

Eigarrapport 2024-1



Innholdsliste

Eigarrapport 2024-1	1
1. Oppsummering	4
2. Trafikk og inntekter	7
2.1. Passeringar i Ferde sine prosjekt andre halvår 2023 og 2022	7
2.2. Trafikk og inntekter i bypakkane andre halvår 2020, 2021, 2022 og 2023	9
2.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt andre halvår 2023 og 2022	10
2.4. Elbilpasseringar og elbilinntekter i 2024 og 2023	11
2.5. Trafikklysmoell, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst	11
3. Fokusområde andre halvår 2023	13
4. Mandat og føringar	15
4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma	15
4.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde	16
5. Endringar i rammevilkåra	17
5.1. Lokalpolitisk behandling i takstsaker	17
5.2. Forskrift heller enn avtalar?	18
5.3. Beredskapstakstar	19
5.4. Statleg garanti	20
5.5. Tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda	20
5.6. Vegprising	21

5.7. Innkrevjing frå utanlandske bilistar	22
6. Finans	23
6.1. Finansmarknaden i året som gjekk	23
6.2. Utsiktene framover	24
6.3. Finansforvaltning 2023	25
6.4. Finansiell risiko.....	30
6.5. Måleindikatorar/nøkkeltal (Kpi-ar).....	31
7. Utvikling og drift	33
7.1. Utviklingsoppgåver	33
7.2. Driftsoppgåver	38
7.3. Prosjekt med planlagt oppstart i 2024	40
7.4. Framtidige prosjekt	43
VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter	51

1. Oppsummering

Per i dag er det ingen av prosjekta som ikkje ser ut til å kunna bli nedbetalte innan utløpet av innkrevjingstida. Men dei store motorvegprosjekta i Agder har lågare snittakst og trafikk enn forventa. Her vert det viktig å sikra takstar som gjev store nok inntekter. For å halda snittakstane og inntektene oppe, er det viktig å utnytta potensialet i å kunna redusera rabatten for nullutsleppskøyretøy til 30 prosent.

Talet på passeringar og inntekter har auka. I andre halvår 2023 har det vore om lag 140,7 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein nedgang på 0,9 prosent frå andre halvår 2022. Men denne nedgangen skuldast bortfall av innkrevjing i fire bomstasjonar i Haugalandspakken frå 1.7.2023. Alle dei andre prosjekta bortsett frå Rv45 Gjesdal og Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) har høgare trafikk i andre halvår 2023 enn i andre halvår 2022.

I andre halvår 2023 har bompengeinntektene auka med 14,4 prosent frå andre halvår 2022. Mykje av auken skuldast heil halvårseffekt i 2023 frå prosjektet E39 Sveгатjørn – Rådal og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Men også takstendringane i Askøypakken og Førdepakken for å oppnå fastsett gjennomsnitttakst, og oppstart av innkrevjinga i Kvinnheradpakken har medverka til inntektsveksten.

Ferde er opptatt av at bompengeinntektene skal vera i samsvar med det som er lagt til grunn i proposisjonar og faglege grunnlag. I prosjekt kor realisert snittakst er for låg, har vi varsla om dette til dei lokalpolitiske aktørane og søkt om nye takstvedtak der det er lokalpolitisk støtte til det eller der Ferde har fullmakt/heimel til å gjera det.

Prosjektet E39 Lyngdal vest – Kristiansand vest har langt lågare trafikk og lågare snittakst er forventa. For å oppnå gjennomsnittstakstane som er lagt til grunn for Prop 89 S (2022 – 2023) vart derfor takstane sette opp med over 30 prosent 8.2.2024. Fylkesutvalet innstilte 27.2.2024 på å anmoda Ferde om at takstane vert sette ned igjen til nivået før 8. februar, justert med kpi indeksen. Ferde har i brev frå 22.2.2024 til Agder fylkeskommune frårådd dette. Vegdirektoratet er

orientert om fylkesutvalet si innstilling i brev frå Ferde frå 11.3.2024. Ferde er kjent med at Agder fylkeskommune og Nye Veier har starta opp med å utgreia bom på sideveg og forlenga innkrevjingstid, noko som kan gje grunnlag for lågare takstar.

Prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal har også lågare trafikk og lågare snittakst er forventa. Dette prosjektet er også i ein tidleg fase, men det er svært viktig at takstetterslepet ikkje vert for stort før det vert gjort takstendringar

Fase 3 i samferdselspakke for Kristiansandsregionen vart vedteke i Stortinget 23. mai 2023. Bomprosjektet består både av ei strekningsvis utbygging (E39 Kolsdalen - Gartnerløkka) og ein porteføljestyrt pakke, noko som har skapt avalmessige utfordringar. Endeleg stasjonsplassering er heller ikkje avklara lokalpolitisk for alle stasjonar.

Ved utgangen av 2023 utgjorde Ferde si samla gjeld 23 891 millionar kroner, opp frå 21 842 millionar kroner ved utgangen av 2022. I tillegg har prosjekta ved utgangen av året interne lån trekt via konsernkonto tilsvarande 7,5 millionar kroner samanlikna med 611 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2022. Finanskostnadane for 2023 enda på 891 millionar kr. Til samanlikning var samanliknbare finanskostnadar 517 millionar for 2022. Auken i finanskostnad skuldast i hovudsak aukande marknadsdsrenter på den flytande delen av gjelda, samt høgare lånebalanse og noko høgare kredittmarginar. Ferde forventar noko auka lånekostnadar i 2024 samanlikna med 2023.

Ferde har i andre halvår 2023 hatt eit stort fokus på strategiarbeid. To strategiprosessar har løypt parallelt; Den overordna strategien for Ferde og IKT strategien for Ferde, for perioden 2024 - 2026. Formålet med strategiarbeidet er å gje retning og å vera til hjelp for Ferde dei komande åra, slik at Ferde sin posisjon som bompenggeaktør for framtida og for potensielle endringar i selskapet sitt forretnings- og kundegrunnlag vert styrka. Ferde skal levera finansiering til framtidas samferdsle ved å sikra innteninga, optimalisera driftskostnadane, vera profesjonelle i utføringa, ha ein forretningsdriven teknologiorganisasjon og ha ei ansvarleg finansforvaltning.

Vegdirektoratet har invitert Ferde inn i ei arbeidsgruppe som skal sjå på om det som i dag vert regulert i avtalar (bompengeavtale, prosjektavtale, finansieringsavtale, utferdaravtale) kan regulerast i forskrifter. Arbeidet er i startfasen. Bruk av forskrifter heller avtalar i bompengesektoren vil medføre endringar for Ferde, men også for eigarane av Ferde.

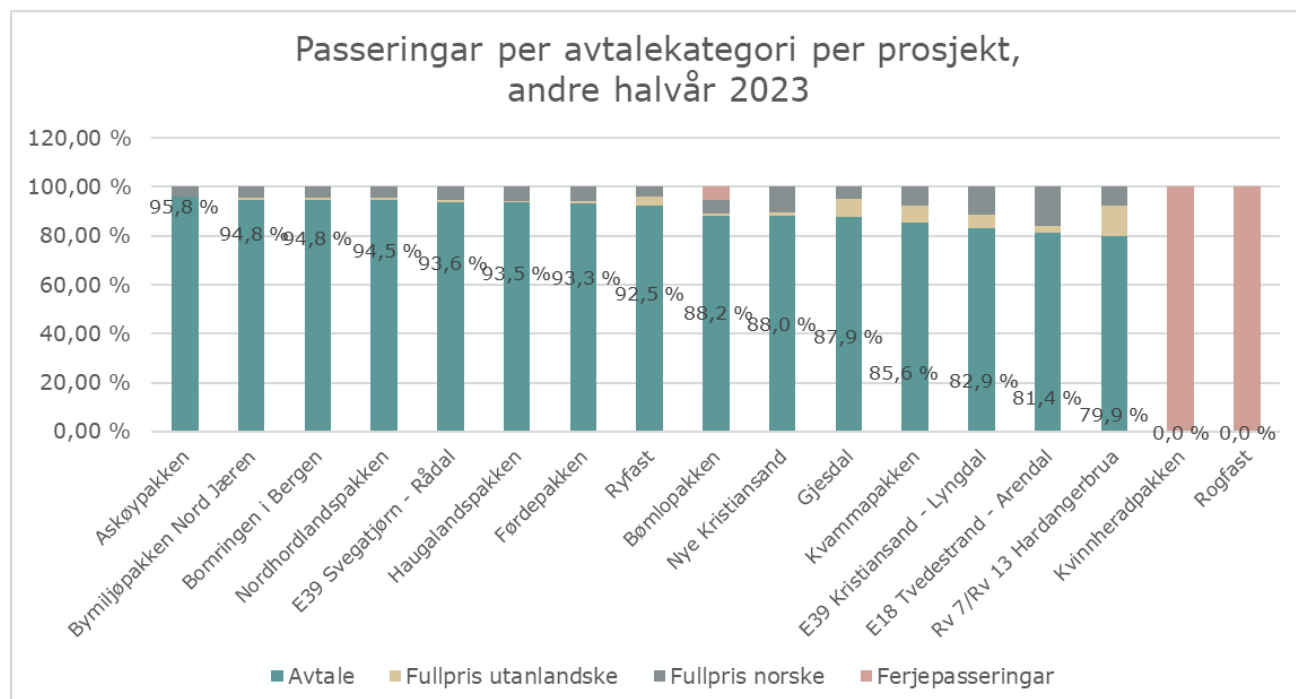
2. Trafikk og inntekter

2.1. Passeringar i Ferde sine prosjekt andre halvår 2023 og 2022

I andre halvår 2023 har det vore om lag 140,7 millionar passingar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein nedgang på 0,9 prosent frå andre halvår 2022. Men denne nedgangen skuldast bortfall av innkrevjing i fire bomstasjonar i Haugalandspakken frå 1.7.2023.

