Elbiltaksten i takstgruppe 1 i Bypakke Nord Jæren er 15,12 kr for avtalekundar mot 9,60 kr (i rush før 31.12.2024) i Bypakke Bergen. Sterkt veksande elbilandel og låg elbiltakst i Bypakke Bergen, relativt til Bypakke Nord- Jæren, dempar inntektsveksten og reduserer snittaksten i Bypakke Bergen. Miljødifferensieringa i Bypakke Bergen gjer det langt gunstigare å køyra elbil versus fossilbil i Bergen enn på Nord Jæren. Ei elbilpassering i takstgruppe 1 med AutoPASS brukaravtale utanom rush kostar 43,3 prosent av taksten for ein bensin/ ladbar hybrid og 36,1 prosent av taksten for ein dieselbil i Bypakke Bergen. I Bypakke Nord -Jæren er denne andelen 70 prosent av taksten for ein fossilbil (lik takst for diesel/bensin/ladbar hybrid). Bypakke Bergen er det prosjektet som har høgast auke i elbilandel siste året og nest høgast andel elbilpasseringar av alle prosjekta til Ferde.



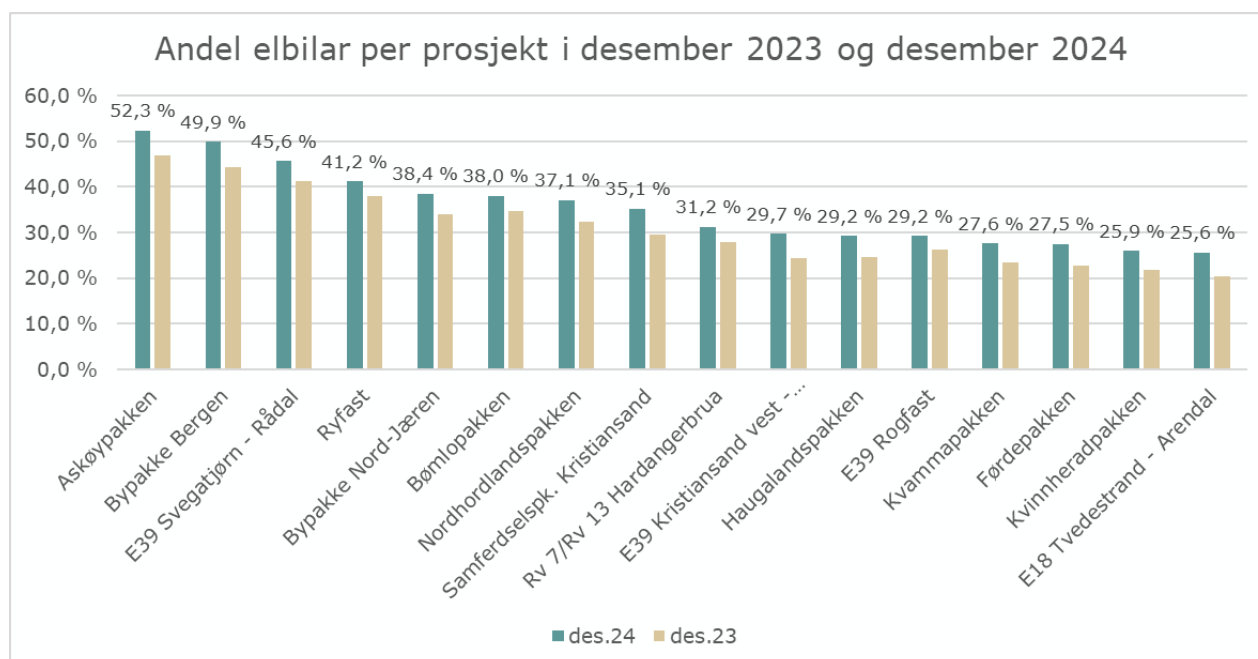
### 4.3. Passeringsinntekter andre halvår 2024 og 2023

Prosjekt	2. halvår 2024	2. halvår 2023	Endring	Merknader
Samferdselspakke Krs. Regionen	180 259 033	136 624 832	31,9 %	Takstauke 21.6.2024, fase 3
E39 Sveгатjørn - Rådal	138 497 905	112 975 907	22,6 %	Redusert elbilrabtt frå 1.10.2024, trafikkauke
E39 Kristiansand - Lyngdal	170 039 003	140 292 648	21,2 %	Takstauke ved oppstart ny prop., 8.2.2024
Bømløpakken	47 275 667	40 793 850	15,9 %	Trafikk og takstauke, redusert elbilrabatt frå 31.5.2024
Førdepakken	77 963 920	69 031 002	12,9 %	Takstauke og redusert elbilrabatt 1.9.2023
Nordhordlandspakken	74 116 676	65 644 144	12,9 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	505 887 570	460 681 348	9,8 %	Redusert elbilrabatt frå 1.1.2024
E39 Rogfast	75 847 052	69 614 971	9,0 %	Takstauke og redusert elbilrabatt 14.06.2024
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	61 400 255	57 110 008	7,5 %	
Haugalandspakken	81 481 166	77 411 985	5,3 %	Fire færre stasjonar frå 1.7.2023
E18 Tvedestrand - Arendal	81 527 015	77 955 375	4,6 %	
Rv13 Ryfast	180 499 920	173 515 871	4,0 %	Takstane auka 3.5.2023 og vart endra 8.2.2024
Kvinnheradpakken	11 188 854	10 790 241	3,7 %	
Askøypakken	67 592 903	67 422 807	0,3 %	Ny stasjon frå 1.12.2023
Kvammapakken	11 694 771	11 692 064	0,0 %	
Bypakke Bergen	547 223 747	562 693 805	-2,7 %	Nedgang grunna auka elbilandel utan at takstane er endra
Fv 45 Gjesdal	-	10 797 412	-100,0 %	Innkrevjinga vart avslutta 15.2.2024
<b>Sum:</b>	<b>2 312 495 457</b>	<b>2 145 048 270</b>	<b>7,8 %</b>	

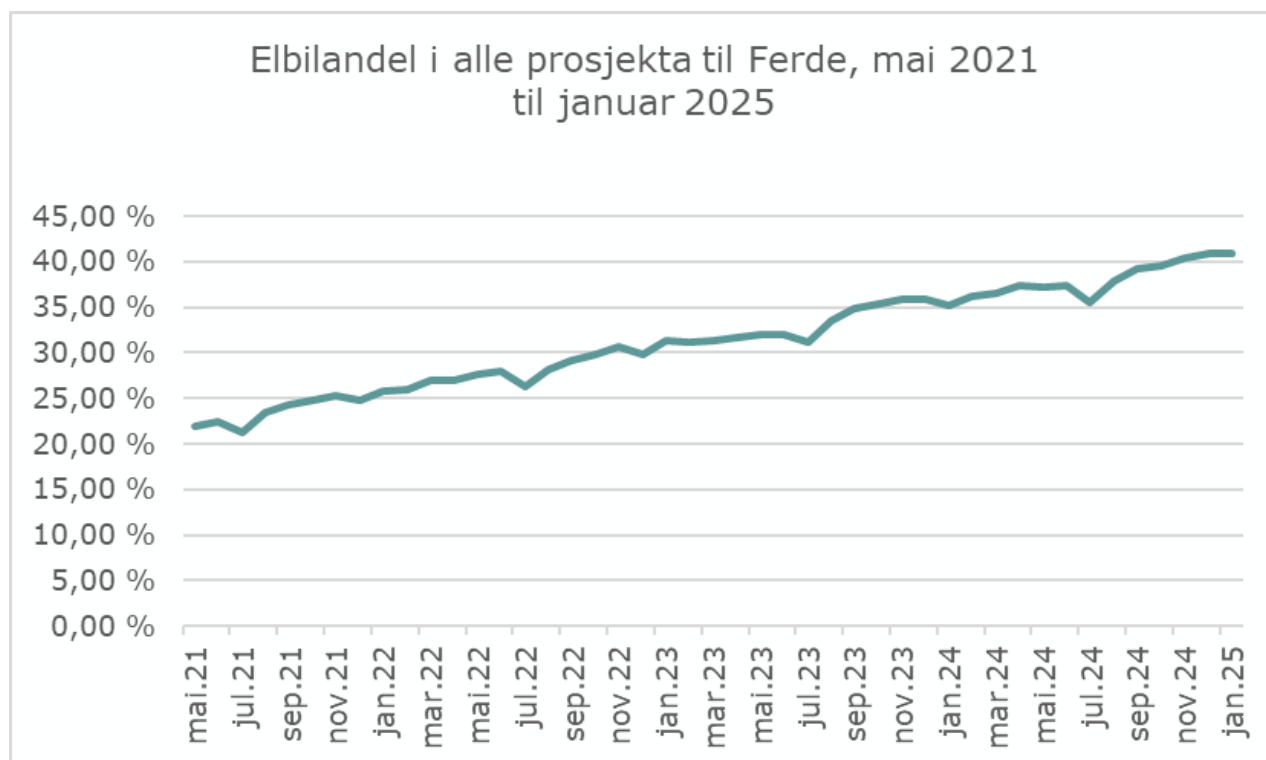
I andre halvår 2024 har bompenginntektene auka med 7,8 prosent frå andre halvår 2023. Berre Bypakke Bergen har redusert inntekta. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har størst inntektsauke med 31,9 prosent, noko som skuldast auka takstar frå 21.6.2024, då innkrevjinga i fase 3 starta opp. Prosjektet E39 Sveгатjørn – Rådal er det prosjektet med nest størst auke. Veksten her skuldast redusert elbilrabatt frå 1.oktober 2024 og trafikkauke. I Prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest har inntekta auka med 22,6 prosent, noko som skuldast takstauke frå 8. februar 2024 med auka trafikk på sidevegnettet, då talet på passeringar er redusert med 9,6 prosent.

### 4.4. Elbilpasseringar og elbilinntekter i 2024 og 2023

Elbilandelen i desember 2024 er høgast i Askøypakken med 53,4 prosent og lågast for E18 Tvedestrand - Arendal med 25,6 prosent. Elbilandelen har det siste året auka i alle prosjekta. Størst auke har det vore i Bypakke Bergen med høgast elbilandel frå før; Bypakke Bergen (+5,7 prosent) og Askøypakken (+5,4 prosent) og i dei prosjekta som har hatt den største takstauken i 2024; Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (+5,5 prosent) og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest (+5,4 prosent).



I andre halvår 2024 stod elbilane for 38,9 prosent av passeringane i bomstasjonane til Ferde. I takstgruppe 1 er denne andelen 40,7 prosent. Inntektene frå elbilpasseringane utgjorde i andre halvår 2024 23,7 prosent av alle passeringssinntektene.



## 4.5. Trafikklysmoell, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst

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

Stamdata													
	Q	Faktisk ÅDT 2024	ÅDT Prop 2024		Snittakst 2024	Snittakst Prop 2024		Gjennsnitt fin.kost 2024	Ramme Prop slutt	Q	Estimert slutt	Q	
<b>Totals</b>		<b>767 158</b>	<b>836 969</b>	-	<b>15,83</b>	<b>32,04</b>	-	-					-
Askøypakken		25 447	24 558	●	14,77	16,00	●	3,4%		2033	2033	●	
Bypakke Bergen		257 297	250 000	●	11,73	14,47	●	4,3%		2038	2038	●	
Bypakke Nord-Jæren		201 359	215 214	●	13,59	14,29	●	0,0%		2033	2033	●	
Bømlapakken		4 428	3 958	●	55,58	62,33	●	4,5%		2037	2037	●	
E18 Tvedestrand - Arendal		22 692	24 719	●	18,21	21,65	●	3,7%		2034	2031	●	
E39 Kristiansand - Lyngdal		30 629	36 400	●	28,56	30,40	●	4,3%		2044	2044	●	
E39 Rogfast		4 870	0	●	79,00	0,00	●	4,0%		2053	2053	●	
E39 Svevatjørn - Rådal		16 197	15 185	●	42,57	50,81	●	4,2%		2040	2038	●	
Førdepakken		19 068	16 721	●	21,46	22,48	●	0,0%		2028	2028	●	
Gjesdal		147	1 313	●	47,69	0,00	●	0,0%		2024	2024	●	
Haugalandspakken		59 230	57 500	●	7,48	5,15	●	0,0%		2026	2026	●	
Kvammapakken		3 098	2 767	●	18,87	22,80	●	4,9%		2029	2027	●	
Kvinnheradspakken		1 260	1 222	●	42,32	48,19	●	0,0%		2038	2038	●	
Nordhordlandspakken		42 903	51 011	●	8,81	8,36	●	5,2%		2031	2031	●	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua		2 373	2 220	●	117,24	162,72	●	4,4%		2030	2029	●	
Rv 13 Ryfast		18 964	22 180	●	49,94	49,62	●	4,4%		2041	2040	●	
Samferdselspk. Kristiansand		57 196	112 000	●	14,95	15,36	●	0,0%		2039	2039	●	

Auka takstar og reduserte elbilrabattar har vore nytta i løpet av året og vil bli nytta for å auka snittaksten der det er aktuelt. Ingen prosjekt er på «raudt/raudt» i høve til snittakst for heile 2024.

Passeringsinntektene i prosjektet E18 Tvedestrand - Arendal har auka, men snittakst og trafikk er framleis lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Redusert elbilrabatt vart innført 1. oktober 2024. Finansanalysen hittil har likevel vist at prosjektet er i rute til å bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingstida.

Trafikken i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er noko lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Trafikktala i proposisjonen er for høge, då desse er basert på at alle strekningane er ferdig utbygde. Det er også rimeleg å tru at den store takstauken 8. februar 2024 har gjeve trafikkavvising. Gjennomsnittstaksten er noko under kva som er lagt til grunn i proposisjonen. Per i dag viser finansieringsanalysen at ein kjem i mål i innan utløpet av innkrevjingstida, men det er svært mykje uvisse knytt til dette prosjektet (sjå lenger bak). Prosjektet skal evaluerast på nytt våren 2025.

## 5. Finans

### 5.1. Året som gjekk

Det er verdt å merka seg at den flytande marknadsrenta ved 3M Nibor har bevega seg stabilt gjennom året rundt 4,72 prosent og at styringsrenta frå Norges Bank har lagt uendra på 4,5 prosent gjennom året. Forventninga til framtidige rentekutt og marknadsrenter har derimot endra seg mye gjennom året noko som har ført til store svingingar i swap renter. I skrivande stund prisar marknaden inn eit begrensa tal rentekutt frå Norges Bank og ein fryktar inflatoriske impulsar frå amerikansk økonomi og president Trump sin politikk. I Europa og nabolandet vårt Sverige har ein derimot kutta styringsrenta ved fleire anledningar grunna svakare økonomisk utvikling. Så er spørsmålet om det norske rentenivået bør følgja amerikanske eller europeiske og skandinaviske renter?

Ferde har nytta periodar med fallande swap renter til å auka andelen med fastrente i porteføljen og på prosjekta, til det som i dag framstår som svært gode vilkår. Rentesikring på 47,8 prosent med ei vekta løpetid på 4,7 år gjer at selskapet har ein låneportefølje som er godt rusta for framtida. Ferde sin gjennomsnittlege finanskostnad enda på 4,29 prosent i 2024. Den flytande 3M Nibor renta var i same periode på 4,72 prosent i snitt. Legg ein til eit kredittpåslag på om lag 0,50 prosent på toppen av den flytande renta betyr det at rentesikringa har bidratt til om lag 0,93 prosent lågare finanskostnader, noko som tilsvarar om lag 228 millionar kroner for Ferde i 2024.

Ferde har i løpet av hausten utlyst konkurranse, anskaffa og arbeidd med kredittratingbyrået Scope Ratings. I november 2024 blei Ferde tildelt ei AA+ rating, med stabile utsikter. AA+ er det nest høgaste vurderinga av kredittkvalitet som er mogeleg å oppnå, og såleis ei stor anerkjenning og eit solid stempel for Ferde som utferdar av lån i finansmarknaden. Ratinga er gitt til Ferde som utferdar på «stand alone» basis. Obligasjonar vil fremover kunne bli tildelt separat obligasjonsrating basert på underliggjande garanti som er stilt som tryggleik. Ferde håper at kredittratinga kan opna for nye investorar, føra til auka

merksemd og tryggleik rundt kredittkvalitet. Saman med andre tiltak er det grunn til å tru at kreditttratinga vil kunne betra likviditeten og prisinga av Ferde sine marknadsbaserte lån.