Prosjekt	Juli- desember 2023	Juli - desember 2022	Endring i prosent	Merknader
Kvammapakken	633 629	587 560	7,8 %	
E39 Rogfast	940 757	890 754	5,6 %	
Bomlopakken	792 482	764 008	3,7 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	4 425 063	4 309 684	2,7 %	
Førdepakken	3 509 857	3 436 625	2,1 %	
Askøypakken	4 213 312	4 127 107	2,1 %	
Bypakke Bergen	46 977 202	46 181 924	1,7 %	
Nordhordlandspakken	7 657 021	7 551 865	1,4 %	
Samferdselspakken for Kristiansandsregionen	10 682 420	10 577 020	1,0 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	506 117	503 112	0,6 %	
Rv13 Ryfast	3 458 754	3 448 551	0,3 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	36 385 705	36 525 466	-0,4 %	
Rv 45 Gjesdal	214 400	230 806	-7,1 %	
Haugalandspakken	10 569 260	20 006 888	-47,2 %	9 stasjonar 1.7.2023
E39 Kristiansand - Lyngdal	6 527 999	1 883 257	246,6 %	Utviding 25.11.2022
E39 Svevatjørn - Rådal	2 924 129	966 994	202,4 %	Oppstart 31.10.2022
Kvinnheradpakken	277 971			Oppstart 1.1.2023
Sum:	140 696 078	141 991 621	-0,9 %	

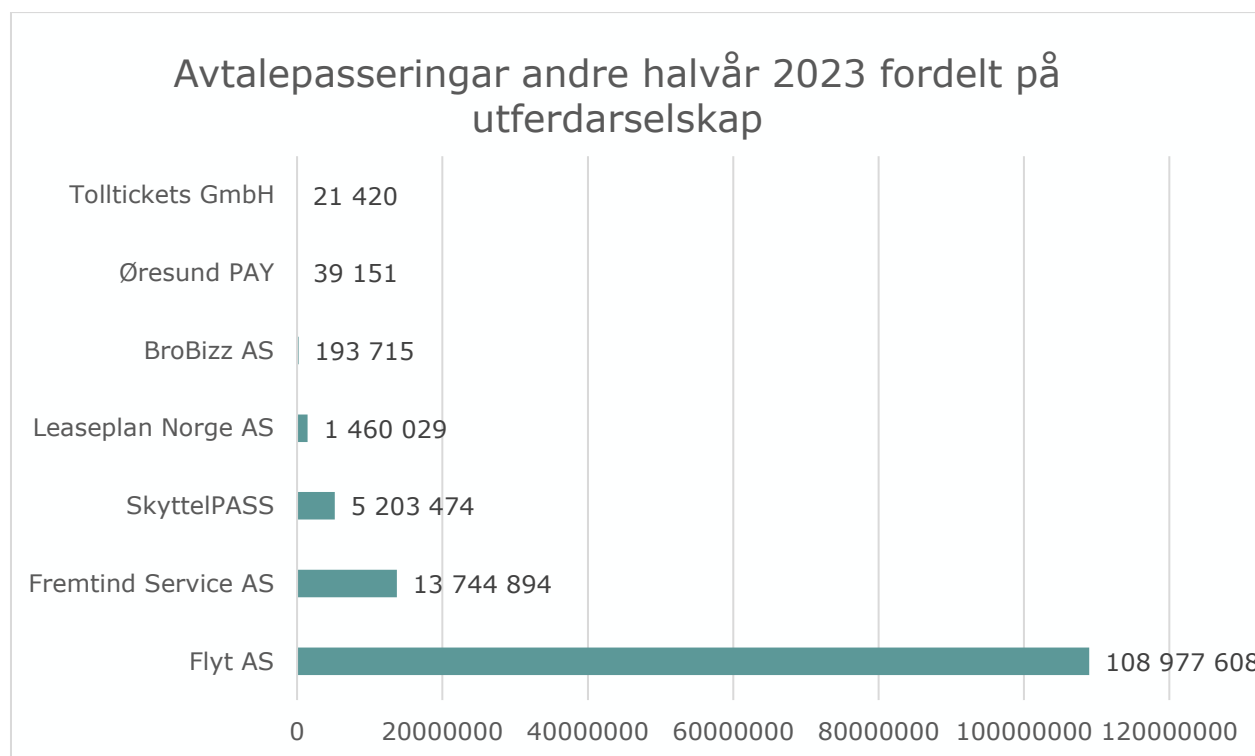
Alle dei andre prosjekta bortsett frå Rv45 Gjesdal og Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) har høgare trafikk i andre halvår 2023 enn i andre halvår 2022.



Heile 92,1 prosent av passeringane i andre halvår 2023 var avtalepasseringar dvs. rabatterte passeringar registrerte på brikker hjå utferdarselskapa. 7 prosent av passeringane er fullprispasseringar (5,7 prosent norske og 1,3 prosent utanlandske). Ferjepasseringane utgjorde 0,9 prosent av alle passeringane.

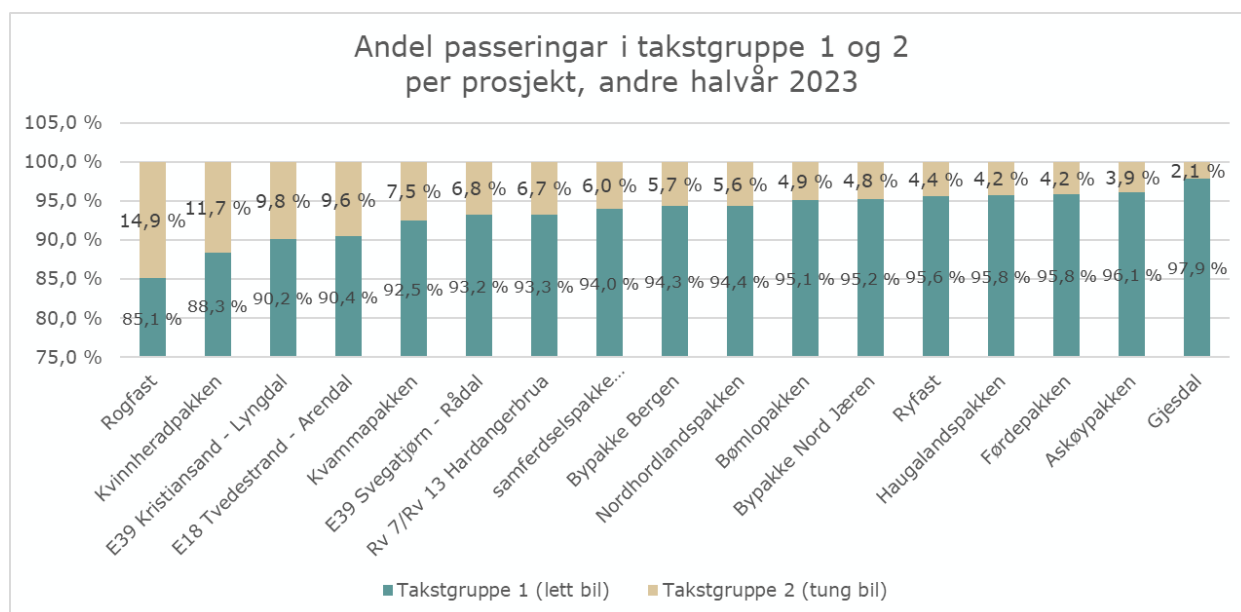
Prosjekt på Sørlandet har, som tidlegare, relativt låge andelar avtalepasseringar med 82,9 prosent på E18 Tvedestrand – Arendal og 81,4 prosent på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Rv7/Rv13 Hardangerbrua har også relativt låg andel avtalepasseringar med 79,9 prosent, noko som skuldast relativt høg utanlandsk trafikk.

Avtalepasseringane, fordelte seg slik på utferdarselskap i andre halvår 2023:



Flyt AS er framleis den største aktøren med om lag 84,1 prosent av avtalepasseringane i Ferde sine bompengeprojekt. I første halvår 2023 var Flyt AS sin andel 86,3 prosent. Målt i beløp er Flyt AS sin andel 80,5 prosent i andre halvår 2023 mot 82,5 prosent i første halvår 2023.

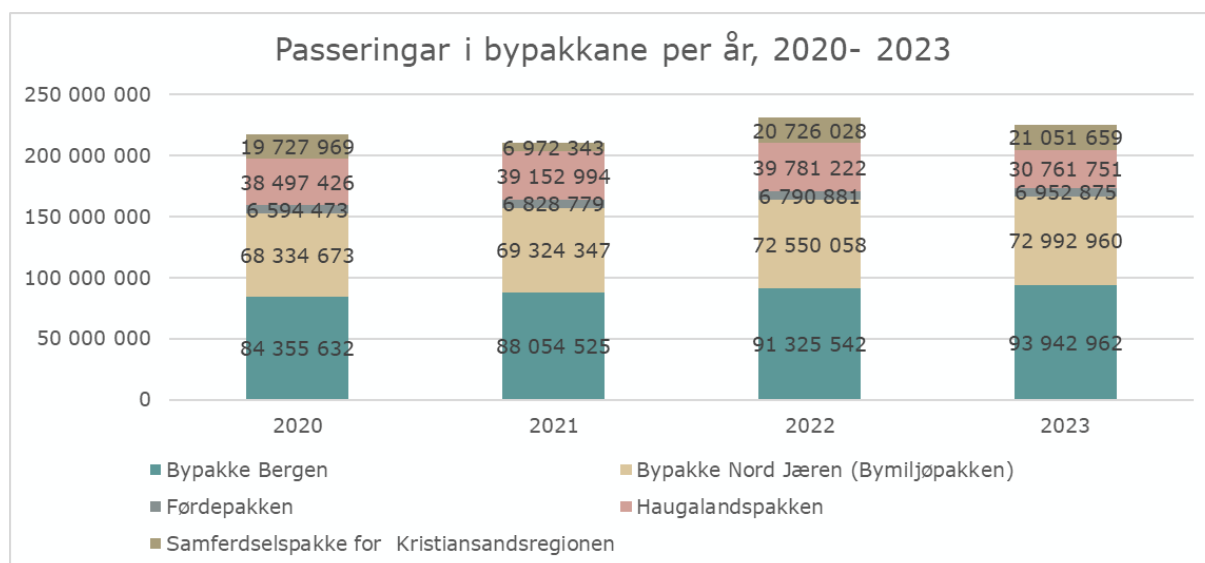
Fordelinga på takstgruppene varierer mellom prosjekta:

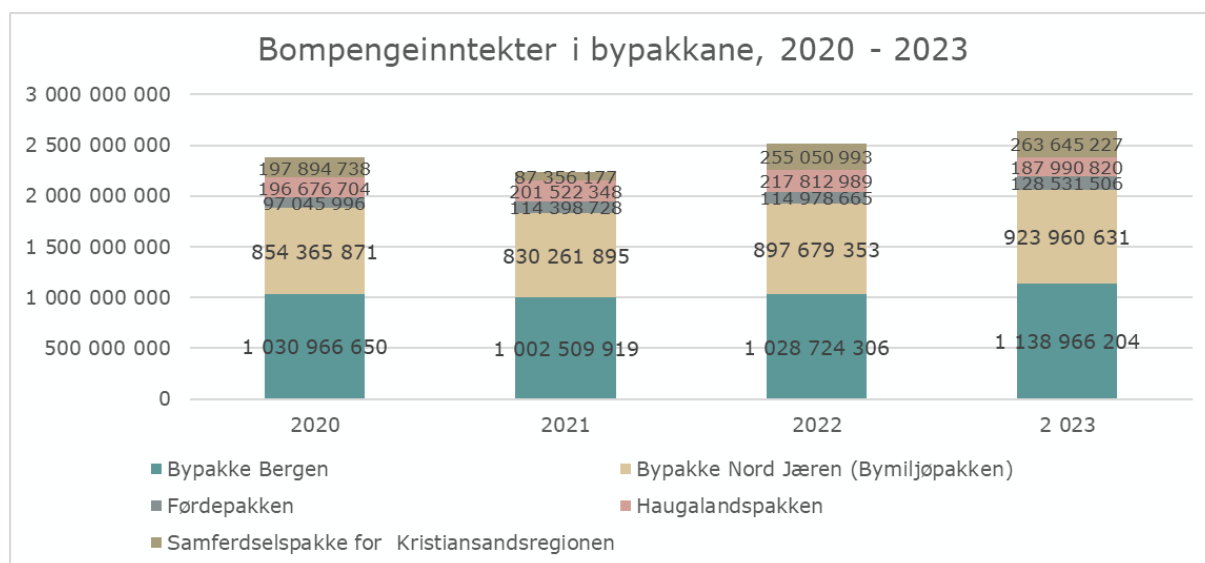


Tungbilandelen er høgast i Rogfast (ferja Arsvågen – Mortavika) og lågast i Gjesdal.

2.2. Trafikk og inntekter i bypakkane andre halvår 2020, 2021, 2022 og 2023

Talet på passeringar og bompenginntektene i bypakkane har auka dei siste åra. Reduksjonen i talet passeringar i Haugalandspakken i 2023 skuldast at innkrevjinga skjer i fire færre stasjonar frå 1. juli. I 2020 var det ein pause i innkrevjinga i Kristiansand:





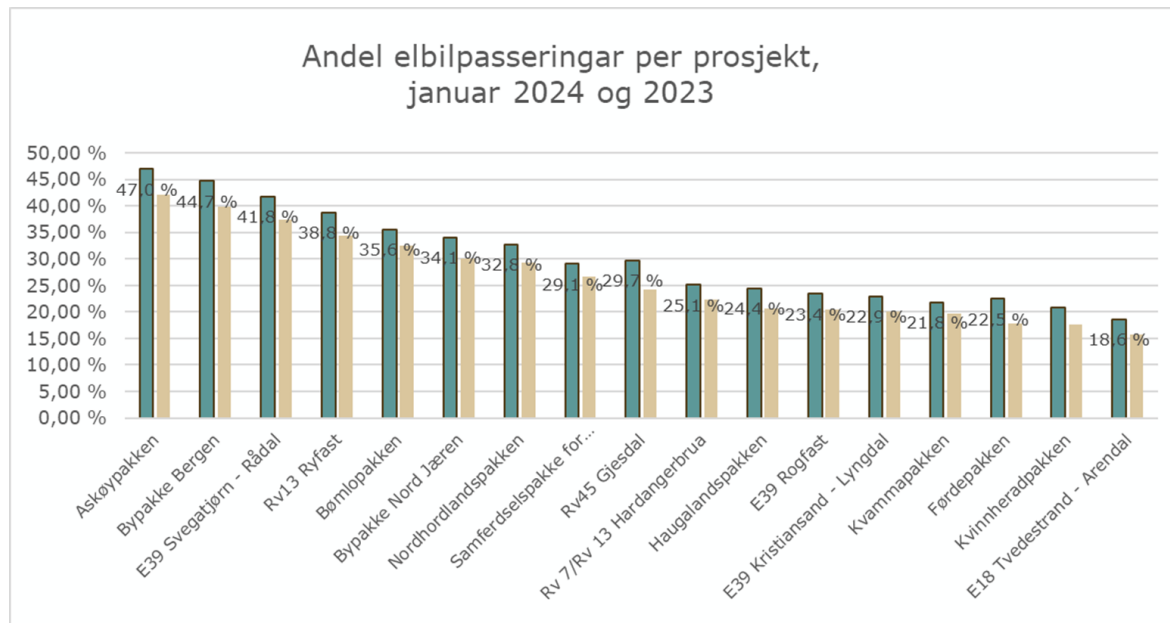
2.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt andre halvår 2023 og 2022

Prosjekt	Juli- desember 2023	Juli - desember 2022	Endring i prosent	Merknader
Askøypakken	67 423 045	52 932 078	27,4 %	Takstauke 1.3.2023
Førdepakken	69 030 970	59 172 875	16,7 %	Takstauke/rabatt reduksjon 1.9.2023
Kvammapakken	11 692 176	10 350 463	13,0 %	Trafikkvekst
Rv13 Ryfast	173 515 766	154 538 080	12,3 %	
Bypakke Bergen	562 695 265	511 701 762	10,0 %	
E39 Rogfast	69 614 971	63 346 819	9,9 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	77 955 266	72 854 291	7,0 %	
Bømløpakken	40 793 945	38 378 513	6,3 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	57 109 752	54 085 429	5,6 %	
Samferdselspakken for Kristiansandsregic	136 624 760	129 749 676	5,3 %	
Bypakke Nord Jæren	460 681 286	459 168 127	0,3 %	
Rv45 Gjesdal	10 797 412	11 153 207	-3,2 %	
Nordhordlandspakken	65 644 253	68 879 188	-4,7 %	
Haugalandspakken	77 411 998	109 576 846	-29,4 %	9 færre stasjoner 1.7.2023
E39 Kristiansand - Lyngdal	140 292 526	40 816 982	243,7 %	Utviding 25.11.2022
E39 Svevatjørn - Rådal	112 975 907	38 440 138	193,9 %	Oppstart 31.10.2022
Kvinnheradspakken	10 790 241			Oppstart 1.1.2023
Sum:	2 145 049 539	1 875 144 474	14,4 %	

I andre halvår 2023 har bompenginntektene auka med 14,4 prosent frå andre halvår 2022. Mykje av auken skuldast heil halvårseffekt i 2023 frå prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Men også takstendringane i Askøypakken og Førdepakken for å oppnå fastsett gjennomsnitttakst, og oppstart av innkrevjinga i Kvinnheradspakken har medverka til inntektsveksten.

2.4. Elbilpasseringar og elbilinntekter i 2024 og 2023

Elbilandelen er høgast i januar 2024 i Askøypakken med 47,0 prosent og lågast for E18 Tvedestrand – Arendal med 18,6 prosent. Elbilandelen har auka i alle prosjekt. No står elbilane for meir enn kvar tredje passering i bomstasjonane til Ferde.



Utvikling frå 2021: Samla elbilandel i januar 2024 var 36 prosent mot 22 prosent i mai 2021. Inntektene frå elbilpasseringane utgjorde i mai 2021 9 prosent. Denne andelen har auka til 22 prosent i januar 2024.

2.5. Trafikklysmode, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst

Per i dag er det ingen av prosjekta som ikkje ser ut til å kunna bli nedbetalte innan fastsett innkrevjingsperiode.

Prosjekta skal styrast etter gjennomsnittstakst. Mange prosjekt har i 2023 hatt lågare snitttakst enn lagt til grunn i proposisjon og takstvedtak. Ferde ovarvakar prosjektøkonomien og fremjer framlegg om takstauke der det er naudsynt.

Ingen av prosjekta er på «raudt nivå» både på trafikk og gjennomsnittstakst.