## 5.2. Utsiktene framover

Basert på dagens marknadsforhold og budsjett forventar Ferde finansieringskostnader i 2025 om lag på same nivå som for 2024. Gjennomsnittleg rentekostnad er forventa å vera noko lågare, men grunna høgare lånebalanse forventar vi at absolutte finanskostnader vert noko høgare samanlikna med fjoråret. Porteføljen av rentesikringar forventar vi vil bidra positivt til finanskostnadane for 2025 og vil samstundes gje godt vern om rentene skulle stiga fra dagens nivå. I eit scenario der inflasjonen igjen skulle auka, vil Ferde kunna auka bompengetakstane tilsvarande over tid i samsvar med føringane i proposisjonane, noko som gir ein motverkande effekt i form av auka inntekter for prosjekta. Utsikter til fortsett grei økonomisk aktivitet gjer at vi forventar gode trafikktal (naturlig sikring) også i 2025. Ferde har en forfallsprofil, kontantstrøm og likviditet som gjer selskapet godt rusta dersom tilgangen på likviditet skulle forverrast vesentleg.

## 5.3. Finansforvaltning i 2024

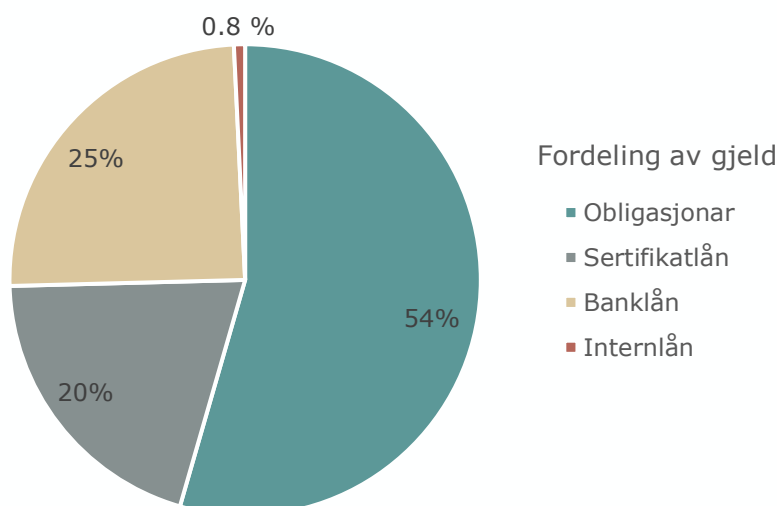
Ferde skal utøva ei ansvarleg finansforvaltning. Ferde søker å optimalisera finansieringskostnadane på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskottslikviditet for prosjekta, innanfor dei risikorammene som er fastsett av finansreglementet. Forbodet mot kryss-subsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Både finansiering, likviditetsforvaltning og risikostyring er tilpassa dei enkelte prosjekta sin eigenart, men risiko vert også vurdert på overordna selskapsnivå. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknadane og ønskjer å utnytta moglegheitsområdet for berekraftig finansiering i prosjekt som kvalifiserer for grøne lån.



## Gjeld

Ved utgangen av 2024 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 24 922 millionar kroner, opp frå 23 891 millionar kroner ved utgangen av 2023. I tillegg har prosjekta ved utgangen av året interne lån trekt via konsernkonto tilsvarande 192 millionar kroner samanlikna med 7,5 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2023. Finanskostnadane for 2024 enda på 1051 millionar kroner. Til samanlikning var samanliknbare finanskostnadar 891 millionar kroner for 2023. Auken i finanskostnad skuldast i hovudsak auka marknadsrenter på den flytande delen av gjelda samt høgare lånebalanse.

Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 13 678 millionar kroner i obligasjonslån, 5 055 millionar kroner i sertifikatlån, 6 189 millionar kroner i banklån og 192 millionar kroner i interne lån. Av sertifikatlånene er 3 000 millionar kroner underlagt langsiktige rulleringsavtalar.



For å redusera risiko for auka kostnader ved auka rentenivå nyttar selskapet både fastrentelån og rentebytteavtalar.

Ved utgangen av 2024 utgjorde totalt rentesikra volum 11 998 millionar kroner, tilsvarande 47,8 prosent av utestående gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesika volum var ved utgangen av året på 4,7 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå eigenskapane til det enkelte prosjektet, som blant anna attståande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling.

Gjennomsnittleg finanskostnad for året 2024 var 4,29 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 31.12.2024 var 4,87 prosent utan rentebytteavtaler og 4,21 prosent inkludert rentebytteavtaler.

## **Garantiar**

Alle låneopptak i Ferde har tryggleik i fylkeskommunale eller en kombinasjon av fylkeskommunale og kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane bidrar til at Ferde har god tilgang til attraktivt prisa finansiering.

Samla garantiar gitt overfor Ferde per 31.12.2024 var på 67 812 millionar kroner. Garantibeløp er oppgitt i nominelle verdiar og den enkelte stortingsproposisjonen med tilhøyrande garantivedtak kan innehalda rammer for indeksjustering. Garantien vil for dei fleste prosjekt i tillegg dekkja inntil 10 prosent av uteståande hovudstol til eventuelt påløpte renter og omkostningar.

Stortinget vedtok i Prop. 1 S (2021-2020) at det på visse vilkår kunne stillast statleg delgaranti for nye bompengelån på riksvegprosjekt. Det gjekk også fram frå proposisjonen at det skulle arbeidast vidare med retningslinjer for ordninga, under dette også kriteria for aktuelle prosjekt som er omfatta av ordninga. Prop. 1 S (2022-2023) konkretiserer at fylkeskommunar kan få avlasta garantiansvaret sitt ved ein statleg delgaranti på inntil 50 prosent. Dette vil gjelda for nye riksvegprosjekt vedteke frå og med 2023 og med ei antatt investeringsramme på over 1 milliard kroner. Statens vegvesen skal forvalta ordninga på vegner av staten. Rammeverket for ordninga kom på plass i 2024. Ferde har per i dag eit prosjekt som kvalifiserer til å kunna få statleg delgaranti; E134 Seljestad Røldal, men finansiering av dette prosjektet ligg noko fram i tid.

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

## Garantiar og gjeld pr. 31.12.2024

Alle tal i MNOK

	Garanti	Gjeld	Likviditet
<b>Vestland fylkeskommune</b>			
Bypakke Bergen	6 100	4 500	477
E39 Sveгатjørn - Rådal*	3 175	3 044	0
Sotrasambandet	2 700	0	0
Hardangerbrua	1 430	500	41
E134 Røldal-Seljestad	1 242	0	0
Askøypakken	575	50	7
Nordhordlandspakken	750	350	96
Bømløpakken	620	210	11
Førdepakken	600	0	373
Kvinnheradpakken	170	170	20
Kvammapakken	370	50	11
<b>Sum</b>	<b>17 732</b>	<b>8 874</b>	<b>1 036</b>
<i>* E39 Sveгатjørn-Rådal hadde pr. 31.12.24 eit internlån på MNOK 192 trekt via konsernkonto i bank. Likviditeten står derfor i 0.</i>			
<b>Rogaland fylkeskommune</b>			
Rogfast	16 000	3 350	33
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	1 784
Ryfast (garanti 70%)	4 943	6 200	86
Haugalandspakken	210	0	756
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	500	0	
<b>Sum</b>	<b>28 653</b>	<b>9 550</b>	<b>2 659</b>
<b>Agder fylkeskommune</b>			
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	9 719	5 550	190
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 61%)	3 166	0	0
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	1 141	39
Samferdselspakke Kristiansandregionen	2 000	0	572
<b>Sum</b>	<b>17 885</b>	<b>6 691</b>	<b>801</b>
<b>Stavanger kommune</b>			
Ryfast (garanti 30%)	2 118	0	0
<b>Telemark fylkeskommune</b>			
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 39%)	2 024	0	0
<b>Sum garantier stilt av kommuner/fylkeskommuner</b>	<b>4 142</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total sum</b>	<b>68 412</b>	<b>25 115</b>	<b>4 496</b>

## Grøn finansiering

Rammeverket gir Ferde høve til å utferda grøne lån for å finansiera bybane, gang- og sykkelveg samt infrastruktur knytt til kollektiv transport og lavkarbon transport. Det grønne rammeverket bidrar til Ferde sin visjon om å sikra effektiv

finansiering av framtidens samferdsel samt målsettinga om ei ansvarleg finansforvaltning.

Rammeverket er gjennomgått og vurdert av Cicero. Cicero gir rammeverket ei samla Dark Green gradering og vurderer selskapsstyringa (governance) i Ferde som god.

Ferde etablerte sitt første grønne rammeverk hausten 2019 og har sidan då vore ein betydeleg aktør i den norske marknaden for utferding av grønne obligasjonar. Rammeverket blei oppdatert hausten 2022. Grønne lån bidrar til at kapitalen fasast inn mot berekraftige økonomiske aktivitetar. Grønne lån er normalt kostnadssparande samanlikna med vanlege lån, men gir også auka og diversifisert tilgang til kapital.

Ferde ønskjer å nytta grønne lån i dei prosjekta som kvalifiserer for denne type finansiering. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper blir viktig for saman å identifisera og kvalifisera prosjekt eller deler av prosjekt som er innafor det grønne rammeverket. Ferde har per i dag lånt 4,5 milliardar kroner gjennom grønne obligasjonar og banklån, som i hovudsak er nytta til finansiering av Bybanen i Bergen.

### **Overskottslikviditet**

Selskapet si samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av året på 4 349 millionar kroner, av dette er 2 978 millionar kroner bankinnskott og 1 371 millionar kroner er plassert i rente- og obligasjonsfond. Løpande likviditetsbeholdning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall.

### **Kredittrating**

Ferde har i løpet av hausten utlyst konkurranse, anskaffa og arbeida med kredittratingbyrået Scope Ratings. I november 2024 blei Ferde tildelt ei AA+ rating, med stabile utsikter. AA+ er det nest høgaste vurderinga av kredittkvalitet som er mogeleg å oppnå, og såleis ei stor anerkjenning og et solid stempel for Ferde som utferdar av lån i finansmarknaden. Ratinga er gitt på

til Ferde på «stand alone» basis. Obligasjonar vil framover kunna bli tildelt separat obligasjonsrating basert på underliggjande garanti som er stilt som tryggleik. Ferde håpar at kredittratinga kan opna for nye investorar, føra til auka merksemd og tryggleik rundt kredittkvalitet. Saman med andre tiltak trur vi kredittratinga vil kunna betra likviditeten og prisinga av Ferde sine marknadsbaserte lån.

### **Finansiell risiko**

Ferde skal ha ein sunn risikokultur basert på vera open, transparent og kompetent. Ferde utøver finansiell risikostyring innanfor rammene av finansreglementet som er godkjent av styret. Ferde har jamlege møte i risikokomiteen som har som oppgåve å overvaka selskapet si risikostyring, internkontroll og at ein held seg til finansreglement og regulatoriske rammeverk.

Ferde styrer finansiell risiko både på selskapsnivå og på prosjektnivå. I samsvar med selskapet sin finansstrategi blir både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa dei enkelte prosjekta sin eigenart. Dei ulike prosjekta sin løpande risiko skal vera i samsvar med prosjektet sin risikokapasitet og selskapet sin overordna risikokapasitet.

### **Likviditetsrisiko**

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikkje er i stand til å finansiera forpliktingane sine etter kvart som dei forfell, eller at det ikkje let seg gjera utan ein vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnadar. Ferde søker å redusera likviditetsrisiko gjennom spreining av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, diversifiserte finansieringskjelder, god dialog og planlegging med oppdragsgjevar, samt moglegheit for å låna internt. Ferde har ein konsernkontostruktur som gjer det enklare å trekka på likviditet internt mellom prosjekta.

### **Rente og kreditt risiko**

Ferde sine finansieringskostnadar vert påverka av to hovudelement; marknadsrente og kredittpåslag.

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på selskapet si finansiering som følgje av endringar i marknadsrenta. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtalar for å begrensa renterisiko. 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 på den flytande delen av gjelda. I oppgangstider med høg inflasjon vil Ferde kunne prisjustera takstar og truleg også oppleva gode trafikktal som kompenserer for høgare renter på den flytande delen av gjelda.

Kredittrisiko eller marginrisiko er risikoen for at risikopåslaget for å låna ut pengar til Ferde spesifikt og marknaden generelt aukar. Kredittrisiko kan reduserast ved å nytta fast margin på uteståande lån og ved spreining av forfall på lån og marginbinding. Ferde sine lån har i all hovudsak fast margin i lånet si løpetid.

### **Motpartrisiko**

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjera opp sine økonomiske forplikningar eller andre forplikningar som rammar inntektene eller verdiane til Ferde.

Ferde har motpartrisiko på inntektssida i form av mange små beløp mot fullpriskundar, og mot få men store beløp mot utferdarselskapa som krev inn bompengar frå bilistar med AutoPASS brukaravtale.

Uteståande fordringar mot utferdarverksemdene er sikra med påkravsgarantiar frå bank. Det avtalemessige rundt dette er regulert av utferdarforskrifta, områdeerklæringa og utferdaravtalen. Ferde har elles motpartrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr eller andre tenester som indirekte bidrar til å sikra ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskott, plasseringar eller finansielle avtalar som rentebytteavtaler.

## 5.4. Måleindikatorar/nøkkeltal (Kpi-ar)

Det er utarbeida eit sett med måleindikatorar/nøkkeltal som vert nytta i Vegdirektoratet si oppfølging av dei regionale bompengeselskapa. Formålet med måleindikatorane er å kunna vurdere måloppnåinga av bompengereforma på strategisk nivå. Driftskostnadar er opp per passering, men ned i prosent av passeringsinntekter. Finanskostnadar er opp som følgje av auka renter i løpet av året. Nytt for året er at driftskostnadar er definert til å inkludera avskrivningar, i motsetning til tidlegare år då avskrivningar vart trekt ut av driftskostnadane.

Måletalsindikator	2024	2023	2022
Driftskostnad per passering (i kr)	1,03	0,97	0,91
Driftskostnad i % av passeringsinntekt (i %)	6,5 %	6,6 %	7,0 %
Driftskostnad i % av passeringsinntekt + offentlege tilskott (i %)	6,3 %	6,4 %	6,8 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso (i %) fra norske kundar utan AutoPASS-avtale	20,5 %	21,8 %	22,4 %
Gjennomsnittleg rente inkludert rentesikringsavtaler (i %)	4,29 %	3,85 %	2,29 %

## 6. Utvikling og drift

### 6.1. Utviklingsoppgåver

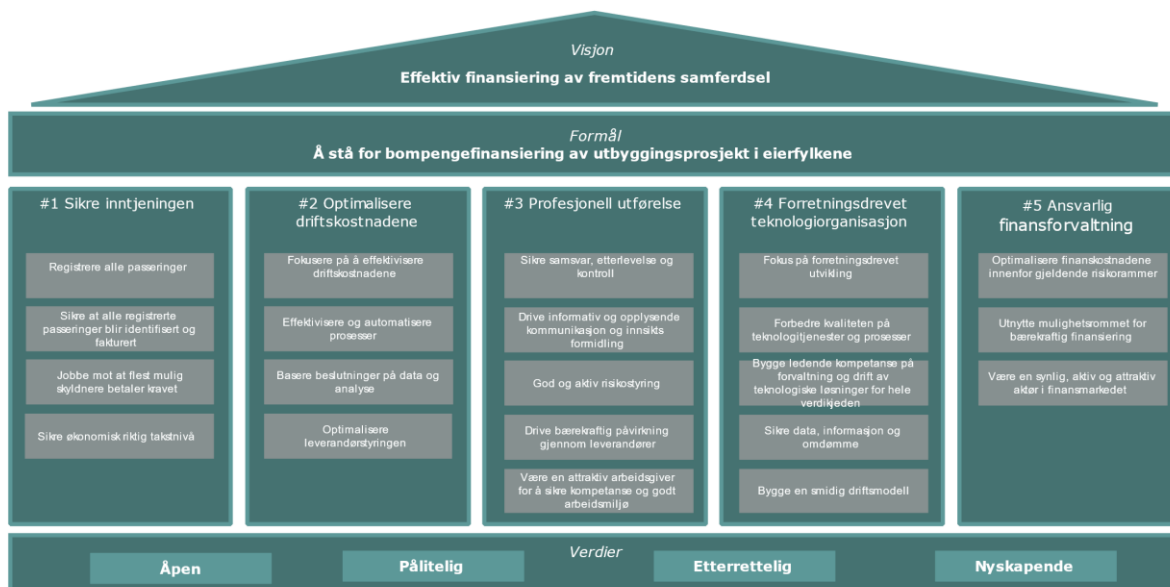
#### **Strategi 2024 – 2026**

Styret i Ferde vedtok i møte 13. desember 2023 ny strategi for Ferde, for åra 2024 – 2026. For å sikra godt eigarskap til strategien har tilsette, leiing, styret og eigarane kome med innspel i strategiprosessen. Hovudmåla for perioden er basert på Statens Vegvesens sine KPI-ar og Ferde sin langtidsprognose for drifta. For å lukkast med å nå måla og å realisera forventningane hjå styret og eigarane, er strategien sentrert rundt fem fokusområde:

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

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





Ferde arbeider no med å operasjonalisera og implementera delmåla på avdelingsnivå.