Prosjekt	Faktisk ÅDT hittil i år pr 2023	ÅDT Prop 2023		Snittakst hittil i år pr 2023	Snittakst Prop 2023		Gjennomsnittlig finans kost hittil i år pr 2023	Ramme Prop slutt	Estimert slutt	Fylke
Askøypakken*	23 167	20 898	●	15,75	15,52	●	2,51 %	2033	2033	Vestland
Bypakke Bergen	257 333	250 000	●	12,12	14,04	●	4,20 %	2037	2037	Vestland
Bymiljøpakken Nord Jæren	199 940	214 278	●	12,66	13,86	●	0,00 %	2033	2033	Rogaland
Bømløpakken	4 288	3 923	●	51,83	60,47	●	3,98 %	2037	2037	Vestland
E18 Tvedestrand - Arendal	22 625	24 140	●	17,54	21,00	●	3,42 %	2034	2034	Agder
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	33 131	36 400	●	21,81	29,48	●	3,44 %	2044	2044	Agder
E39 Svevatjørn - Rådal	15 843	14 975	●	38,99	49,29	●	3,76 %	2040	2040	Vestland
Førdepakken	19 045	16 638	●	18,49	21,81	●	0,00 %	2028	2028	Vestland
Fv 45 Gjesdal	1 181	1 290	●	48,55	-	●	0,00 %	2024	2024	Rogaland
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua*	2 368	2 203	●	113,50	157,84	●	4,50 %	2028	2030	Vestland
Haugalandspakken *	84 258	66 596	●	6,11	5,00	●	0,00 %	2026	2026	Rogaland
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	57 644	54 500	●	12,52	13,62	●	0,00 %	2036	2036	Agder
Kvammepakken	3 170	2 396	●	18,00	22,11	●	4,07 %	2029	2026	Vestland
Kvinnheradpakken	1 437	1 208	●	39,22	46,74	●	5,21 %	2037	2037	Vestland
Nordhordlandspakken	41 591	48 921	●	8,75	8,11	●	3,96 %	2031	2031	Vestland
E39 Rogfast	4 841	-	●	73,74	-	●	2,68 %	2045	2045	Rogaland
Rv 13 Ryfast	18 825	21 900	●	47,98	48,13	●	4,13 %	2041	2041	Rogaland
Grenseverdier trafikklys: Grønt er høyere enn prop. Rødt er lavere enn 10% av prop. Gult er mellom 0 og -10% av prop.										
* Askøypakken: ÅDT og snittpris fra revidert pakke med oppstart 01.12.23										
* Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua: Godkjent forlenget innkrevingstid med inntil 2 år, brev fra SVV 26.05.23.										
* Haugalandspakken: ÅDT og snittakst iht forlengelse av pakke 01.07.23.										
Prosjekt	Kommentar til snittakst									
Bypakke Bergen	Takster KPI justert 01.01.24									
Bymiljøpakken Nord Jæren	Nullutslipp rabatt endret fra 50% til 30% av ordinære takst etter brikkeavtale 01.01.24									
Bømløpakken										
E18 Tvedestrand - Arendal	Agder fylkeskommune har avvist å øke takstene for å oppnå fastsatt snittakst, men ønsker en sak om dette i 2025.									
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Innkrevning etter Prop 89S(2016-2017) med økte takster fra 08.02.24.									
E39 Svevatjørn - Rådal										
Førdepakken	Grunntakster økt for å oppnå snittakst, samt redusert nullutslipp rabatt til 30% av ordinære takster etter brukkerabatt fra 01.09.23									

Dei to store riksvegprosjekta på Sørlandet, E18 Tvedestrand – Arendal og E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest har trafikksvikt og lågare snittakst enn lagt til grunn i faglege grunnlag og proposisjonar.

Auka takstar og reduserte elbilrabattar har i løpet av året vore nytta og vil bli nytta for å auka snittaksten der det er aktuelt. Sjå meir om dette lenger bak i rapporten.

3. Fokusområde andre halvår 2023

Strategiarbeid

Ferde har i andre halvår 2023 hatt eit stort fokus på strategiarbeid. To strategiprosessar har løypt parallelt; Den overordna strategien for Ferde og IKT strategien for Ferde, for perioden 2024 - 2026. Formålet med strategiarbeidet er å gje retning og å vera til hjelp for Ferde dei komande åra, slik at Ferde sin posisjon som bompenggeaktør for framtida og for potensielle endringar i selskapet sitt forretnings- og kundegrunnlag vert styrka. Ferde skal levera finansiering til framtidas samferdsle ved å sikra innteninga, optimalisera driftskostnadane, vera profesjonelle i utføringa, ha ein forretningsdrive teknologiorganisasjon og ha ei ansvarleg finansforvaltning. Desse delmåla vil i tida framover blir implementerte og operasjonaliserte vidare i avdelingane i Ferde.

Informasjonssikring og ISO sertifisering

Ferde har det siste halvåret arbeidd aktivt med å integrere informasjonssikkerheitsstyring i verksemda sitt leiingssystem. Dette integrerte leiingssystemet legg til rette for strukturert arbeid med kvalitet, helse, miljø og sikkerheit (HMS), ytre miljø, berekraft, personvern og informasjonstryggleik. Dette systemet sikrar tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og bidrar til ei effektiv og målretta drift, systematisk arbeid med forbetringar, riktig og påliteleg rapportering og at ein etterlever lovar, reglar og styringskrav. Selskapet er godt i gang med sertifiserings prosess mot ISO/IEC 27001:2022 (Informasjonstryggleik). Steg 1, sertifiseringsrevisjon, er gjennomført med positive resultat.

Takstar som sikrar inntektene

Ferde er opptatt av at bompengeinntektene skal bli så høge som det er lagt til grunn i proposisjonar og i faglege grunnlag. I større grad enn tidlegare sjekkar vi no om grunntakstane gjev dei gjennomsnittstakstane som er lagt til grunn i proposisjon og takstvedtak. Endringar i køyremønster og køyretøysamansetnad sidan dei faglege grunnlaga vart laga, gjer at realiserte snittakstar gjerne vert

lågare enn føresett. Veksten i elbilandelen er ein drivar her. Betalingsviljen er gjerne heller ikkje så stor som lagt til grunn då prosjektet vart planlagt, noko som kan påverka køyremønster og frekvens og dermed talet på passeringar og inntektene. I prosjekt kor realisert snittakst er for låg, har vi varsla om dette til dei lokalpolitiske aktørane og søkt om nye takstvedtak der det er lokalpolitisk støtte til det eller der Ferde har fullmakt/heimel til å gjera det. Takstane i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest auka med 36,5 prosent i takstgruppe 1 8.februar 2024, for den som køyrer gjennom alle bomstasjonane. Denne store takstauken skuldast at grunntakstane har vore for låge til å oppnå fastsette snittakstar. Saksgrunnlag for auka grunntakstar i Bypakke Bergen er sendt til lokalpolitisk høyring i Bergen og Vestland. Saksgrunnlag for reduserte elbilrabattar, som også kan dra opp gjennomsnittstaksten, er nyleg sendt til Bømlo, Rogaland og Vestland og er for tida til politisk handsaming.

4. Mandat og føringar

4.1. 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
- ✓ Finansiera bompengeprosjekt
- ✓ Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar
- ✓ Driva kostnadseffektivt

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

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

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

4.2. 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. 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 framgår det at:

«Strenge 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.

5. Endringar i rammevilkåra

5.1. Lokalpolitisk behandling i takstsaker

Fleirtalet avgjer

I brev frå 20.12.2023 frå Samferdselsdepartementet til Rogaland fylkeskommune gjeldande Rogaland fylkeskommune sin klage på takstvedtaket for Ryfast frå 20.03.2023, vert det presisert at det er fleirtalet av prosjektkommunar og garantistane sitt syn som skal vektleggjast i høyringar, særleg om garantistane utgjer fleirtalet:

«Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det naturleg å forstå uttrykket «lokalpolitiske vedtak/vedtatt av lokale myndigheter» slik at det også omfatter berørte kommuner som har bomstasjoner i kommunen i tillegg til garantistene og evt. andre berørte fylkeskommuner. Strand kommune skal derfor uttale seg til forslag om endring av takstene for nullutslippskjøretøy. Ut fra ordlyden «lokalpolitiske vedtak/vedtatt av lokale myndigheter» er det uklart om kreves at alle berørte lokale myndigheter er enige, eller om det er et tilstrekkelig at et flertall av de berørte lokale myndighetene stiller seg bak et vedtak om fastsettelse av takst for nullutslippskjøretøy.

Etter departementets syn er det ikke naturleg å tolke kravet til «lokalpolitiske vedtak»/ «vedtatt av lokale myndigheter» dithen at vedtaket til en kommune som er i mindretall og som i tillegg ikke er garantist kan overstyre vedtakene til flertallet. Departementet vurderer at denne ordlyden må forstås slik at det er tilstrekkelig med en flertallsbeslutning snarere enn at en berørt part som er i mindretall som ikke er garantist kan overstyre flertallet. Det må særleg vektlegges i denne saken at flertallet utgjøres av garantistene.»

Garantisten er einaste høyringspart i strekningsvise prosjekt

Frå statsbudsjettet for 2024:

«I strekningsvise bompengeprosjekter er det finansiering som er hovedformålet med bompengeinnkrevingen, ikke regulering av trafikk. Prosjektet er ferdig finansiert ved oppstart av bompengeinnkrevingen, og bompengeselskapene har pådratt seg vesentlige låneforpliktelser. Lånene er tatt opp med selvskyldnergarantis som i all hovedsak er stilt fra fylkeskommunene. Bompengetakstene er fastsatt for å sikre bompengeselskapenes

mulighet til å nedbetale sin gjeld. En stor andel fritak eller passeringer med redusert takst fører til økte grunntakster, noe som kan føre til en avvisning av totaltrafikk og usikkerhet for bompengeselskapenes inntekter. For å ikke påføre eksisterende prosjekter økt risiko, legges det opp til en ordning der det skal være forbeholdt bompengeselskap, garantister og takstmyndighet å beslutte endring i takstene.»

Denne endringa er no tatt inn i takstretningslinene A,2:

«I strekningsvise bompengeprojekt som er vedtatt av Stortinget er det forbeholdt bompengeselskap, garantister og takstmyndighet å beslutte endring i takstene.»

5.2. Forskrift heller enn avtalar?

Basert på Oslo Economics/Sands si evaluering av bompengereforma er det starta opp eit arbeid i Vegdirektoratet med å vurdere dei rettslege rammene i bompengesektoren. Ferde er invitert inn i ei arbeidsgruppe som skal sjå på om det som i dag vert regulert i avtalar (bompengeavtale, prosjektavtale, finansieringsavtale, utferdaravtale) kan regulerast i forskrifter. Frå evalueringa:

«Vår vurdering er at forutsetninger og vilkår som gjelder likt for alle aktørene, dvs. alle utstederne og/eller alle bompengeselskapene, bør hjemles i lov og forskrift (ev. utdypet i rundskriv o.l.) – ikke i avtale. Videre bør ikke forutsetninger og vilkår som direkte påvirker økonomien i bompenge- og/eller utstederselskapene, eksempelvis prosenten utsteders vederlag beregnes av, kunne endres uten en klar forankring i lov. Slike endringer bør reguleres i forskrift (ev. utdypet i rundskriv

o.l.), og ikke ved inngripen i form av revisjon av en avtale inngått mellom to selvstendige rettssubjekt.

Bompengeavtalen inngått mellom bompengeselskapene og departementet inneholder ikke ytelser og gjenytelser som normalt i en avtale inngått mellom to parter, men forutsetninger og krav knyttet til bompengeselskapenes virksomhet. Krav som stilles til aktørene som selskap, bør også skilles fra krav som stilles til utførelsen av bompengeinnkrevingen, for eksempel gjennom en løyveordning. Minimumskrav og departementets rolle/rett til å kvalifisere aktører bør etter vår vurdering være forankret i lov/forskrift. Videre er fylkeskommunene i realiteten pålagt å opprette et bompengeselskap, og det bør vurderes om også denne forpliktelsen bør lovreguleres.»

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

5.3. 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 være*

hensiktsmessig å foreta tilpasninger vedrørende beredskapstakster i dagens bompenggeavtale.»

5.4. Statleg garanti

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. Stortinget hadde ikkje innvendingar til departementet sitt forslag, jf. Innst. 13 S (2022-2023). Samferdselsdepartementet skriv i proposisjonen for E134 Røldal – Seljestad, Prop. 44 S (2024-2025), at det no går føre eit arbeid med å fastsetja reglar og prosessar for den statlege garantiordninga. Sjå også finanskapittelet lenger bak i rapporten

5.5. Tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å greia ut om det er mogeleg å avvikla tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på riksvegar utanfor storbyområda utan at dette medfører auka takstar og/eller auka innkrevjingstid. Statens vegvesen skriv i NTP- innspelet sitt at:

«Vi anbefaler utfasing av denne ordningen, og har ikke forutsatt midler til den i perioden. Det er imidlertid ikke mulig å fase ut tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor de største byområdene uten at dette medfører økte takster og/eller økt innkrevningstid i prosjektene som omfattes av ordningen.»

Ordninga er i statsbudsjettet for 2024 vidareført for 2024. I Ferde sitt område er det Førdepakken, E18 Tvedestrand – Arendal, Ryfast og Hardangerbrua, som kan bli råka om tilskotsordninga vert avvikla. Haugalandspakken har vore omfatta av ordninga. Det er framleis ikkje avklara om den forlenga Haugalandspakken er omfatta av ordninga og om denne pakken får tilskott for 2024.

Ferde får eit årleg tilskott for å halda takstane 10 prosent lågare enn dei elles skulle ha vore. I takstvedtaka er det oppgjewe alternative takstar som gjeld om tilskotsordninga skulle fella vekk.

5.6. Vegprising

Ei konseptvalutgreiing for vegbruksavgift og bompengar utarbeida 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 er vart det tilrådd 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 grisorgrndte 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 bypakane om det er ønskjeleg å gå over frå ein prismodell med passering av bomsnitt til distansebasert måling.

KVVUen har vore på høyring og på ekstern kvalitetssikring (KS1). 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. Men det er per i dag svært usikkert kva som skjer vidare med desse planane om vegprising.

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/utredning-om-veibruksavgift-og-bompenger/aktuelt/status-kvu-veibruksavgift-og-bompenger/>

5.7. Innkrevjing frå utanlandske bilistar

Det er framleis problem med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske køyretøy utan autopassavtale. Dette problemet vert ikkje endeleg løyst før EETS direktivet vert implementert i norsk rett og ein får tilgang til køyretøyopplysningane i Eucaris. I påvente av dette kan bilaterale avtalar fungera som eit avbøtande tiltak. Statens vegvesen har i lengre tid arbeidt med å få på plass bilaterale avtalar med Tyskland og Nederland. Nederland og Noreg har nyleg inngått avtale. Tyskland vil ikkje inngå avtale. SVV og ParkTrade testar no integrasjonen. Innkrevingsløysinga er kanskje klar til 2. kvartal 2024.

Ferde har fra mai 2021 til og med desember 2023 berekna eit inntektsgrunnlag frå utenlandskregistrerte køyretøy i bomstasjonar på land til ein verdi på om lag 186 millionar norske kroner. Totalt om lag 90 millionar norske kroner av passeringsinntekter på utenlandskregistrerte køyretøy er ikkje utfakturerte som følgje av manglande tilgang til køyretøyopplysningar etter innføringa av nytt EETS-direktiv.

6. Finans

6.1. Finansmarknaden i året som gjekk

Det har vore nok eit innhaldsrikt år i finansmarknadane med store bevegelsar i rentemarknaden. Sentralbanken sitt ønskje om kontroll på inflasjonsutviklinga har medført at rentehevingane har kome på rekke og rad gjennom stort sett heile 2023.

Økonomisk utvikling, nøkkeltal og finansmarknadane har jamt over takla rentehevinga betre enn frykta. Ein risiko er at det auka rentenivået på eit eller anna tidspunkt vil få konsekvensar som sender økonomien i sjokk, kraftig nedgang eller resesjon. Optimistane derimot trur på kontrollerte rentehevingar som gradvis dempar presset i økonomien utan nemneverdig negative økonomiske konsekvensar. Bankkrisa i mars månad sendte renteforventningane kraftig ned for ein kortare periode, med tru på at mindre utlån frå bankane ville dempa prispresset i økonomien. Etter at fleire amerikanske banker måtte reddast, og den sveitsiske storbanken Credit Suisse blei tvungen inn i UBS (ein annan sveitsisk bank), auka frykta for inflasjon og høgare renter. Med den amerikanske sentralbanken (FED) i førarsetet for utviklinga i internasjonale og norske renter har det store spørsmålet vore når dei aggressive rentehevingane vil avtaka og når vil det koma signal om det motsette, altså når ville rentetoppen eller vendepunktet finna stad. (ofte omtala som FED Pivot). Inflasjonen har i løpet av året delvis kome under kontroll internasjonalt. På sentralbankmøtet i desember valde FED å halde renta uendra, samstundes som den begynte å snakka forsiktig om mogelege rentenedgangar fram i tid. Marknaden derimot prisa etterkvart inn store rentekutt i nær framtid før den i seinare tid har korrigert noko opp igjen.

I Noreg er inflasjonstala framleis høge. Noko av dette skuldast nok tidseffektar, men mykje skuldast også ei urovekkjande utvikling i kronekursen. Til illustrasjon var norske kroner ved to høve (mai og november) ned om lag 14 prosent målt mot både USD og EUR samanlikna med kursar ved inngangen til året. Ei svekka krone bidrar til at varer og tenester Noreg importerer blir stadig dyrare, og medfører dermed importert inflasjon. Norges Bank valde i motsetning til FED og

andre sentralbankar å gå motstraums og heva renta på desember møtet. Målet var å styrka krona via rentedifferanse. Sjølv om årets julegåve frå sentralbanken bit på både privatøkonomi og for bedrifter i det korte biletet, og har medført at krona førebels har styrka seg noko, prisar likevel marknaden inn betydelege rentekutt frå Norges Bank frem i tid på lik måte som for internasjonale renter.

Ferde har nytta nedtrekk i lange renter både i mars og desember til å fylla på med fastrentesikringar til det som per i dag ser ut som attraktive nivå. Andelen av låneporteføljen som er rentesikra har auka frå 42 prosent til 44 prosent i løpet av året. Dette medfører godt vern om rentene likevel skulle vise seg å vera «higher for longer».

5 års fastrente/swaprente har stige frå 3,14 prosent i begynnelsen av året til 3,34 prosent ved utgangen av året, men renta har også vore notert betydeleg høgare (4,42 prosent) i løpet av året. Den flytande marknadsrenta/3M Nibor har stige frå 3,26 prosent til 4,73 prosent i same periode. Kredittmarginane har helde seg relativt stabile gjennom 2023 etter at dei dobla seg for eit 5 års obligasjonslån året før.

Hard eller mjuk landing gjenstår å sjå. Om sentralbankane klarar ei kontrollert nedkjøling av økonomien og inflasjonen er det imponerende, men det vil ikkje vera overraskande om det er meir turbulens i vente.