## Berekraft

Berekraft er forankra i eigarstrategien og i verksemdsstrategien. Berekraft er derfor godt forankra både hjå eigarane, styret og leiinga i selskapet. Det pågår no ein større prosess, kor berekraftsarbeidet i Ferde blir omstrukturert.

Bakgrunnen for dette er at Ferde for regnskapsåret 2025 (rapportering i 2026) er omfatta av EU sitt direktiv om berekraftsrapportering (CSRD- Corporate Sustainability Reporting Directive). Direktivet skal sikra ei meningsfylt og standardisert rapportering av berekraftsinformasjon frå bedriftene, fordelt på risiko, moglegheiter og konsekvensar.

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

Ferde er i rute med å realisera IKT strategien for 2024 -2026. Selskapet er ISO 27001 sertifisert og slutfører skymigrering strategien i høve til plan for 2025. Etter slutføringa av prosjekt Nimbus, har Ferde halde fram med eit målretta fokus på å styrka selskapet sitt samfunnsoppdrag gjennom ytterlegare teknologisk fornying. Eit fokus område var å tilføra dei tilsette meir kompetanse

innanfor skydrift og IKT-applikasjonar, det har derfor vore gjennomført fleire kurs for å heva kompetansen til dei tilsette. Denne kompetansehevinga har bidratt til at Ferde har klart å ta ut effekt av IKT-investeringane etter prosjekt Nimbus, utan bruk av konsulentar.

Ferde har gjennomført fleire effektiviseringstiltak og kostnadsreducerande tiltak i forhold til drift av IKT-tenestene. Fokus har særleg vore på å auka effektiviteten ved automatisera manuelle prosesser, samt ivareta tryggleiken i system våre. For å gjennomføra dette arbeidet har Ferde etablert ein smidig rigg, som gjennom kryssfunksjonelle team søker heilskapleg effektivisering av drifta.

Fokusområda er no å konsolidera system og automatisera manuelle oppgåver, men ikkje minst på å bruka teknologi på å sikra innteninga til selskapet.

Ferde har ein klar ambisjon om å vera teknologileiande i bransjen og vi vil derfor fortsetja med å ta i bruk ny teknologi som eksempelvis kunstig intelligens for å effektivisera drifta i selskapet ytterlegare.

### **Kvalitetsutvikling og HMS**

Ferde sitt leiingssystem består av standardane ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 og ISO 27001:2022 som legg til rette for strukturert arbeid med kvalitet, helse, miljø og sikkerheit (HMS), ytre miljø, berekraft, personvern og informasjonstryggleik. Systemet sikrar tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og bidrar til ei effektiv og målretta drift, systematisk arbeid med forbetringar, korrekt og påliteleg rapportering og at lovar, reglar og styringskrav vert haldne.

Selskapet har høgt fokus på risikostyring og internkontroll som er ein del av verksemda si heilskaplege styring. Risikokomiteen jobbar systematisk med vurderingar og tiltak og rapporterer til styret på jamleg basis. Dette for å sikra at aktivitetane i verksemda vert planlagt, organisert, utført og vedlikehald i samsvar med krav fastsett i retningslinene for risikostyring og internkontroll. Som ein del av internkontrollen overvakar selskapet jamleg fastsette indikatorar for å følgja utviklinga og måla resultatata som igjen vil danna grunnlag for avgjerdene for styringa av verksemda.

### **Internrevisjonar**

I første halvår i 2024 blei Ferde ISO/IEC 27001:2022 sertifisert, i tillegg til å ha gjennomført to internrevisjonar med vurderingar knytt til samsvarsvurdering mot ISO 27001:2022, og selskapet sin anskaffingsprosess og arbeid med åpenhetsloven. I andre halvår gjennomførte Ferde to internrevisjonar med vurderingar knytt til samsvarsvurdering mot personvernregelverket, og selskapet si handtering- og gjennomføring av endringar (endringsleiing/change management). Det har også vært gjennomført årleg oppfølgingsrevisjon av ISO 9001:2015 og ISO 14001:2015. Resultata var overordna positive og fleire av forbetringstiltaka etter internrevisjonane er gjennomført. Resterande tiltak er under arbeid.

### **Forretningsetikk**

Ferde har et stort samfunnsansvar i å krevja inn bompenger. Ferde skal gjera dette på en mest mogeleg økonomisk og rasjonell måte gjennom at forretningsdrifta i Ferde skal vera basert på god forretningsetikk, sikra at ein følgjer gjeldande lovar og reglar og bidra til at Ferde når måla sine og oppfyller samfunnsoppdraget.

### **Byggherreansvar**

Ferde har ansvar for vegkantutstyr tilknytt bompengeprojekta, under dette også HMS-ansvar når det vert utført arbeid på stasjonar/utstyr. I tilfelle kor arbeidet som skal utførast er omfatta av byggherreforskrifta har Ferde byggherreansvar, med mindre annet er avtalt med oppdragsgjevar. I 2024 har Ferde blant anna hatt byggherreansvar i samband med installasjon av bomstasjonane i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Ferde har halde pliktene sine som byggherre gjennom å ha eit kontinuerleg fokus på risikostyring og HMS.

### **Kompetanseplan**

Ferde har et overordna mål om å utvikla og foredla medarbeidarane i selskapet slik at kompetansen vert verande i selskapet. Dette skal vi oppnå gjennom å ha høgt fokus på trivsel, medverknad, kompetansebygging og kvalitetssikring av arbeidsprosessar. Det skal skapast eit triveleg og trygt arbeidsmiljø for alle tilsette og innleigde. Ferde har utarbeida ein kompetanseplan for tilsette og styret for 2025.

## Utvikling av vegkantsystemet

Ferde har ansvaret for og skal dekke kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehold av portalar og med dette også avvikling av vegkantutstyret. Ferde har ansvaret for innkrevjingsutstyret, portal (-ar) og boltar til desse (men ikkje fundamentet), straum og kommunikasjon.

### Flytting av stasjonar

- CP201 Diagonalen blei ferdigstilt i midten av januar. Stasjonen består no av 3 køyrefelt med innkrevjing, der 1 av desse står på Bussveien. Portabel stasjon er rigga ned og står no på lager, klar til anna bruk.
- Følgjande stasjonar i Bypakke Nord – Jæren (bymiljøpakken) er/vert råka av byggeprosjekt (Bussveien m.m.):
  - CP302 Roald Amunds.gt. Her pågår det framleis byggearbeid.
  - CP304 Oalgata, byggjearbeida truleg fram mot slutten av 2025.
  - CP110 Lagårdsveien
  - CP 209 på Forussletta – her kjem endringar i portal i 2025. Ny portal er sett i bestilling (T-portal, bestilt av prosjektet med underlag fra Ferde).
  -
- Ferde arbeider med å skaffa portable og/eller mobile stasjonar som t.d. kan nyttast ved flyttestasjon. To stk. er i bestilling. Desse forventar ein vert levert i mars. Desse vil bli brukt i Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken) i første omgang.

### Nye stasjonar som har opna

10. februar opna 12 stasjonar levert frå Eikon til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. 8 av dei er på nye lokasjonar, kor 4 av dei er på lokasjonar der dagens stasjonar stod. Vesterveien frå Q-Free er framleis i drift og er forventa å vera det ut 2025, kanskje eit stykke inn i 2026. CP10 Oddernesbrua vert truleg opna våren 2025.

### Komande nye stasjonar

- Sotrasambandet (stasjonar på ny og gamal bru, planlagt opning i juni 2027).
- E16 Arna – Stanghelle (ikkje vedteke enno). Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering).
- Bypakke Haugesund og fastlands- Karmøy. 11 bomstasjonar skal setjast opp i ein ring i Haugesund. Installasjon av portalar og bomstasjonar skjer

truleg frå november 2025 (sjå lenger bak i rapporten).

- E134 Seljestad – Røldal. Ein bomstasjon i tunell kjem på plass til 2032.
- E18 Tvedestrand – Dørdal (sjå lenger bak i rapporten).
- E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Fire stasjonar er i drift. Tre stasjonar til skal etter planen koma i drift frå 2025 og utover. Stasjonen på Herdal aust i Lyngdal er installert og vil vera ferdig testa innan utgangen av februar. Men det er uvisst kor tid den kjem i drift (sjå lenger bak i rapporten).
- Det kan koma endringar i tal bomstasjonar/bompengeopplegget i prosjektet E39 Sveгатjørn – Rådal (ikkje vedteke enno).

Det er no installert alarmsystem (skalsikring) på alle lokasjonar kor det var planlagt sikring.

Ferde har rammeavtale for portalar (inklusive riving av stasjonar) med Bergs Maskin AS. Denne vil bli nytta til riving av fire stasjonar i Kristiansand og til bestilling av portalar i Haugesund, inklusive monteringa av desse.

## 6.2. Driftsoppgåver

### **Ordinær drift**

Ferde skal i 2025 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje, dvs. prosjekta som er vedteke i Stortinget kor det ligg føre signert prosjektavtale ev. tilleggsavtale til prosjektavtale.

### **Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport**

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

### **Takstendringar sidan førre rapportering**

#### Prisjustering av bompengetakstane

Takstane i Bypakke Bergen vart prisjusterte etter kpi- indeksen 31.12.2024.

#### Redusert elbilrabatt

Sidan førre rapportering har rabatten for elbil i takstgruppe 1 blitt redusert frå 50 til 30 prosent av taksten etter brikkerabatt i følgjande prosjekt:

Prosjekt	Dato for rabattendring
E18 Tvedestrand - Arendal	1.10.2024
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	1.10.2024
Askøypakken	17.02.2025

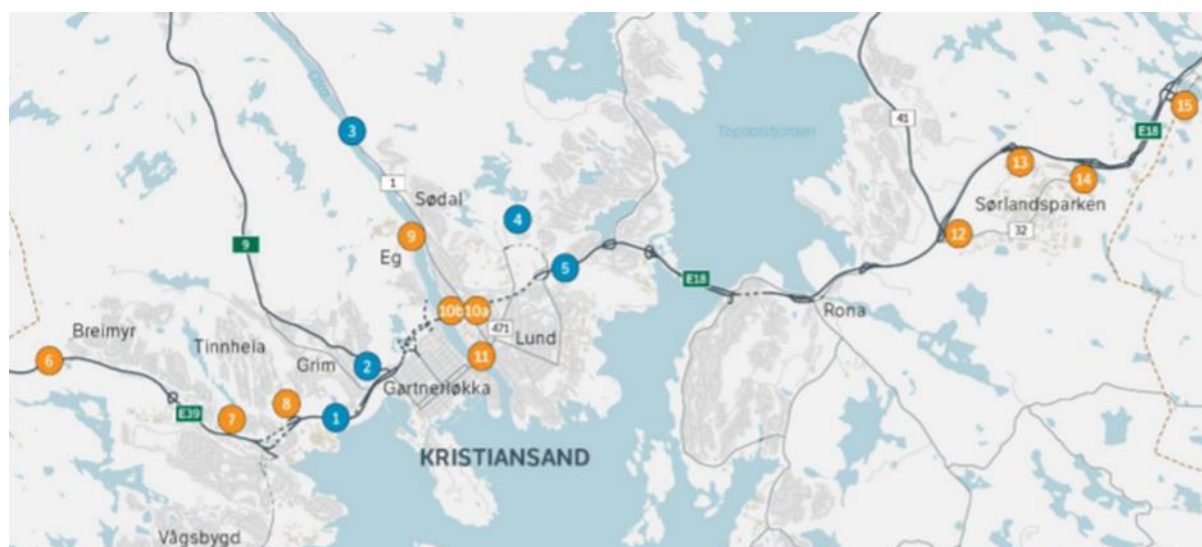
### Takstsaker til lokalpolitisk behandling

Ferde sendte 3.oktober 2023 forslag til justering av takstane i Bypakke Bergen, for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst, til lokalpolitisk behandling i Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Ferde har ikkje fått noko tilbakemelding på om takstframlegget vil bli politisk behandla. Basert på det vi les i media ser det ikkje ut til at framlegget vil bli behandla. Ferde er kjent med at det i regi av Miljøløftet vert sett på alternative løysingar. Det er per i dag ingen andre saker frå Ferde som er sendt til lokalpolitisk behandling.

## 6.3. Prosjekt med utvida innkrevjing i 2025

### Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

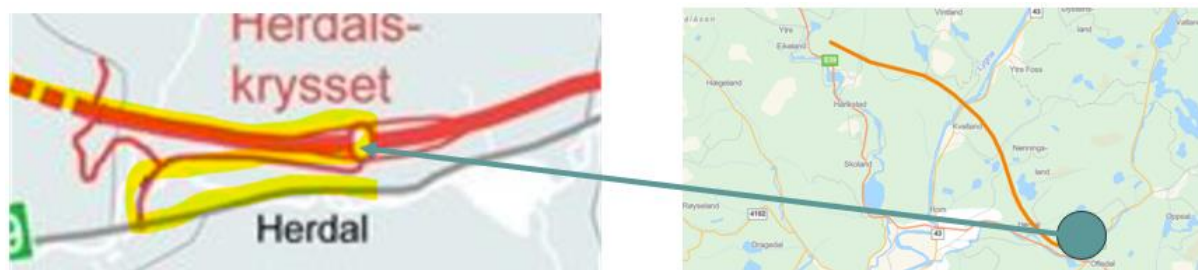
Stortinget vedtok 23.5.2023 Prop 88 S (2022-2023) «Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder». Innkrevjinga i fase 3 starta opp 21. juni 2024 i dei fem eksisterande stasjonane i Kristiansand. 10. februar 2025 starta innkrevjinga opp i ytterlegare åtte nye stasjonar; E39 Fidjane, Hellemyrbakken, Tinnheiveien, Sørlandsparken Øst, Fv. 471 Lundsbrua vest, Fv. 498 Barstølveien vest, Grasdalen og Fv. 498 Barstølveien øst.



På E18 Oddernesbrua startar innkrevjinga på eit seinare tidspunkt. Bomstasjon på Eg – Sødal (nr. 9 på kartet) vert først etablert når bru til Eg er bygd - og berre om den vert opna for ordinær trafikk. To bomstasjonar (nr. 10 og 11) har noko justert plassering i høve til kartet ovanfor.

### E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, strekninga Herdal - Røyskår

Strekninga Herdal – Røyskår i Lyngdal opnar for trafikk før sommaren 2025 uttalar Nye Veier. Heile strekninga Blørstad-Herdal er venta tidlegast å kunne opna for trafikk i 2031, medan påkopling ved Optedal truleg vil kunna skje i 2029. I mellomtida vil køyremønsteret i Herdal innebera at trafikken som kjem frå Kristiansand på noverande E39 må følgja den gule linja, opp på koplinga til ny E39 (framtidig tilførselsveg) for å koma ut på den nye, firefelts E39. Og trafikk frå vest som kjem på ny E39 må køyra tilbake (følgja gul linje) for å koma på gamal E39 på veg austover:



Dette betyr at trafikkantane må køyra om lag 1 km «tilbake», noko som vil svekka trafikkgrunnlaget og bompenginntektene i prosjektet.