6.2. Utsiktene framover

Basert på dagens marknadsforhold forventar Ferde noko auka finansieringskostnader i 2024 samanlikna med 2023 nivået. Rentesikringar på delar av gjelda og eksisterande marginbindingar vil bidra til å redusera effekten av auka renter og kredittmarginar for ein periode. I tillegg vil eventuell vidare høg inflasjon medføre potensiale til å auka bompengetakstane over tid i høve til proposisjonar, noko som gir ein motverkande effekt i form av auka inntekter for prosjekta. Saman med utsikter til framleis grei økonomisk aktivitet forventar vi også gode trafikktal (naturleg sikring) i 2024. Ferde har ein fornuftig forfallsprofil, god kontantstraum og solid likviditet og er såleis svært godt rusta om tilgangen på likviditet skulle forverra vesentleg. Det knyter seg stor uvisse til framtidig

utvikling i renter og kredittmarginar og myke avheng av om inflasjonsutviklinga kjem ned mot sentralbanken sine mål samt korleis ein eventuell økonomisk resesjon vil påverka rentesettinga.

6.3. Finansforvaltning 2023

Ferde skal ha ei ansvarleg finansforvaltning. Ferde prøver å optimalisera finansieringskostnadene på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskotslikviditet for prosjekta, innanfor dei risikorammene som er i finansreglementet. Forbodet mot krysssubsidierting er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Både finansiering, likviditetsforvaltning og risikostyring tilpassast 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 mogelegheitsrommet for berekraftig finansiering i prosjekta som kvalifiserer for grønne lån.

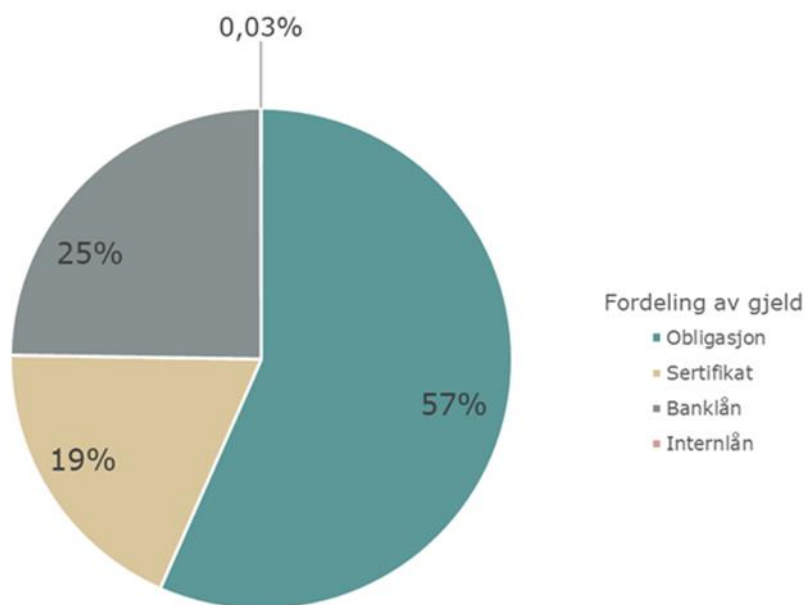
Gjeld

Ved utgangen av 2023 utgjorde Ferde si samla gjeld 23 891 millionar kroner, opp frå 21 842 millionar kroner ved utgangen av 2022. I tillegg har prosjekta ved utgangen av året interne lån trekt via konsernkonto tilsvarande 7,5 millionar kroner samanlikna med 611 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2022. Finanskostnadane for 2023 enda på 891 millionar kr. Til samanlikning var samanliknbare finanskostnadar 517 millionar for 2022. Aukning i finanskostnad skuldast i hovudsak aukande marknadsrenter på den flytande delen av gjelda, samt høgare lånebalanse og noko høgare kredittmarginar.

Ferde har gjennom året jobba vidare med å optimalisera finansieringa tilpassa dei ulike prosjekta. Andelen gjeld som vert finansiert gjennom obligasjon- og sertifikatmarknaden held fram med å auka i 2023, og utgjer i dag den største kjelda til finansiering av Ferde sine prosjekt. Saman med sterke bankkontaktar sikrar dette god og diversifisert tilgang til finansiering av dagens og framtidens samferdselsprosjekt. Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 13 528 millionar kroner i obligasjonslån, 4 455 millionar kroner i sertifikatlån, 5 908 millionar kroner i banklån og 7,5 millionar kroner i interne lån. Av totale sertifikatlån er

3 000 millioner kroner underlagt langsiktige rulleringsavtaler.

For å redusere risikoen for økte kostnader ved økte rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og i hovudsak rentebytteavtaler for styring av renterisiko. Ved utgangen av 2023 utgjorde totalt rentesikra volum 10 995 millioner kroner, kor 400 millioner kroner er ein renteswap med framtidig start som forlengjer eksisterande sikring. Effektiv rentesikra volum utgjorde dermed 10 595 millioner kr, tilsvarande 44 prosent av uteståande gjeld. Gjennomsnittleg rentebindingstid for totalt rentesikra volum var ved utgangen av året på 5,0 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå det enkelte prosjekt sine eigenskapar, som blant anna igjen verande innkrevingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Gjennomsnittleg rentebindingstid for den samla gjeldsporteføljen var ved utgangen av 2023 på 2,3 år. Gjennomsnittleg finanskostnad for året 2023 var 3,85 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 31.12.2023 var 4,83 prosent utan rentebytteavtaler og 4,25 prosent inkludert rentebytteavtaler.



Garantiar

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

Samla garantiar gitt overfor Ferde per 31.12.2023 var på 67 446 millionar kroner. Garantibeløp er oppgitt i nominelle verdier og den enkelte stortingsproposisjonen med tilhøyrande garantivedtak kan innehalda rammer for indeksjustering. Garantien vil for dei fleste prosjekta i tillegg dekkja inntil 10 prosent av uteståande hovudstol til evt. påløpte renter og omkostningar.

Stortinget vedtok i Prop. 1 S (2021-2020) at det på visse vilkår kunne stilles statleg delgaranti for nye bompengelån på riksvegprosjekt. Det skulle arbeidast vidare med retningslinjer for ordninga, under dette kriteria for aktuelle prosjekt 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 gjelde for nye riksvegprosjekt vedteke frå og med 2023 og med ei antatt investeringsramme på over 1 milliard kroner. Statens vegvesen skal forvalta ordninga på vegne av staten. Arbeidet med å etablere rammene for ei slik forvaltning pågår framleis.

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

Alle tall i MNOK

Vestland fylkeskommune	Garanti	Gjeld pr. 31.12.23	Likviditet pr. 31.12.23	Kommentar
Bypakke Bergen	6 100	4 600	30	
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 770	3 175	6	
Sotrasambandet	2 700	0	0	
Hardangerbrua	1 430	650	103	
Askøypakken	575	50	29	
Nordhordlandspakken	750	258	0	
Bømløpakken	620	281	35	
Førdepakken	600	0	262	
Kvinnheradpakken	170	110	7	
Kvammepakken	370	60	5	
Sum	17 085	9 184	477	
Rogaland fylkeskommune				
Rogfast	16 000	1 500	21	
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	1 433	
Ryfast * (garanti 70%)	4 943	6 250	18	Garanti 70%. Gjeld og likviditet på 100% basis.
Hauglandspakken	210	0	695	
Sum	28 153	7 750	2 168	
Agder fylkeskommune				
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	9 719	5 550	122	
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 61%)	3 166	0	0	
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	1 415	192	
Samferdselspakke for Kristiansandregionen fase 2	1 400	0	436	
Sum	17 285	6 965	750	
Stavanger kommune				
Ryfast (garanti 30%)	2 118			
Sum	2 118	0	0	
Vestfold og Telemark fylkeskommune				
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 39%)	2 024			
Sum	2 024	0	0	
Total sum	66 665	23 899	3 395	

* Nordhordlandspakken har et internlån på MNOK 8 trekt via konsernkonto i bank. Likviditet står derfor i 0 og MNOK 8 er en gjeld pr. 31.12.23.

Grøn finansiering

Ferde lanserte et nytt og oppdatert grønt rammeverk hausten 2022. Rammeverket gjør det mogeleg for Ferde å utferda grøne lån for å finansiera bybane, gang- og sykkelveg samt infrastruktur knytt til kollektiv transport og lågkarbon transport. Det grøne rammeverket bidrar til Ferde sin visjon om å sikra effektiv finansiering av framtidas samferdsel samt målsetjinga om ei ansvarleg finansforvaltning. Rammeverket er gjennomgått og vurdert av Cicero. Cicero gir ramme-verket ein samla Dark Green gradering og vurderer selskapsstyringa (governance) i Ferde som god. Cicero har vidare utført ei full vurdering av rammeverket i forhold til retningslinjene for EU taksonomien. Cicero vurderer utbyggingskategoriane som kvalifiserande økonomiske aktivitetar, med unnatak av kategorien for lågkarbon transport som er vurdert som delvis kvalifiserande. Det er vurdert som sannsynleg

at Ferde sine oppdragsgjevarar som står for sjølve utbygginga av infrastrukturen etterlever berekraftig utbygging gjennom DNSH kriteria (Do No Significant Harm). DNSH kriteria set krav til påverknad av ytre miljø gjennom klimatiltak, vassressursar, sirkulærøkonomi, ureining og biodiversitet. Vidare konkluderer Cicero med at Ferde i all hovudsak tilfredsstiller krava til å ivareta berekraftige sosiale forhold i form av helse miljø og tryggleik, menneskerettar og likestilling (social safeguards).

Rammeverket er utarbeida i høve til beste praksis, relevante standardar og retningslinjer for grøn finansiering. Kvar enkelt kategori for grøn finansiering er kartlagt mot ICMA (International Capital Market Association) sine 2021 prinsipp for grønne obligasjonar, LMA (Loan Market Association) grønne lån prinsipp, FN sine berekraftsmål og mot EU taksonomien sine kriterium for tilpassing og motverknad av klimaendringar.

Ferde etablerte sitt første grønne rammeverk hausten 2019 og har sidan då vore en betydeleg aktør i den norske marknaden for utferding av grønne obligasjonar. Grønne lån bidrar til at kapitalen fasas inn mot berekraftige økonomiske aktivitetar. Grønne lån gjev normalt sparte kostnader samanlikna med vanlege lån, men også ein 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 delar av prosjekt som er innanfor det grønne rammeverket. Ferde har per i dag lånt 4,6 milliardar kroner gjennom grønne obligasjonar, som i hovudsak er nytta til finansiering av Bybanen i Bergen.

Overskottslikviditet

Selskapet sin samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av året på 3 551 millionar kroner, kor 2 386 millionar er bankinnskott og 1 165 millioner kroner er plassert i rentefond. Løpande likviditetsbeholdning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging,

låneopptak og låneforfall. Ferde oppnår svært gode vilkår på bankinnskott, noko som sikrar ein god basis for avkastning på overskottslikviditeten.

6.4. Finansiell risiko

Ferde skal ha ein sunn risikokultur basert på å vera open, transparent og kompetent. Ferde utøver finansiell risikostyring innanfor rammene av finansreglementet som er godkjent av styret. Ferde har jamleg møte i risikokomiteen som har som oppgåve å overvaka selskapet si risikostyring, internkontroll og at ein held seg til finansreglement og regulatorisk 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 prosjekts 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 uten en vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnader. Ferde søker å redusere likviditetsrisikoen gjennom spreiding av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, diversifiserte finansieringskjelder, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarar, samt mogelegheit for å låne internt. Ferde har en konsernkontostruktur som gjer det enklare å trekkja på likviditet internt mellom prosjekta.

Rente og kreditt risiko

Ferdes finansieringskostnad er påverka av to hovudelement; marknadsrenta og kredittpåslag.

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på selskapet si finansiering som følgje av endringar i marknadsrenta. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtaler for å begrensa renterisiko. Det er også viktig å merke 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 våre finansieringskostnader på den flytande delen av gjelda. I oppgangstider med hø inflasjon vil Ferde kunna prisjustera takstar og truleg også oppleve gode trafikk tall som kompenserer for høgare renter på den flytande delen av gjelda.

Kredittrisiko eller marginrisiko er risikoen for at risiko-påslaget for å låna ut pengar til Ferde spesifikt og marknaden generelt aukar. Kredittrisiko kan reduserast ved å nytta fast margin på uteståande lån og ved 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 forpliktingar eller andre forpliktingar som rammar inntektene eller verdiane til Ferde. Ferde har tidlegare hatt ein stor kundemasse med både avtalekundar (AutoPASS) og kundar utan avtale. Dette innebar at ingen enkeltfordringar mot kundar utgjorde ein signifikant risiko. I samsvar med føringane i bompengereforma skilde Ferde i 2021 ut utferdarverksemda Flyt AS (AutoPASS kundar) og selde den til Gjensidige Forsikring ASA. Dette betyr at omlag 90 prosent av inntektstraumen er flytta utanfor Ferdes si administrering, og motpartrisikoen er flytta frå mange små krav til få store viktige krav mot utferdarverksemdene. 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 bidrar til å sikre ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskott, plasseringar eller finansielle avtaler som rentebytteavtalar.

6.5. 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 vurdera måloppnåinga av bompengereforma på strategisk nivå. Driftskostnader er opp per passering, men ned i prosent av passeringsinntekter. Finanskostnader er opp som følge av betydeleg auka renter i løpet av året.

Måletallsindikator:	2023	2022	2021
Driftskostnad* pr passering (i kr)	kr 0,90	kr 0,85	kr 1,09
Driftskostnad* i % av passeringsinntekt (i %)	6,20 %	6,50 %	8,50 %
Driftskostnad* i % av passeringsinntekt + offentlege tilskott (i%)	6,00 %	6,30 %	8,10 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso (i %) frå norske kundar utan AutoPASS-avtale	21,6%**	22,4%***	26,30 %
Gjennomsnittlig finanskostnad (i %)	3,85 %	2,29 %	1,59 %

*Nøkkeltall for driftskostnader er basert på formel fra Samferdselsdepartementet og ekskluderer alle avskrivninger. Dersom man inkluderer avskrivninger vil driftskostnader per passering og i % av passeringsinntekt være hhv. 0,97 og 6,6% for 2023.

**Status pr november 2023. Fakturaløpet for krav i desember ikke er ferdig pr 12.02.24 Måletallsindikatoren er forventet å endre seg noe når de siste kravene for 2023 oversendes til inkasso.

***Reviderte opp fra tidligere og foreløpig tall på 20,0% fra årsrapport 2022.

7. Utvikling og drift

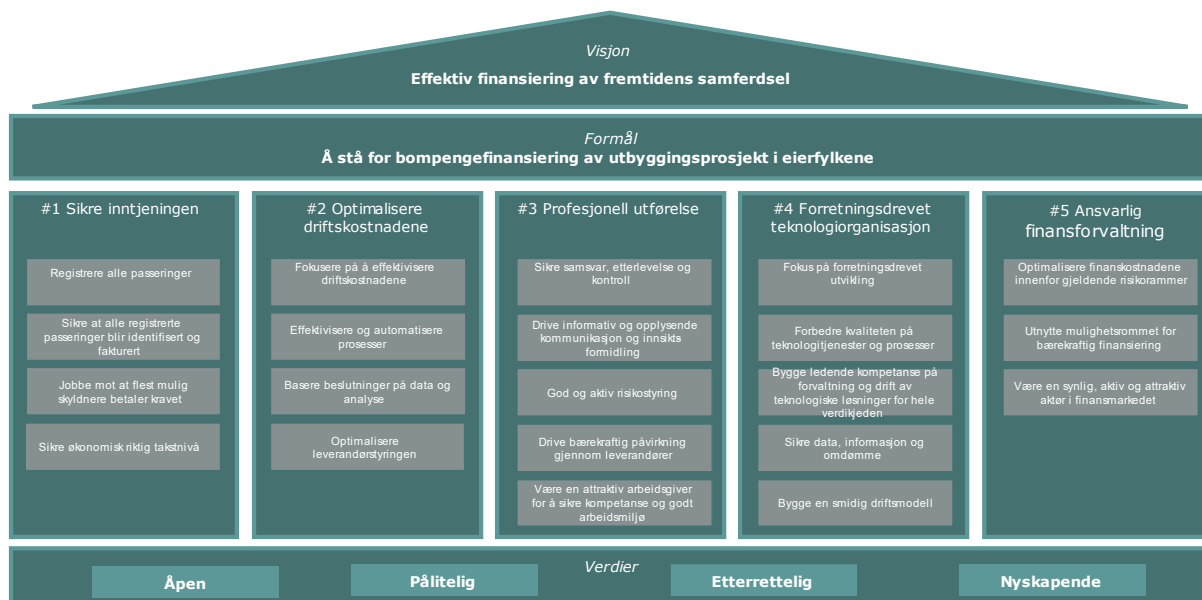
7.1. Utviklingsoppgåver

Strategi 2024 – 2026

Styret i Ferde har i møte 13. desember 2023 vedteke 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 nå med å operasjonalisere og implementere delmåla på avdelingsnivå.

Berekraft

Som ein del av strategiarbeidet for perioden 2024 – 2026 har tilnærminga til berekraft vore sentral. Ferde har valt å tilnærma strukturen til berekraftsrapportering i samsvar med EU sitt direktiv om berekraft i framtidig rapportering. CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) er eit nytt direktiv som skal sikra at bedrifter rapporterer kva innverknad verksemda har på sosiale og miljømessige aktivitetar. Rapportering etter dette direktivet kjem til å bli gjeldande for Ferde for rapporteringsåret 2025. Ferde har eit eige kapittel om berekraft i årsrapporten for 2023.

Skymigrering og ny IKT strategi 2024 - 2026

Ferde ønskjer å styrka verksemda gjennom en tydeleg IKT strategi og fornya IKT driftsmodell, kor ein blant anna oppnår høgare fleksibilitet i drifta og endringskapasitet gjennom skymigrering av selskapet sin IKT portefølje. Det strategiske formålet med å fornya IKT driftsmodellen er å styrka Ferde sin posisjon som bompengeselskap for framtida.

Mål satt for prosjektet	Status	Kommentar
• Definere og beslutte ny IKT strategi for perioden 2024-2026		Ferdigstilt og implementeringsarbeid igangsatt.
• Migrere resterende IKT applikasjoner til skydrift		Arbeidet med migrering av applikasjonsporteføljen til sky og ut av Ferde sine lokaler er ferdigstilt.
• Optimalisere drifts og forvaltningsmodell for selskapets IKT applikasjoner i skyen		Arbeid i henhold til plan.
• Sikre at selskapet blir ISO 27001 sertifisert		Arbeid i henhold til plan. Stage 1 av sertifisering gjennomført 19.-20.02. Stage 2 og siste del gjennomføres 15.-17. april
• Sikre at selskapet etterlever personvernsregelverket (GDPR)		Identifiserte brudd er lukket og tiltak som var besluttet er gjennomført. Pågår videre arbeid på GDPR, blant annet i forbindelse med ISO 27001.
• Sikre at selskapets ansatte har en effektiv og positiv arbeidshverdag gjennom forbedret bruk av IKT applikasjoner		Arbeid i henhold til plan og godt i gang med arbeid på kartlegging av brukeropplevelse og kompetanse.