Ferde er kjent med at det finst ønskje om at bompengeinnkrevjinga på denne delstrekninga kan utsetjast nokre år - til ny E39 kan koplast på ved Optedal på strekninga Herdal – Blørstad. Ferde har sett på om selskapet har mandat til å vurdera og avgjera utsetjing av innkrevjinga eller om me må starta innkrevjinga når vegen er opna. Basert på rammeverket rundt innkrevjingsretten til Ferde, så er vurderinga vår at Ferde ikkje har handlingsrom til å avgjera at innkrevjingsstarten skal utsetjast for delstrekninga E39 Herdal-Røyskår. Både stortingsbehandlinga, føresetnadane og avtalen me har med myndigheitene om innkrevjingsretten, peikar på ei klar kopling mellom opning av veg og innkrevjingsstart. Dette harmonerer også godt med reguleringa av bompengeprosjekta elles, som peikar på at verkemidla ved sviktande økonomi i prosjekta, vanlegvis skal handterast ved hjelp av auka takstar eller forlenga innkrevjingstid. Ikkje ved å regulera oppstartstidspunktet for innkrevjinga

Stasjonen er installert og testing skjer i slutten av februar. Her kjem den nye stasjonen på Herdal i Lyngdal:



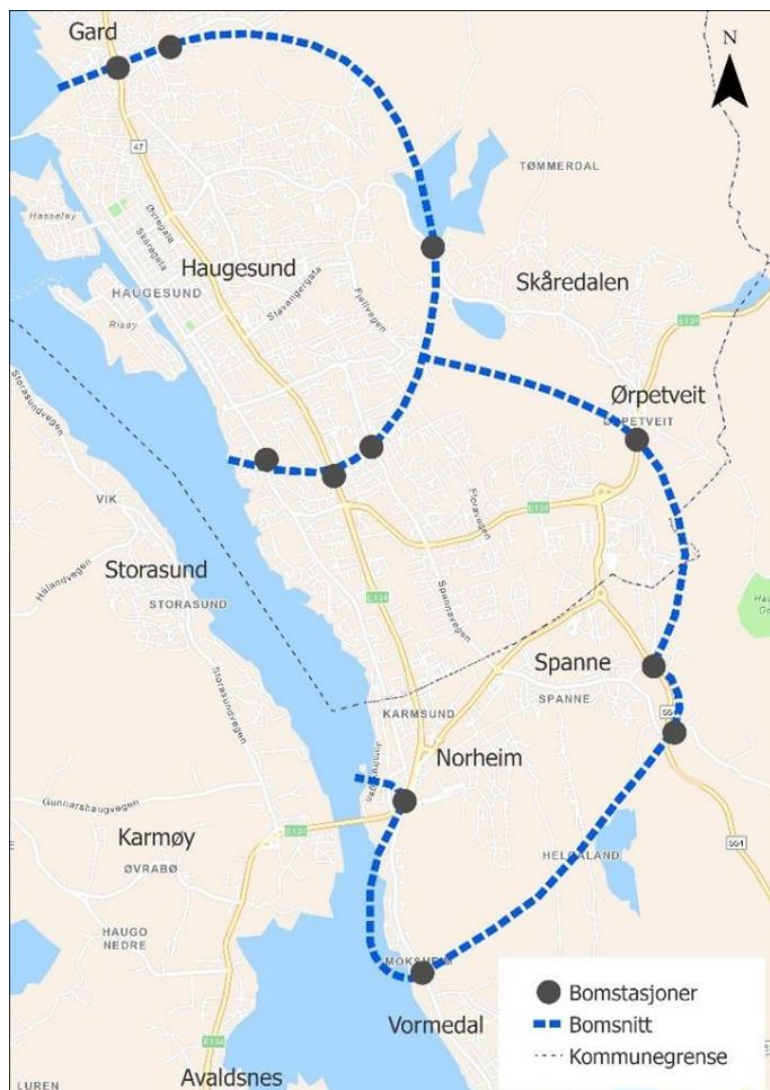


## 6.4. Framtidige prosjekt

**Prosjekt vedteke i Stortinget, men med innkrevjing seint i 2025 eller etter 2025.**

### Bypakke Haugesund- og fastlands Karmøy

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



11 bomstasjonar vert no sett opp i byområdet. Bomstasjonane vil danna ein ring omkring sentrumsnære område i Haugesund, og ein annan ring sør i byområdet. Bomstasjonane i sentrumsringen står på dei same plassane som stasjonane i dagens Haugalandspakke, medan ein del av stasjonane i den søre ringen er nye. Dei nye bomstasjonane vil få innkrevjing i begge køyreretningane.

I Prop. 68 S (2023 – 2024) er det lagt opp til at overgangen frå innkrevjinga i Haugalandspakken til Bypakke Haugesund skjer i 2025. Innkrevjinga i Haugalandspakken kan maksimalt halda fram til utgangen av 2026. Med bakgrunn i kostnadsoverskridingar har Rogaland fylkeskommune valt å utlysa entreprenørentepriisen knytt til graving og fundamentering på bomstasjonar på nytt, for å forsøka å redusera kostnadane i prosjektet. Derfor ser det ut til at overgangen frå Haugalandspakken til Bypakke Haugesund - og fastland Karmøy kan bli utsett med fire månader, til 2026. Ferde er også bedt om å vurdere gjenbruk av utstyr.

Ferde har i brev til Rogaland fylkeskommune 30. januar 2025 uttrykt at det er uheldig for Ferde å utsetja prosjektet med fire månadar. Kostnadane for Ferde vil auka med ei slik utsetjing. Ei utsetjing medfører installasjon i vintermånadane som ytterlegare aukar risikoen for auka kostnader og forseinkingar. Utsetjing kan også medføra komplikasjonar og kapasitetsutfordringar hjå Ferde sine leverandørar. Utstyret i Haugalandspakken er gammalt (frå 2008) og er ikkje eigna til gjenbruk.

#### Rv555 Sotrasambandet, Sotrabraua

Sotrasambandet er venta å opna innan 1.07.2027. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Bruttobompengelinntekter er rekna til om lag 7,3 mrd. 2018 kr og det er føresett at Ferde sitt bompengebidrag til prosjektet er 6,5 mrd. 2018 kr. Innkrevjinga vil skje i stasjonar på ny og gamal bru.



Taksten i takstgruppe 1 er i proposisjonen sett til 50 kr i 2018 kr. Denne vil bli prisjustert med utviklinga i byggekostnadsindeksen fram mot opning. Det vil bli innført maksimal elbiltakst (per i dag 70 prosent) i dette prosjektet.

### E18 Tvedestrand – Dørdal

Stortinget vedtok 23. mars 2021 Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder til Stortinget. Dette prosjektet er Ferde sitt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr og i km) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtale mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans. Bruttobompengeinntektene er rekna til om lag 5 950 millionar 2020 kroner. Av desse føreset ein at 3 910 millionar 2020 kroner blir nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekkja finansieringskostnader og

innkrevjingskostnadar. Bompengerperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar.

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

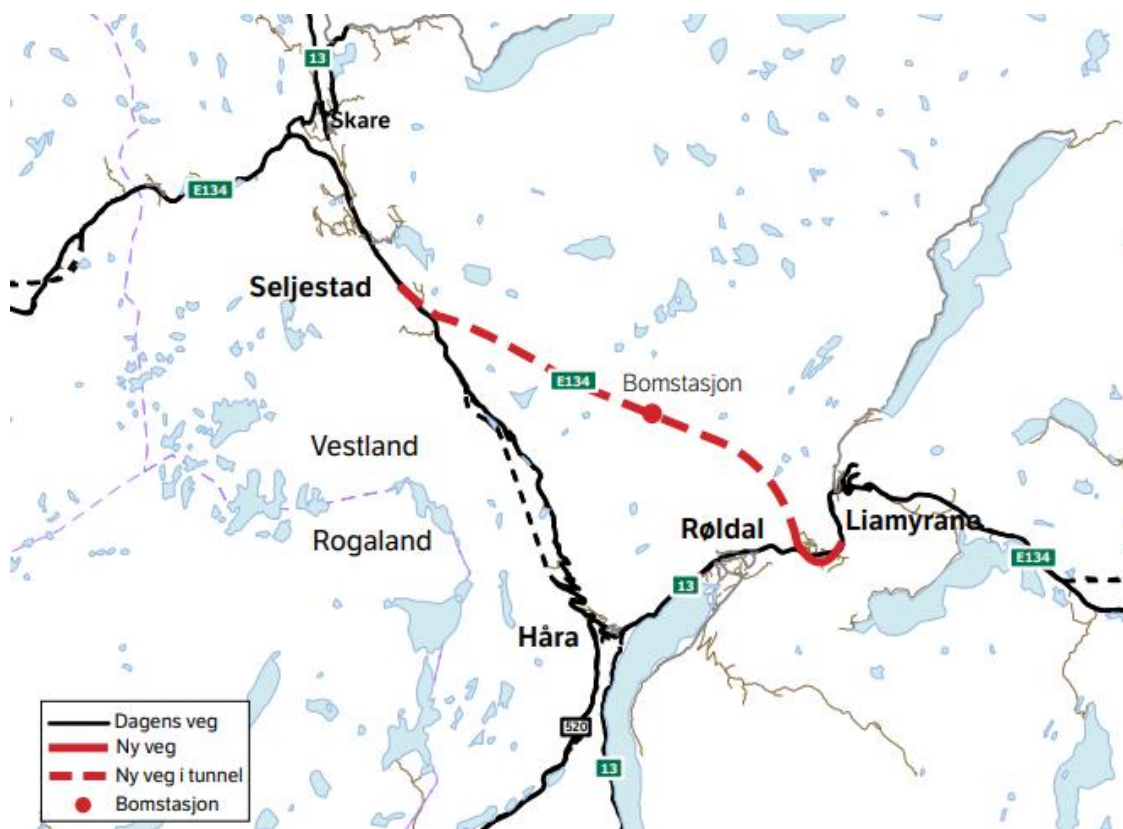
Reguleringsplanen for E18 Kragerø - Bamble ligg til offentleg ettersyn, med høyringsfrist i mars 2025. Det er forventa planvedtak i løpet av 2025. Det pågår planlegging for strekninga Tvedestrand – Gjerstad, men framdrifta er noko usikker. Utbygginga ligg noko fram i tid og delparsellane vil truleg ikkje bli bygde ut samstundes, opplyser Nye Veier.

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

### E134 Røldal – Seljestad

Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland* vart vedteke i Stortinget 11.4.2024. Ferde signerte prosjektavtale 4.7.2024. Prosjektet E134 Røldal–Seljestad er fyrste byggjetrinn på strekninga E134 Vågsli–Seljestad, og det er eit viktig bidrag til ein meir vintersikker veg over Haukeli, som vil betra trafikktryggleik og framkomst. Prosjektet omfattar i hovudsak ny tunnel som vil redusera stigninga vesentleg og korta ned strekninga med om lag 6 km. Reisetida blir redusert med om lag 18 minuttar for tunge køyretøy og om lag 12 minuttar for personbilar.

Det er lagt til grunn eit bompengerbidrag på 691 mill. 2024 kr. Dette utgjer 16,9 prosent av finansieringsramma. Garantibeløpet er samla 1367 mill. kr. Innkrevjinga vil skje som etterskottsinnkrevjing i ein bomstasjon i tunell, og innkrevjingsperioden er 15 år. Det er lagt opp til at rekvireringa frå Ferde startar frå 2027 og at bompengerinnkrevjinga kan ta til frå 2032.



### Forlenging av Førdepakken

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

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

#### E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren

Bystyret i Kristiansand vedtok 16.02.2022 Nye Veier sitt framlegg til delvis bompengefinansiering av E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren. Liknande vedtak vart gjort av fylkestinget i Agder 3.5.2022. I det faglege grunnlaget frå Nye Veier er kostnadsanslaget føreset å vera på 5,7 mrd.



2021-kroner. Den statlege andelen utgjer om lag 76 pst og bompengandelen utgjer om lag 24 pst. Garantibeløpet er rekna til å vera 1982 mill. 2021-kroner. Bompengeperioden er 15 år og innkrevjinga vil skje i to bomstasjonar. Reguleringsplanen er behandla i Kristiansand kommune og har vore på offentleg ettersyn. Det har kome ein del motsegner og eit krev frå NVE om å søka konsesjon. Den vidare framdrifta er også avhengig av Nye Veier sin likviditet og Samferdselsdepartementet si behandling av prosjektet.



Bilete: Nye Veier

### E39 Bue – Ålgård

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

Prosjektet er ikkje prioritert av Nye Veier for utbygging.

### E16 Arna – Stanghelle

I Nasjonal Transportplan 2025-2036 er dette prosjektet prioritert i første seksårsperiode. Det er lagt opp til at 3,7 mrd. 2024 kr skal finansierast med bompengar. Fylkestinget i Vestland slutta seg 22.6.2022 til at utbygginga av E16 Arna-Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansiert med bompengar.



Bilete: Statens vegvesen

Ny samla garantiramme på 9800 mill. kr vart vedteke i fylkestinget 11. desember 2024, sak PS145/2024. Fylkestinget vedtok også at Vestland fylkeskommune ønskjer å innlemme E16 Arna–Stanghelle i ei framtidig ordning for

statleg delgaranti. Fylkeskommunen ønskjer 50 pst. avlastning på sitt garantiansvar og at fylkeskommunen ser det som naturleg at staten sitt med heile garantiansvaret ved statlege samferdsleprosjekt.

Regjeringa vil etter planen leggja fram bompengeproposisjonen i vårsesjonen 2025. Byggetida er forventa å vere om lag 12 til 14 år. Deretter vil bompengainnkrevjinga starta opp på nye veg og på sideveg.

## **Potensielle bompengeprojekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk**

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

- Planar om ein pakke for vidareutvikling av Fv547 på Karmøy. Sak om strategival for vidare planarbeid og framtidig bompengepakke var oppe i kommunestyremøte i april 2024, men ingen av forslaga fekk fleirtal. Det er uvisst kor tid saka kjem opp igjen.
- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde). Prosjektet er prioritert i første periode av Nasjonal transportplan 2025 – 2036. Bompengebidraget er lagt inn med 0,9 mrd. Statens vegvesen ventar framleis på oppdragsbrev frå Samferdselsdepartementet.
- Fv57 Sætenes – Nistadlia (lang Dalsfjorden) – avhengig av kommunalt initiativ
- Ny omkøyringsveg Fv44 Egersund sentrum. Det er gjort ein moglegheitsstudie.
- Revidert bompengelopplegg for E39 Svevatjørn – Rådal. Statens vegvesen har utarbeidd eit forslag til justert bompengelopplegg på sidevegane basert på omvendt timesregel. Kommunane og fylkeskommunen har foreslått fullt fritak for bompengar ved passering av berre ein bom innan 1 time. Statens vegvesen har foreslått 80 prosent rabatt, noko som medfører at det blir innført bompengar for brukarar som ikkje betalar i dag for reise inn til kommunesenter. Fylkeskommunen har i september 2024 sendt brev der ein ber om at synet til lokale styresmakter blir lagt til grunn. Saka ligg no hos Samferdselsdepartementet.
- E39 Lyngdal vest – Bue. Utsett inntil vidare.
- Fv49 Tokagjelet i Vestland. Det blir vurdert delvis bompengefinansiering av Fv49 Steinsdalen- Eikedalen (Tokagjelet). Dette arbeidet vert sett på i ein



utviklingsstrategi for arm til Bergen, der ein også vurderer finansieringa for Oddadalen og prosjektet «poll til poll».

- Vestland fylkeskommune er i dialog med Osterøy kommune om ein eventuell bompengepakke på Osterøy.

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

### **Eigarmøte i 2025**

Basert på styrevedtak frå 29.22.2024 og i samråd med fylkeskommunane har Ferde fastsett slike eigarmøte for 2025:

Eigarmøte nr. 1	21. mars 2025	Kl. 14.00 - 15.00
Eigarmøte nr. 2	3. oktober 2025	Kl. 10.00 - 11.00

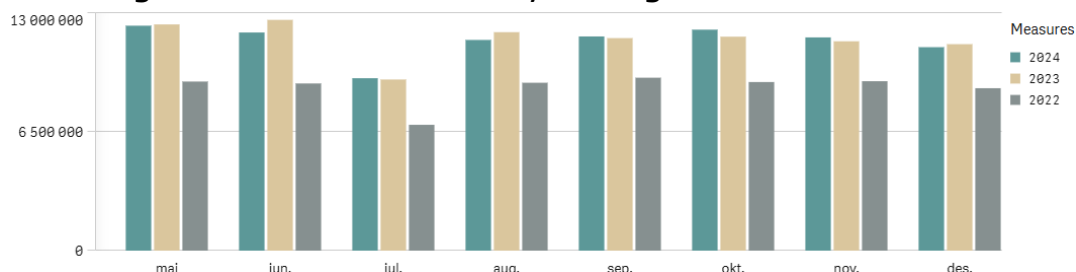
Eigarmøta vert på Teams.

## **VEDLEGG** Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter

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

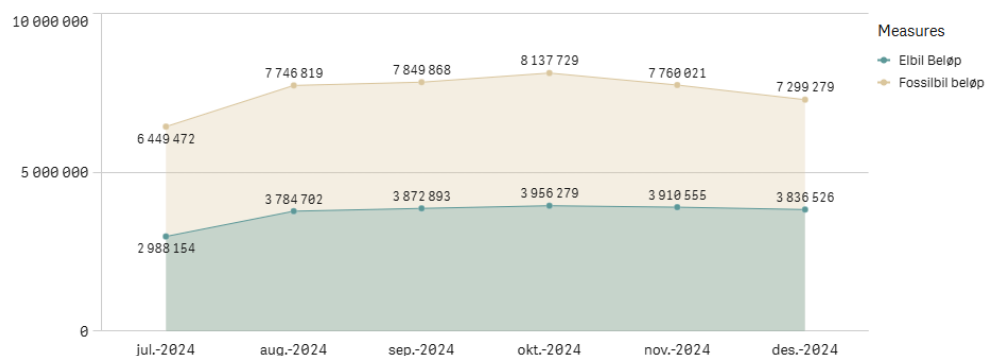
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Askøypakken</b>	Prop. 197 S (2012-2013) Prop. 101 S (2022-2023)	Vestland fylkeskommune	2014 – 2028 (2033)

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



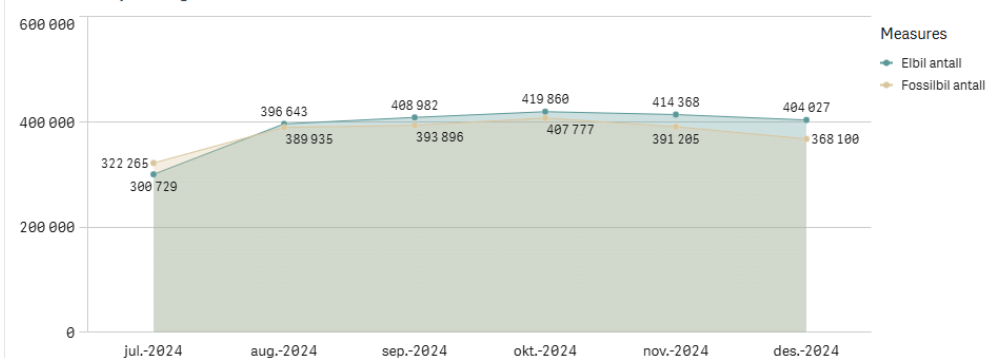
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringer



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 25 447. Det er 889 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 14,77 kr. Det er 1,2 kr lågare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 67,6 mill. kr. Det er ca. same som i 2023. Talet passeringar er 4 617 826 i 2. halvår. Det er 10 prosent høgare enn i same periode i 2023.

## Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 51prosent i 2. halvår 2024. Det er 5 prosent høgare enn i 2.

halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 44 prosent i 2. halvår 2024. Det er 4 prosent høgare enn i same periode i 2023.

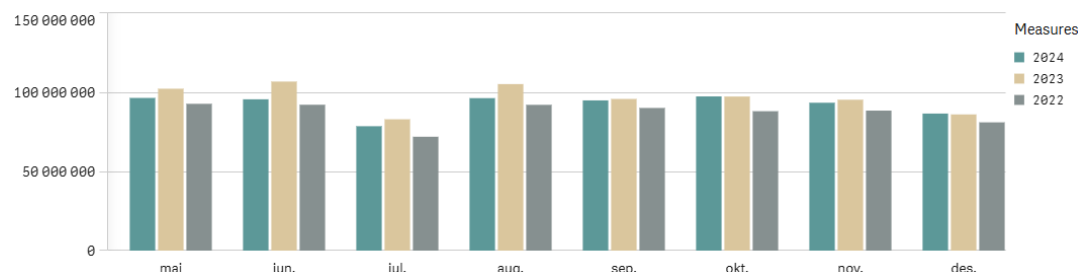
### **Merknader**

Tal passeringar har auka frå 2023 til 2024 hovudsakleg grunna opning av ny stasjon i Kleppevegen 1.12.2023. Men grunna timesregel og passeringstak vert mange av passeringane til fritakspasseringar. Dette i kombinasjon med aukande elbilandel har gjort at inntektene ikkje har auka tilsvarande som talet på passeringar.

Redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy vart innført 10.2.2025. Sidan elbilandelen er svært høge i Askøypakken vil den reduserte rabatten bidra til å auka snittaksten, i alle fall for ei stund framover.

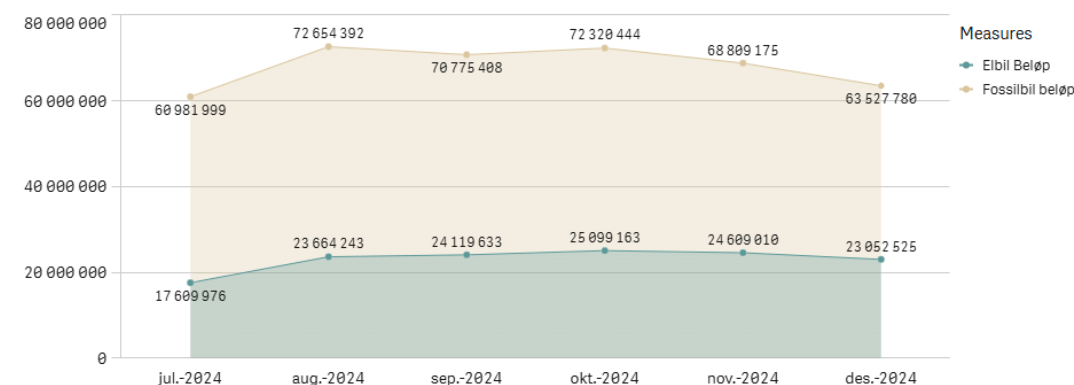
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Bypakke Bergen</b>	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 - 2038

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



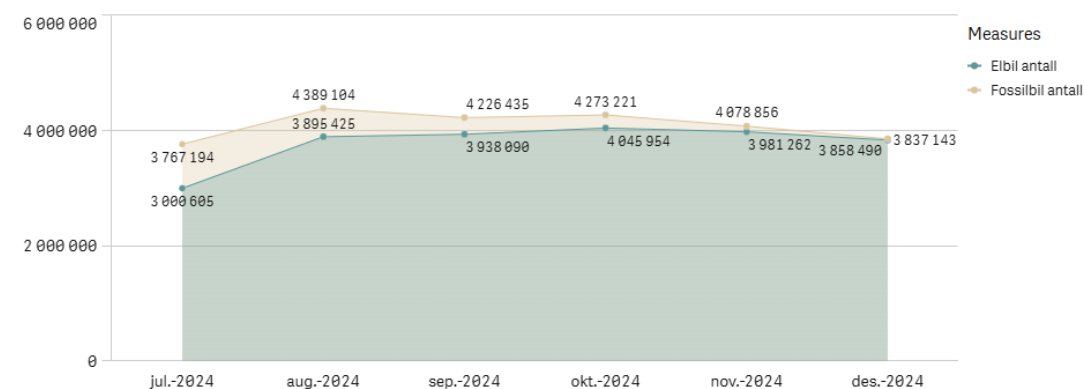
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringar



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 257 297. Det er 7297 høgare enn budsjettert.  
Realisert snittakst i denne perioden er 11,73 kr. Det er 2,7 kr lågare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2024 er 547,2 mill. kr. Det er 2,7 prosent lågare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 47 291 896. Det er 0,7 prosent høgare enn i same periode i 2023.

**Elbil og fritakspasseringar**

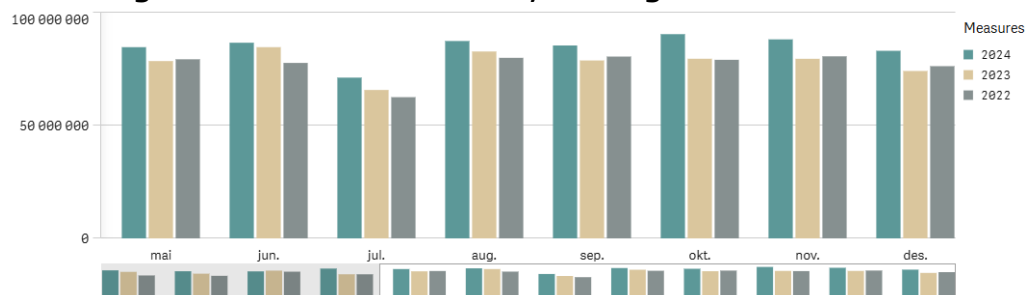
Andel elbilpasseringar er 48 prosent i 2. halvår 2024. Det er 5 prosent høgare enn i 2. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 48 prosent i 2. halvår 2024. Det er 1 prosent høgare enn i 2. halvår 2023.

**Merknader**

Snittaksten er synkende og lågare enn lagt til grunn i proposisjonen grunna aukande elbilandel og låge miljødifferensierte takstar for nullutsleppskøyretøy. Det har ikkje vore politisk vilje i Bergen kommune til å halda oppe snittaksten.

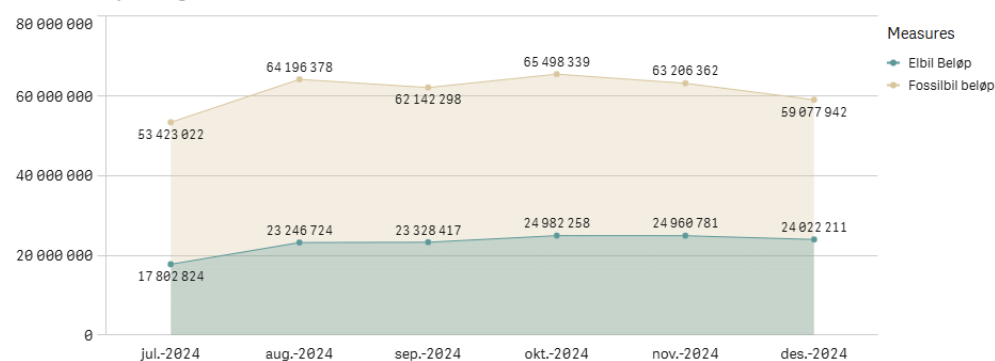
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Bypakke Nord-Jæren</b>	Prop. 47 S (2016 -2017)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024,2023 og 2022



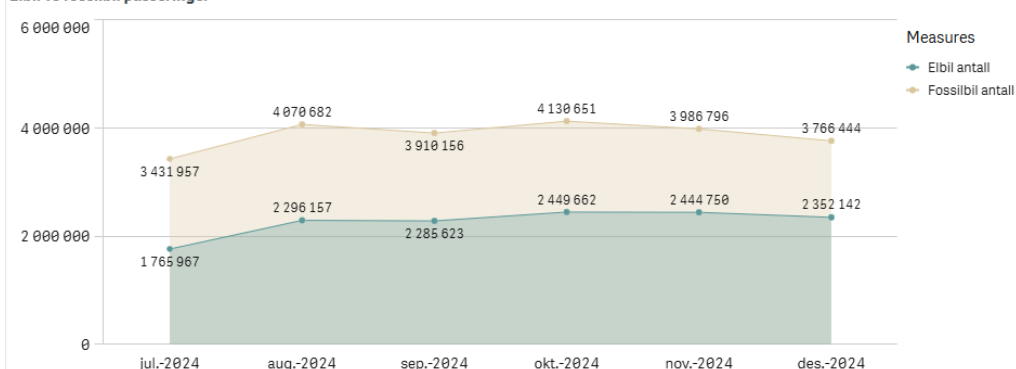
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringer



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 201 359. Det er 13 855 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 13,59 kr. Det er 0,7 kr lågare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 505,9 mill. kr. Det er 9,8 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 36 890 989 i 2. halvår. Det er 1,4 prosent høgare enn i same periode i 2023.

**Elbil og fritakspasseringar**

Andel elbilpasseringar er 37 prosent i 2. halvår 2024. Det er 4 prosenthøgare enn i 2. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 34 prosent i 2. halvår 2024, det er 1 prosent høgare enn i 2. halvår 2023.

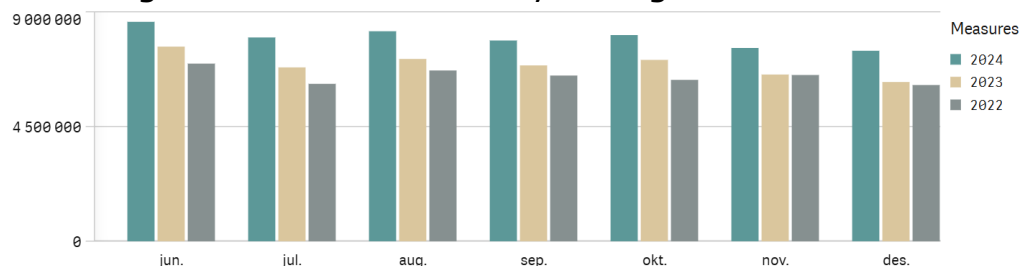
**Merknader**

Merk at på grunn av kompensasjonen til Ryfast for felles timesregel med Bypakke Nord Jæren vert om lag 27,6 mill. kr trekt ut frå inntekta på 505,9 mill. kr.



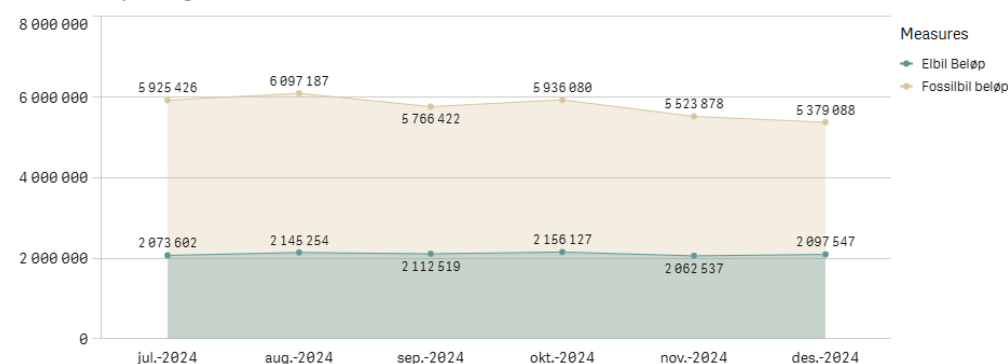
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Bømlopakken</b>	St. prop. nr. 78 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2037

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



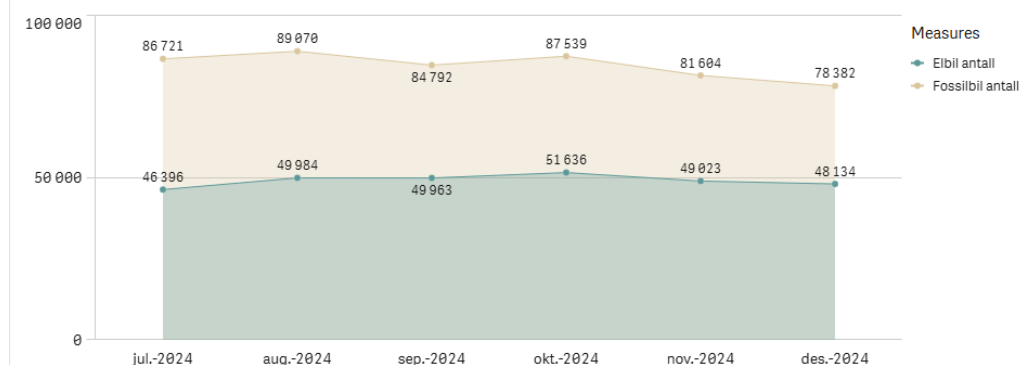
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringer



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 4428. Det er 470 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 55,58 kr. Det er 6,8 kr lågare enn fastsett frå revidert Bømlopakke.

## Passeringssinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 47,3 mill. kr. Det er 15,9 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 2. halvår er 802 806. Det er 1,3 prosent høgare enn i same periode i 2023.

## Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 37 prosent i 2. halvår 2024. Det er 3 prosent høgare enn i 2.

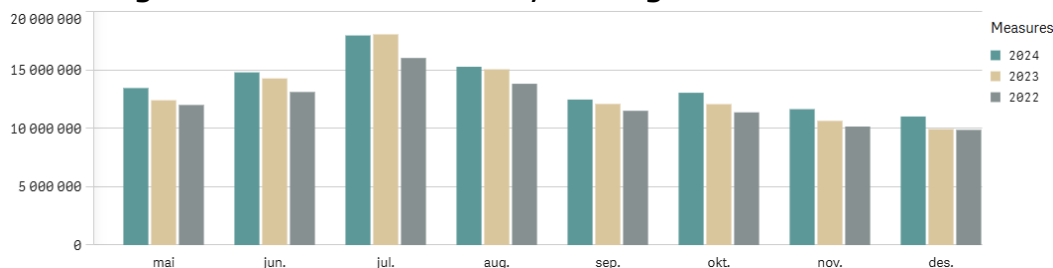
halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 8 prosent i 2. halvår 2024, det er same som i 2. halvår 2023.

**Merknader**

kpi- justering av takstane, heilt tilbake frå juni 2022, og redusert elbilrabatt vart innført 31.mai. 2024, noko som har bidratt til stor inntektsvekst i andre halvår 2024 i høve til andre halvår 2023. Realisert snittakst i andre halvår 2024 er 7,3 kr høgare i andre halvår 2024 enn i andre halvår 2023.

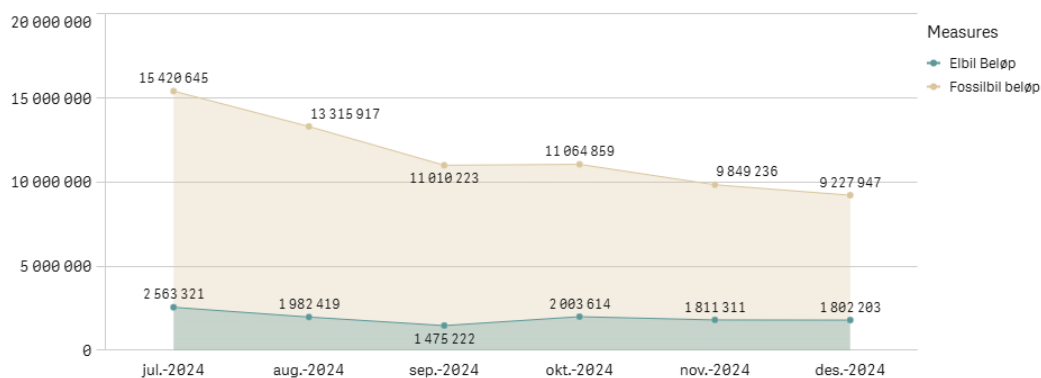
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>E18 Tvedestrand - Arendal</b>	Prop. 86 S (2015-2016)	Nye Veier	2019 – 2034.

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



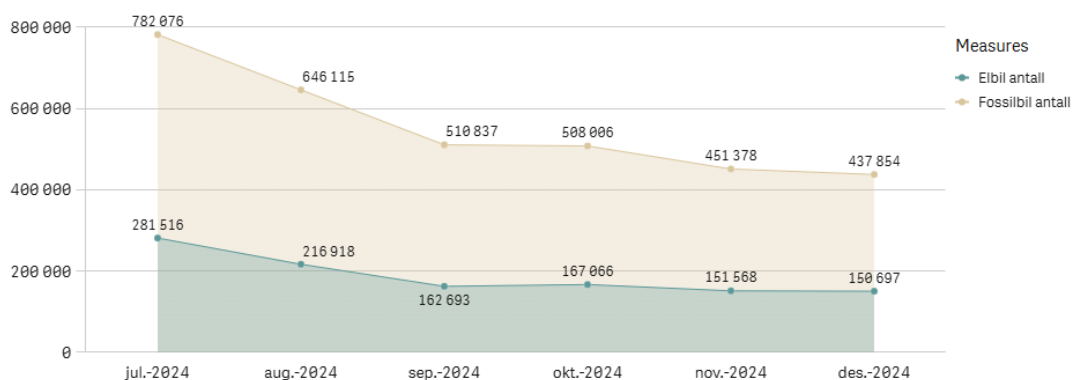
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringar



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 22 692. Det er 2027 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 18,21 kr. Det er 3,4 kr lågare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 81,5 mill. kr. Det er 4,6 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 4 466 734 i 2. halvår. Det er 1 prosent høgare enn i same periode i 2023.

**Elbil og fritakspasseringar**

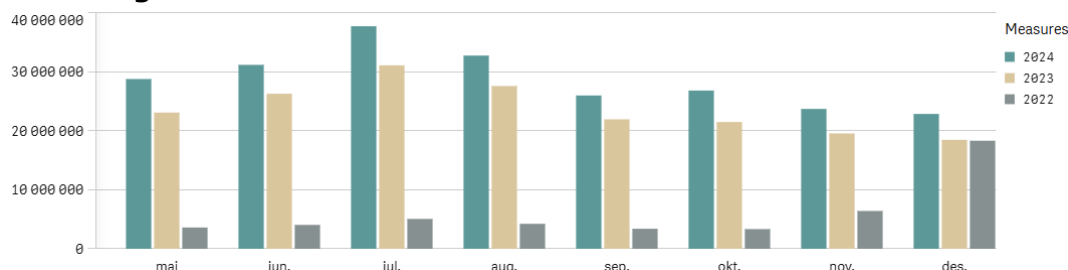
Andel elbilpasseringar er 25 prosent i 2. halvår 2024. Det er 4 prosent høgare enn i 2. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 2. halvår 2024, det er same som 2. halvår 2023.

**Merknader**

Rabatten for nullutsleppskøyretøy vart redusert frå 1.oktober 2024. Elbilandelen er ikkje så høg i dette prosjektet, men redusert elbilrabatt vil vera positivt for snittaksten og bompenginntektene.

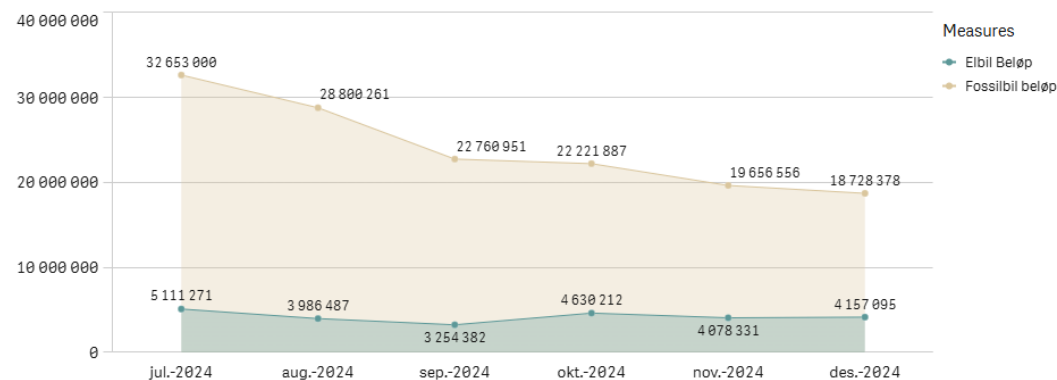
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest</b>	Prop. 135 S (2016-2017)	Nye Veier	2022 – 2046.

### Passeringsinntekter 2. halvår 2024



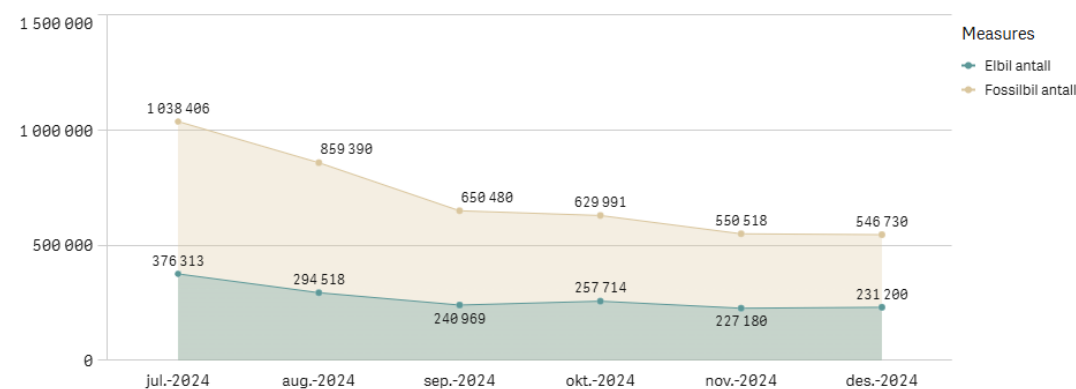
### Passeringsinntekt 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



### Passeringar 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringer



### ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 30 629. Det er 5771 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 28,56 kr. Det er 1,8 kr lågare enn fastsett.

### Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2024 er 170 mill. kr. Det er 21 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 5 903 423 i 2. halvår. Det er 9,6 prosent lågare enn i same periode i 2023.

### Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 28 prosent i 2. halvår 2024, det er 5 prosent høgare enn i 2.

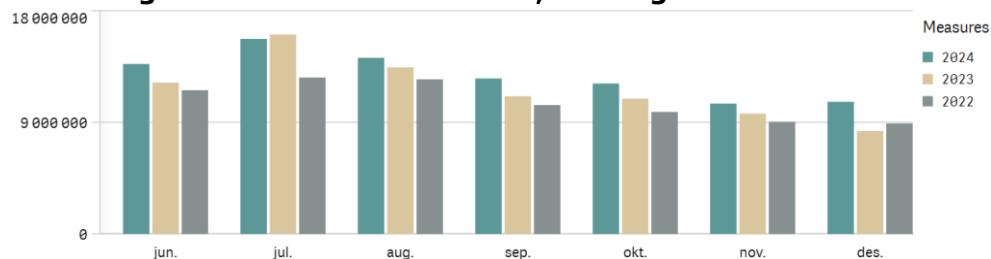
halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 2. halvår 2024, det er same som 2. halvår 2023.

**Merknader**

For å oppnå fastsette snittakstar vart takstane auka med over 30 prosent 8. februar 2024. Inntektene har auka med over 20 prosent trass i redusert trafikk. Trafikkreduksjonen skuldast truleg i stor grad trafikkavvising grunna høge takstar. Redusert elbilrabatt frå 1.oktober 2024 bidrar også positivt på snittaksten og inntektene.

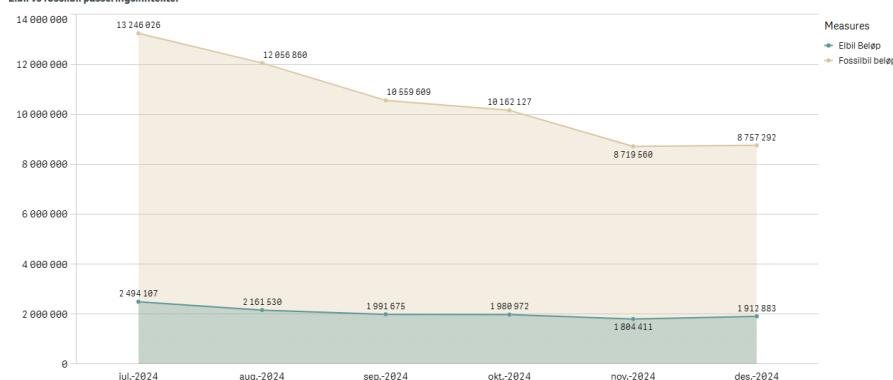
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>E39 Rogfast</b>	Prop. 105 S (2016-2017) Prop. 54S (2022-2023)	Statens vegvesen Divisjon utbygging	2019 – 2053.

### Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



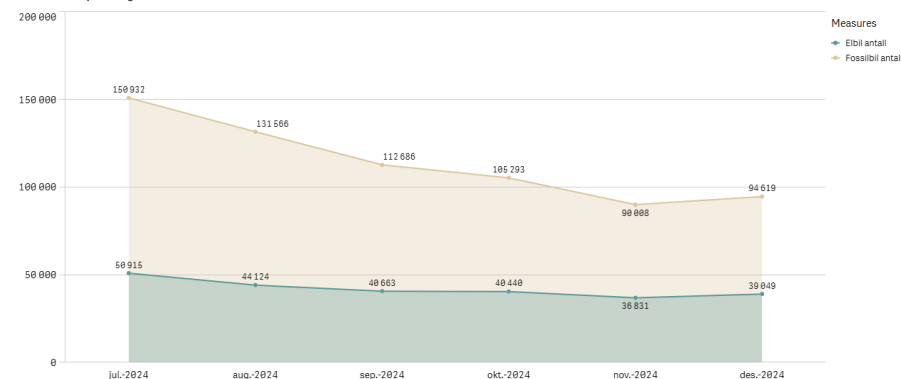
### Passeringsinntekt 2. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



### Passeringar 2. halvår 2024

Elbil vs fossilbil passeringar



### ÅDT og snitttakst

Realisert ÅDT i 2024 er 4870.

Realisert snitttakst i denne perioden er 79,00 kr.

For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst

### Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 75,8 mill. kr. Det er 9 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 937 126. Det er 0,3 prosent lågare enn i same periode i 2023.

### Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 27 prosent i 2. halvår 2024. Det er 3 prosent høgare enn i 2. halvår 2023. Tal for fritak ligg ikkje føre i ferjedatabanken.

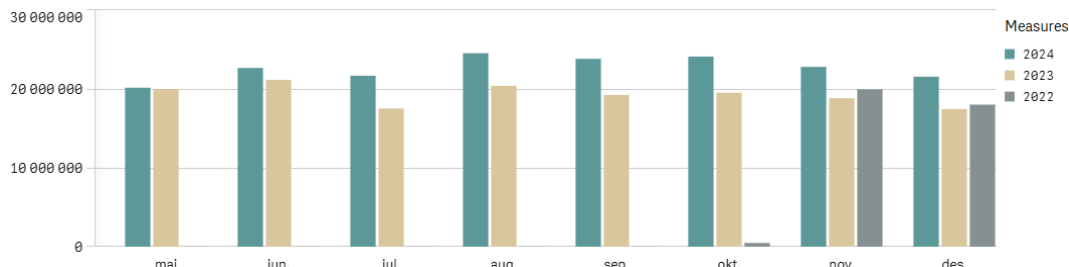
**Merknader**

Rabatten for elbilar vart redusert 14.juni 2024 samstundes med at takstane vart kpi-justerte, noko som har auka snittaksten og inntektene i prosjektet.



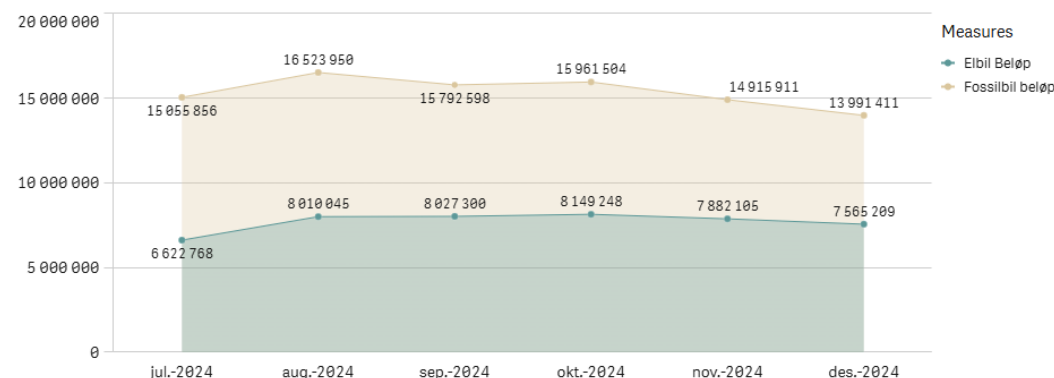
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>E39 Sveгатjörn - Rådal</b>	Prop 134 S (2013-2014)	Statens vegvesen Divisjon utbygging	2022 – 2040.

### Passeringsinntekter 2. halvår 2024



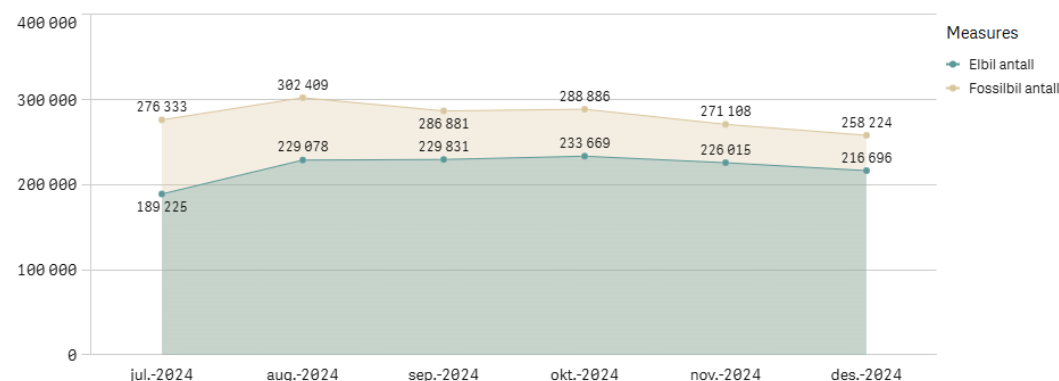
### Passeringsinntekt 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



### Passeringar 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringer



### ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 16 197. Det er 1012 høgare enn budsjettert  
 Realisert snittakst i denne perioden er 42,57 kr. Det er 8,2 kr lågare enn fastsett.

### Passeringssinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 138,5 mill. kr. Det er 22,6 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 3 008 355 i 2. halvår. Det er 2,9 prosent høgare enn i same periode i 2023.

### Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 44 prosent i 2. halvår 2024. Det er 4 prosent høgare enn i 2.

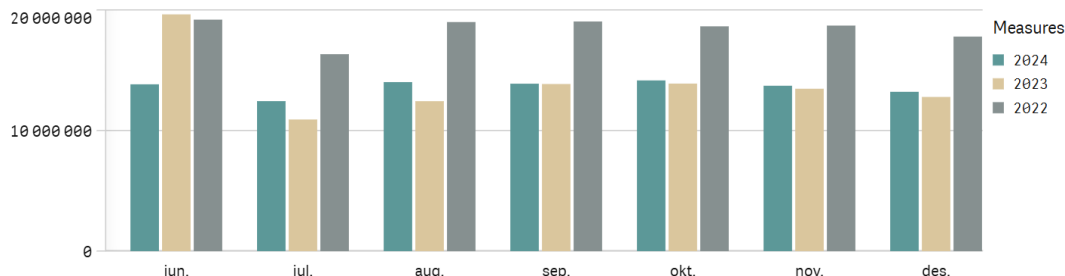
halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 2 prosent i 2. halvår 2024, det er same som 2. halvår 2023.

**Merknader**

Rabatten for elbilar vart redusert 14.juni 2024 samstundes med at takstane vart kpi-justerte, noko som har auka snittaksten og inntektene i prosjektet.

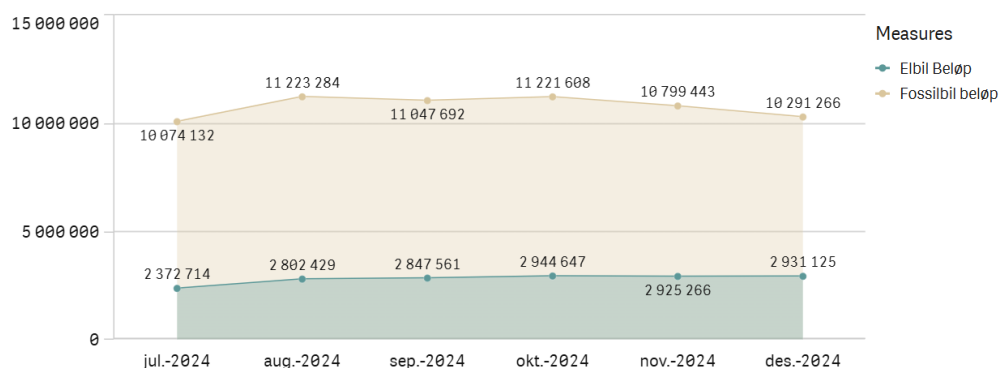
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Haugalandspakken</b>	St. prop nr. 57 (2006- 2007) St. prop nr. 123S (2023-2024)	Rogaland fylkeskommune	2008 – 2024. (2026)

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



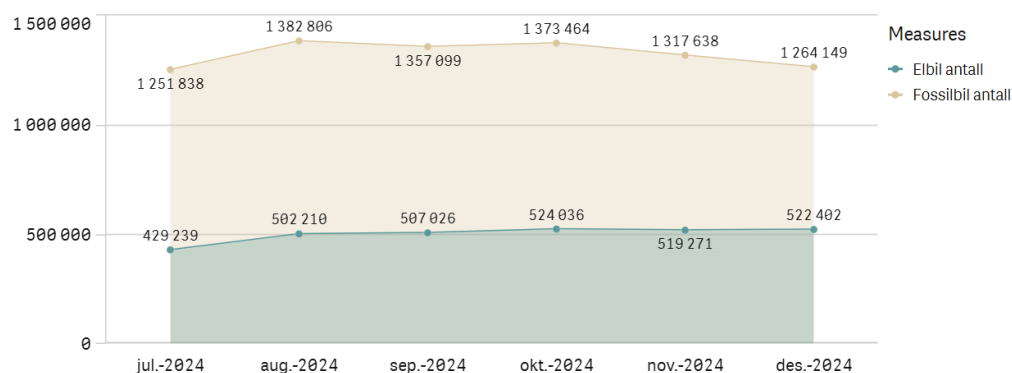
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringer



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 59 230. Det er 1730 høgare enn fastsett.

Realisert snittakst i denne perioden er 7,48 kr. Det er 2,3 kr høgare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2024 er 81,5 mill. kr. Det er 5,3 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 2. halvår er 10 951 178. Det er 3,6 prosent høgare enn i same periode i 2023.

## Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 27 prosent i 2. halvår 2024. Det er 4 prosent høgare enn i 2.

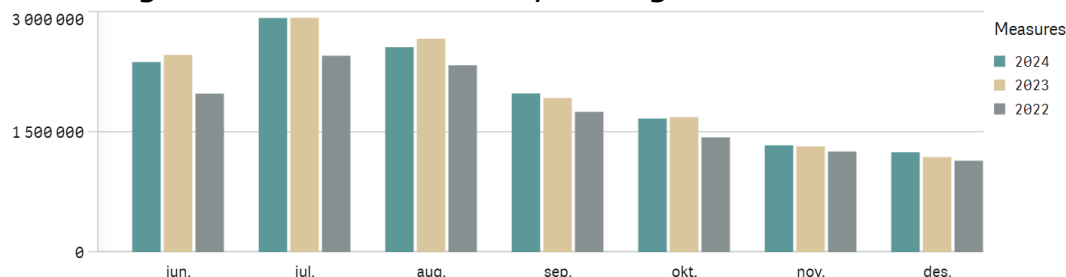
halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 26 prosent i 2. halvår 2024, det er 1 prosent høgare enn i 2. halvår 2023.

**Merknader**

Snittaksten er høgare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som skuldast bortfall av innkrevjing i fire stasjonar frå 1. juli 2023. Snittaksten har også auka grunna redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy frå 1. september 2023. Innkrevjinga til Haugalandspakken vert avvikla når innkrevjinga i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy startar opp, truleg i slutten av 2025 eller i byrjinga av 2026.

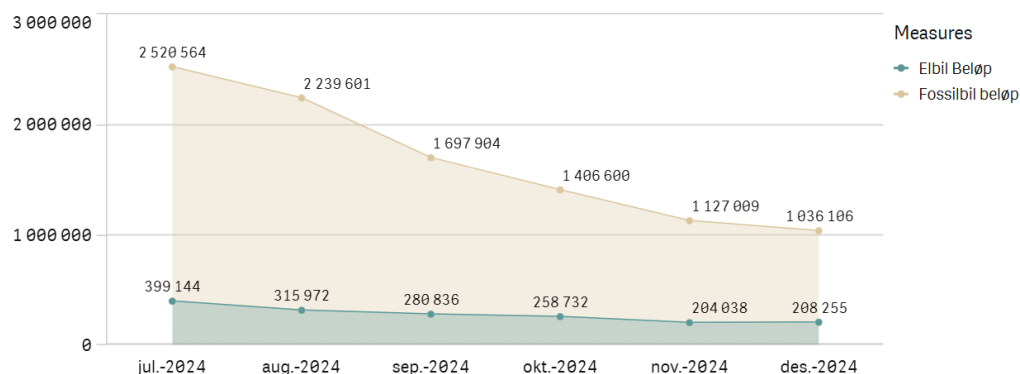
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Kvammapakken</b>	St.prp. nr. 77 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2010 – 2029.

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



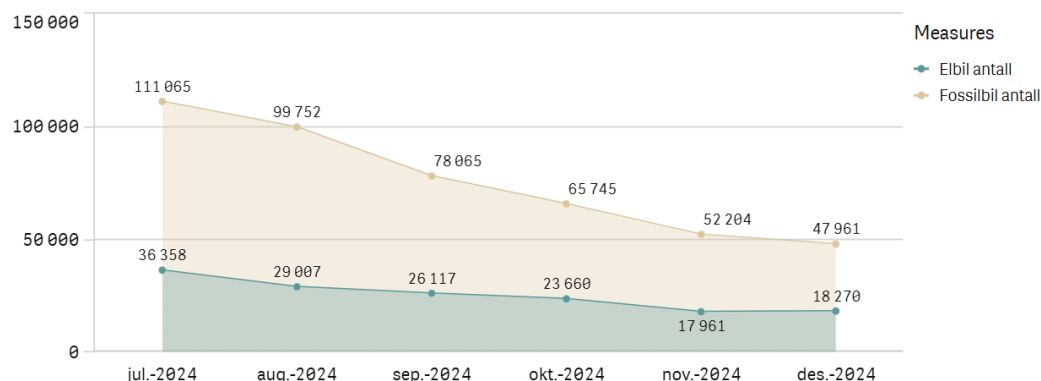
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringer



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 3098. Det er 331 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 18,87 kr. Det er 3,9 kr lågare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2024 er 11,7 mill. kr, det er som 2.halvår 2023. Talet passeringar i 2. halvår er 606 166. Det er 4,3 prosent lågare enn i same periode i 2023.

## Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 25 prosent i 2. halvår 2024, det er 3 prosent høgare enn i 2.

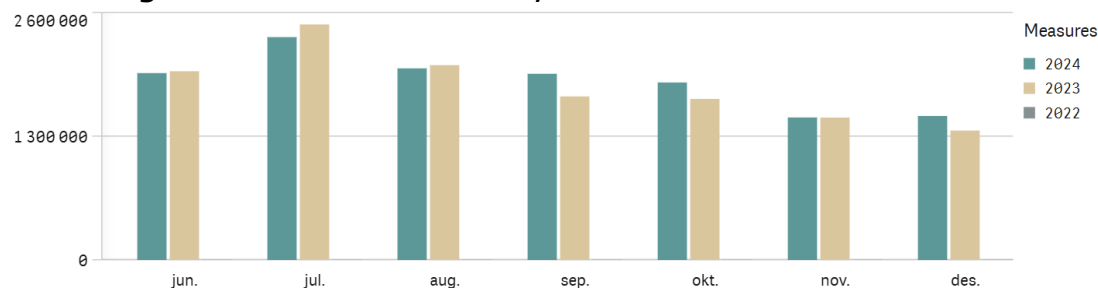
halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 13 prosent i 2. halvår 2024, det er 2 prosent lågare enn i 2. halvår 2023.

**Merknader**

I samband med salderinga av 2022 budsjettet mottok Ferde 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet Kvammapakken. Takstane vart sette ned 22.mars 2022. Prosjektet er ferdig utbygt.

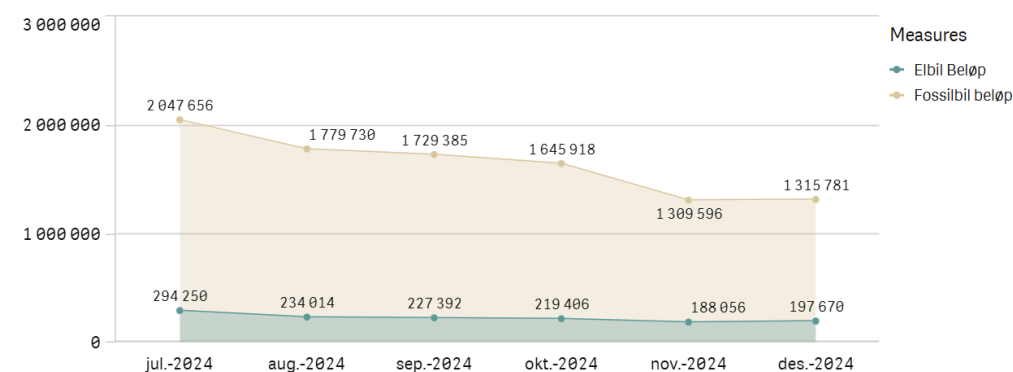
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Kvinnheradpakken</b>	Prop. 100 S (2021-2022)	Vestland fylkeskommune	2023 – 2038

### Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023



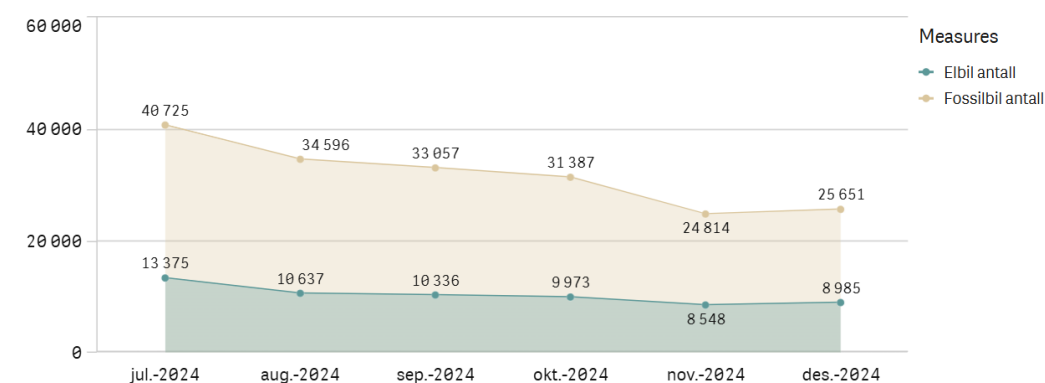
### Passeringsinntekt 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



### Passeringar 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringer



### ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 1315, dette er 93 høgare enn fastsett.

Realisert snittakst i denne perioden er 43,4 kr, det er 4,8 kr lågare enn fastsett.

### Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 11,2 mill. kr, det er 3,7 prosent høgare enn same periode i 2023. Talet passeringar er 252 084 i 2.halvår 2024, det er ca. same som i 2023.

**Elbil og fritakspasseringar**

Andel elbilpasseringar er 25 prosent i 2. halvår 2024, det er 3 prosent høgare enn i 2.halvår 2023. Tal for fritak ligg ikkje føre i ferjedatabanken.

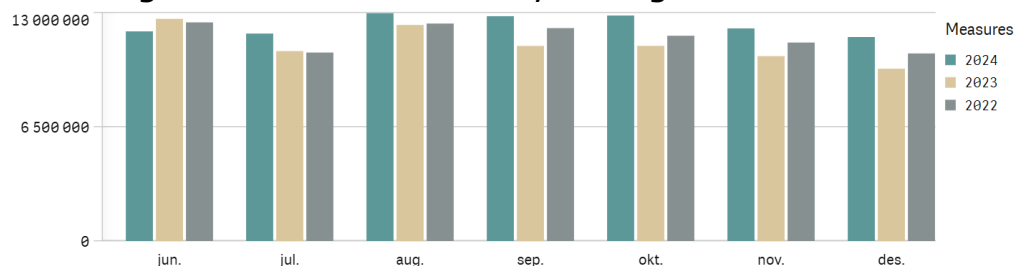
**Merknader**

Det er potensiale for å auka snittaksten og inntektene ved å redusera rabatten for nullutsleppskøyretøy i Kvinnheradpakken, om Kvinnherad kommune gjev tilslutnad til ei slik rabattendring.



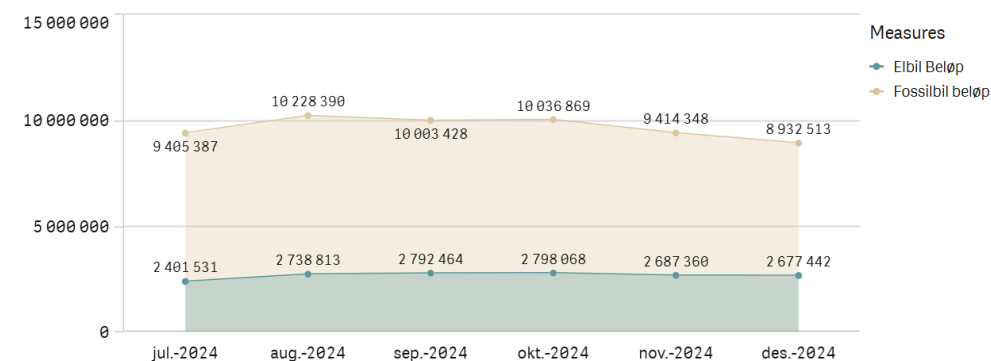
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Nordhordlandspakken</b>	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2031.

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



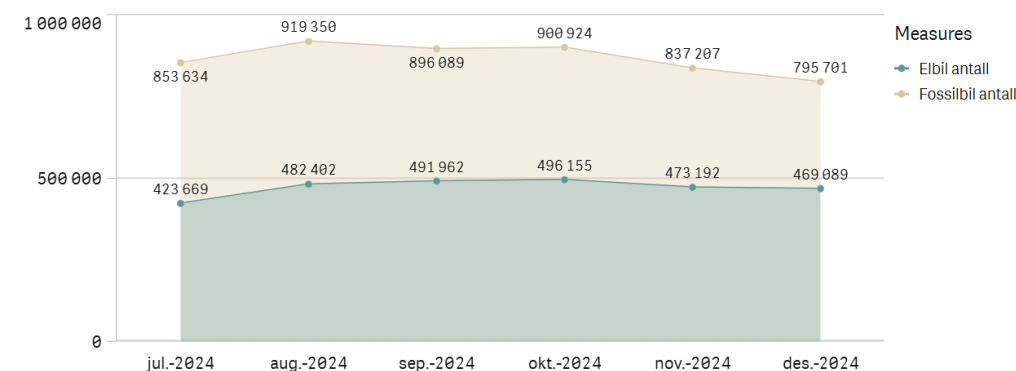
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringar



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 42 903. Det er 8108 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 8,81 kr. Det er 0,5 kr høgare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 74,1 mill. kr. Det er 13prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar i 2. halvår 2024 er 8 039 389. Det er 5 prosent høgare enn i same periode i 2023.

## Elbil og fritakpasseringar

Andel elbilpasseringar er 35 prosent i 2. halvår 2024. Det er 4 prosent høgare enn i 2.

halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 45 prosent i 2. halvår 2024. Det er 2 prosent høgare enn i 2. halvår 2023.

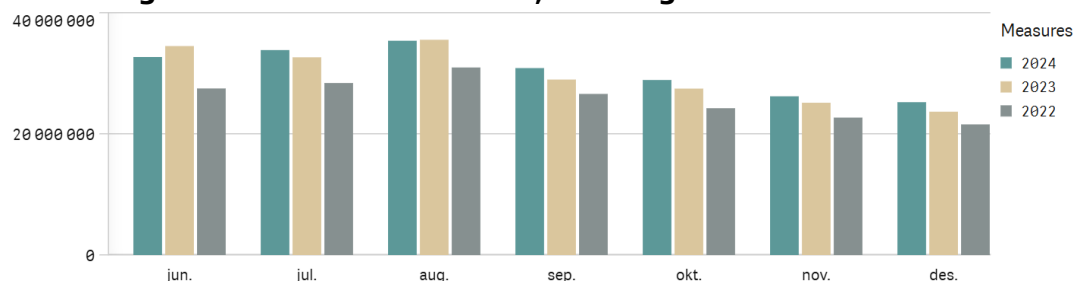
**Merknader**

Inntektsauken skuldast opning av ny stasjon på Soltveit på Radøy 2. mai 2024, trafikkauke i andre stasjonar i pakken og kpi-justering av takstane frå 14.juni 2024.

Det er potensiale for å auka inntektene frå elbilpasseringar ved å redusera rabatten for nullutsleppskøyretøy i Nordhordlandspakken, om Alver kommune gjev tilslutnad til ei slik rabattendring.

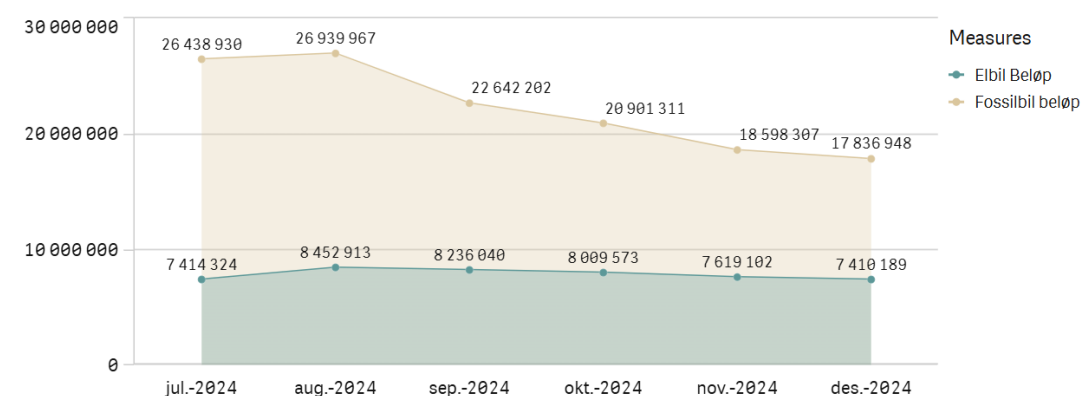
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Rv 13 Ryfast</b>	Prop. 109 S (2011-2012)	Statens vegvesen Divisjon Utbygging	2023 – 2041.

### Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



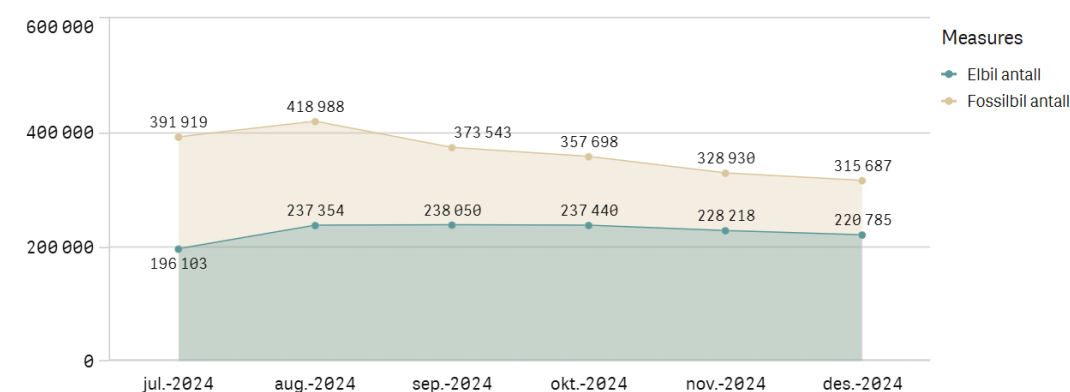
### Passeringsinntekt 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



### Passeringar 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringer



### ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 18 964. Det er lågare 3216 enn budsjettert.  
Realisert snittakst i denne perioden er 49,94 kr. Det er same som fastsett.

### Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2024 er 180,5 mill. kr. Det er 4 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 3 544 717. Det er 2,5 prosent høgare enn i same periode i 2023.

**Elbil og fritakspasseringar**

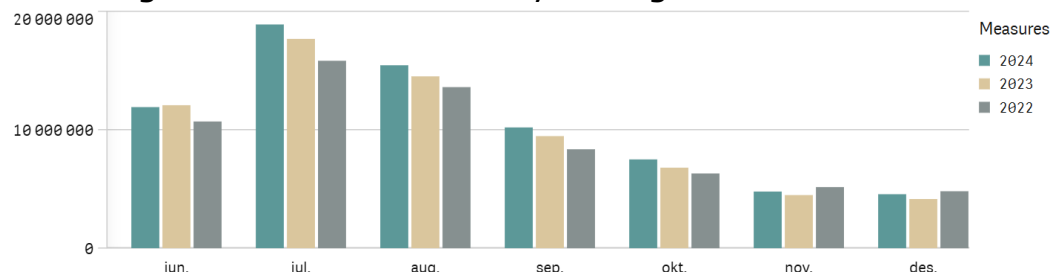
Andel elbilpasseringar er 38 prosent i 2. halvår 2024. Det er 3 prosent høgare enn i 2. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 26 prosent i 2. halvår 2024, det er 1 prosent høgare enn i 2. halvår 2023.

**Merknader**

Merk at på grunn av kompensasjonen frå Bypakke Nord- Jæren for felles timesregel i Hundvågtunnelen i Ryfast vert om lag 27,6 mill. kr lagt til inntekta på 180,5 mill. kr.

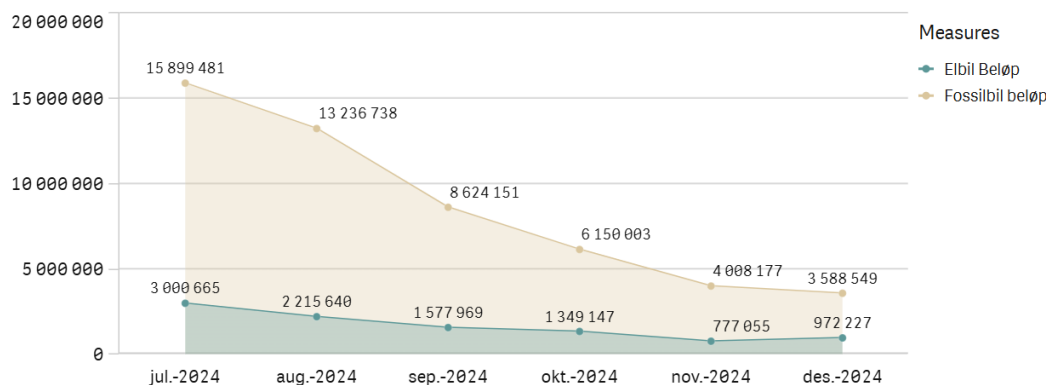
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Rv 7_Rv 13 Hardangerbrua</b>	St.prp. nr. 2 (2005-2006)	Statens vegvesen Divisjon Utbygging	2013 – 2028. (2030)

## Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



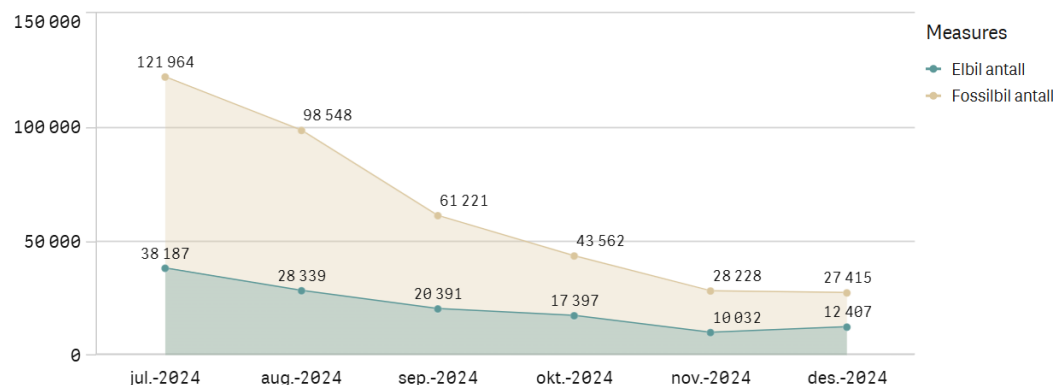
## Passeringsinntekt 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



## Passeringar 2. halvår 2024

### Elbil vs fossilbil passeringer



## ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2024 er 2373. Det er 152 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 117,24kr. Det er 45,5 kr lågare enn fastsett.

## Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2024 er 61,4 mill. kr. Det er 7,5 prosent høgare enn i same periode i 2023. Talet passeringar er 507 697, det er same som 2.halvår i 2023.

**Elbil og fritakspasseringar**

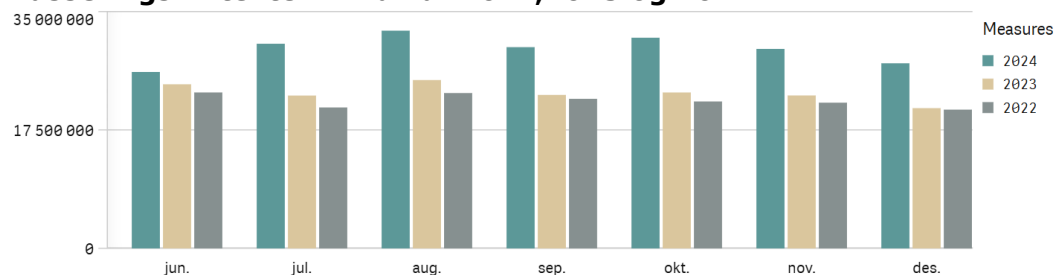
Andel elbilpasseringar er 25 prosent i 2. halvår 2024. Det er 3 prosent høgare enn i 2. halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 1,5 prosent i 2. halvår 2024, det er same som i 2. halvår 2023.

**Merknader**

Rabatten for nullutsleppskøyretøy vart redusert 1.juli 2024. Samstundes vart takstane kpi- justerte.

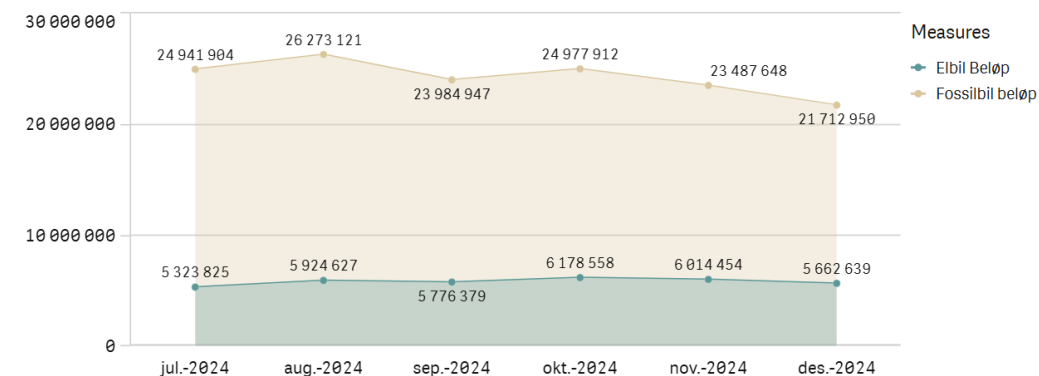
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
<b>Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (fase 3)</b>	Prop. 95 S (2021–2022)	Statens vegvesen Transport og samfunn	2022 – 2039.

### Passeringsinntekter 2. halvår 2024, 2023 og 2022



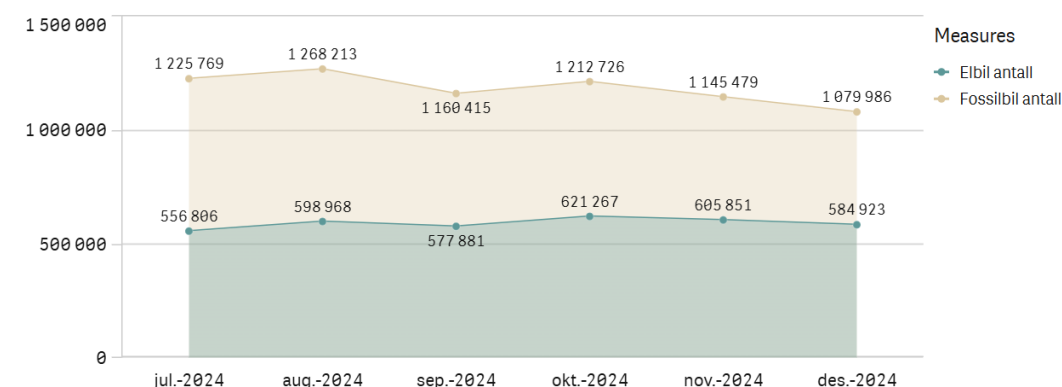
### Passeringsinntekt 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



### Passeringar 2. halvår 2024

#### Elbil vs fossilbil passeringer



### ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2. halvår 2024 er 57 197. Det er 54 803 lågare enn budsjettert for 2024 (fase 3). Realisert snittakst i denne perioden er 14,95 kr. Det er 0,4 kr lågare enn fastsett for 2024.

### Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2024 er 180,3 mill. kr. Det er 32 prosent høgare enn i

same periode i 2023. Talet passeringar er 10 638 292. Det er 0,4 prosent lågare enn i same periode i 2023.

### **Elbil og fritakspasseringar**

Andel elbilpasseringar er 33 prosent i 2. halvår 2024, det er 5 prosent høgare enn i 2.halvår 2023. Andel fritakspasseringar er 13 prosent i 2. halvår 2024, det er same som i 2.halvår 2023.

### **Merknader**

Innkrevjinga i fase 3 starta opp 21.6.2024. Det er i dei lokalpolitiske vedtaka lagt opp til at det nye takstopplegget (fase 3 takstane) allereie skulle byrja å gjelda før dei nye bomstasjonen var operative. Det er potensiale for å auka taksten for nullutsleppskøyretøy om Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune ønskjer det.