Kvalitetsutvikling og HMS

Ferde har arbeidet aktivt det siste halvåret med å integrera informasjonssikkerhetsstyring i verksemda sitt leiingssytem. Dette integrerte leiingssytemet legg til rette for strukturert arbeid med kvalitet, helse, miljø og sikkerheit (HMS), ytre miljø, berekraft, personvern og informasjonstryggleik. Dette systemet sikrar tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og bidrar til ei effektiv og målretta drift, systematisk arbeid med forbetringar, riktig og påliteleg rapportering og at lovar, reglar og styringskrav vert haldne.

Selskapet er godt i gang med sertifiserings prosessen mot ISO/IEC 27001:2022 (Informasjonstryggleik). Steg 1 sertifiseringsrevisjon er gjennomført med positive resultat.

I løpet av 2023 Ferde gjennomførte fem internrevisjonar med vurderingar knytt til etterlevnaden av krava i Personvernloven, Forvaltningsloven, Byggherreforskriften, HMS regleverk og NS-EN ISO 9001:2015 og NS-EN ISO 14001:2015. Resultata av revisjonane har vore positive, utan avvik og dei fleste av tiltaka er gjennomførte.

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 sikre at verksemda sine aktivitetar vert planlagt, organisert, utført og vedlikehalde i samsvar med krav fastsett i retningslinjene for risikostyring og internkontroll. Som ein del av internkontrollen overvaker selskapet jamleg fastsette indikatorar

for å følgja utviklinga og måla resultat som igjen vil danne grunnlag for avgjerder for styringa av verksemda.

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

Ferde har eit 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.

Utvikling av vegkantsystemet

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

Flytting av stasjonar

- Stasjonen på Forussletta (CP209) i Bypakke Nord-Jæren vart flytta til midlertidig lokasjon 21.januar.
- CP604 Tanangerveien og CP201 Diagonalen er tidlegare sette i drift på midlertidige lokasjonar.
- I midten av mai skal ny Paradis bru i Bergen flyttast frå båt til land, stasjonen ved Krambua må då midlertidig riggast ned for å slepa transporten forbi. Flyttinga skjer på kveld/natt.
- Følgjande stasjonar på Nord – Jæren vil i framtida bli råka av byggeprosjekt (Bussveien m.m.):

- CP301 Fv44 Strandgata
 - CP302 Roald Amunds.gt.
 - CP304 Oalsgata
 - CP110 Lagårdsveien
-
- Ferde arbeider med å skaffa portable og/eller mobile stasjonar som t.d. kan nyttast ved flytteprosjekt.

Avslutting/nedrigging

Innkrevjinga til Rv 45 Gjesdal i bomstasjonen på Øvstabø på Fv450 vart avslutta 15. februar 2024.

Opning av ny stasjon

Ny stasjon (CP6) i Nordhordlandspakken, på strekninga Marås – Soltveit på Radøy reknar vi med kan opna 30. april, då vegen opnar.

Komande nye stasjonar

- Sotrasambandet (stasjonar på ny og gamal bru, planlagt opning i juni 2027)
- Samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 3 vart vedteke i Stortinget 23.mai 2023. Det vert etablert 10 nye stasjonar i tillegg til dagens stasjonar
- E16 Arna – Stanghelle (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- E39 Storehaugen – Førde (ikkje vedteke enno).
- E134 Seljestad – Røldal (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- E18 Tvedestrand – Dørdal (sjå lenger bak)
- E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, tre stasjonar kjem frå 2025 og utover.
- Det kan koma endringar i tal bomstasjonar/bompengeopplegget i prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal (ikkje vedteke enno)

Installasjon av alarmsystem (skalsikring) pågår, men er ikkje sett i full drift. Installeringa har blitt noko forseinka på grunn av at mykje snø har gjort det vanskeleg å koma til for installering.

Rammeavtale for portalar (inklusive riving av stasjonar) har vore ute på anbod med frist 21.feb. Det har kome fleire interessentar.

7.2. Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2024 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje.

Rettsprosessar

Ferde har for tida ingen pågåande rettsprosessar.

Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport

Sidan førre eigarrapport er innkrevjinga i bompengeprosjektet Rv45 Gjesdal på Fv450 i Gjesdal avslutta. Innkrevjinga stogga 15.02.2024.

Takstendringar sidan førre rapportering

Prisjustering av bompengetakstane

Takstane i Bypakke Bergen vart prisjusterte ved nyttår. Elles har det ikkje vore prisjusteringar av bompengetakstane sidan førre eigarrapport. Med utgangspunkt i utviklinga i kpi-indeksen tom. 10. februar 2024, vil det i løpet av våren bli søkt om prisjusteringar i dei fleste andre prosjekta.

Redusert elbilrabatt

Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) vart rabatten for nullutsleppskøyretøy redusert 1. januar frå 50 prosent til 30 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt. Taksten auka frå 10,40 kr. til 14,56.

Redusert grunntakst i kombinasjon med redusert elbilrabatt

Den 8. februar kl 12:00 vart bompengetakstane i bomstasjonane for Rv13 Ryfast endra med 10 prosent i staden for 15 prosent (ref. førre tekstendring frå 3. mai 2023). Samtidig var rabatten for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 redusert frå 50 til 30 prosent etter fråtrekk av brikkerabatt. Taksten for ei passering med eit nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 i Ryfylketunnelen med fråtrekk for brikkerabatt er no kr. 91,84. Takstar og rabatt vart justert med grunnlag i takstvedtak gjort av Vegdirektoratet 3. januar 2024.

Takstendring ved oppstart av innkrevjing etter ny proposisjon

Innkrevjinga til revidert Askøypakke, Prop 101 S (2021–2022), *Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland*», starta opp 1. desember 2023. Taksten i takstgruppe 2 auka frå 69 kr. til 82 kr. og innkrevjinga starta opp i den femte bomstasjonen i Askøypakken, i Kleppeveien. Innkrevjinga skjer med grunnlag i takstvedtak gjort av Vegdirektoratet 9. oktober 2023.

Prop. 89S (2022 – 2023), «*Endringer i utbyggingen og bompengeopplegget for E39 Kristiansand vest – Røyskår i Agder fylke*», som vart vedteke i Stortinget 23. mai 2023, medfører nye og høgare takstar for alle stasjonane og at talet på stasjonar vert redusert frå ni til sju i høve til opphøveleg proposisjon. Basert på takstane i proposisjonen og trafikkutviklinga i dei fire stasjonane som er i drift, søkte Ferde Vegdirektoratet om nye takstar 15. desember 2023. Vegdirektoratet gjorde takstvedtak 4. januar og takstane vart endra 8. februar.

Komande takstendringar

Takstsøknadar

Ferde søkte 2. februar Vegdirektoratet om takstvedtak for oppstart av innkrevjing til fase 3 i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Prop 88 S (2022-2023) Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder vart vedteke i Stortinget 23.5.2023 og prosjektavtalen vart signert 30.01.2024. Det er i dei lokalpolitiske vedtaka lagt opp til at det nye takstopplegget allereie skal byrja å gjelda før dei ti nye bomstasjonen er etablert.

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. Det er uvisst om forslaget vert politisk behandla. Ferde er kjent med at det i regi av Miljøløftet vert sett på alternative løysingar. Sjå også fylkesdirektøren si «samlesak» lenger nede.

Forslag om redusert elbilrabatt i Bømlopakken vart sendt til Bømlo kommune og Vestland fylkeskommune 28.november 2023. Kommunestyret i Bømlo slutta seg til forslaget i møte 20. februar 2024. Saka kjem opp i fylkestinget i Vestland i mars, i ei samlesak (sjå nedanfor).

Ferde sendte 3. januar 2024 forslag om redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy i bompengeprojektet E39 Rogfast til lokalpolitisk behandling hjå Rogaland fylkeskommune. Fylkestinget slutta seg til forslaget i tingmøte 20.februar.

Forslag om redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy i strekningsvise bompengeprojekt i Vestland vart sendt frå Ferde 3.januar til lokalpolitisk handsaming i Vestland fylkeskommune. Samlesaka «Mogleg med 70% elbiltakst i bompengeprojekt» vert handsama i tingmøte 19. mars. Fylkesdirektøren har innstilt på at fylkestinget samtykkjer i at bompengepakkar i Vestland kan redusere rabatten for lette nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 på inntil 30 prosent av ordinær takst, både i eksisterande og framtidige bompengepakkar, gitt at projektkommunen(ane) gjer tilsvarande vedtak – og at strekningsvise bompengeprojekt i Vestland får redusert rabatten for lette nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 til 30 prosent av ordinær takst, både i eksisterande og framtidige strekningsvise bompengeprojekt.

7.3. Prosjekt med planlagt oppstart i 2024

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».

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 legg ein opp til skal

etablerast snarast mogeleg og det er føresett at fase 3 av pakken overtar alle forpliktingane frå Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, Prop. 95 S (2020–2021). Garantibeløpet er 2,2 mrd. 2018 kr. Det er lagt opp til eit bompengebidrag på 4,4 mrd. kr. Det er lagt opp til å utvida gjeldande bompengoordning (5 stasjonar) med 10 nye bomstasjonar:



Medio oktober 2023 hadde Vegdirektoratet fått fullmaktene sine frå Samferdselsdepartementet, og Ferde fekk presentert eit utkast til prosjektavtale (avtalen som formelt plasserer prosjektet i Ferde sin portefølje). Bomprosjektet består både av ei strekningsvis utbygging (E39 Kolsdalen-Gartnerløkka) og ein porteføljestyrt pakke. Denne kombinasjonen skapte utfordringar når vi skulle inngå prosjektavtale og seinare finansieringsavtale for prosjektet. Utfordringane var spesielt knytt til tilgjengelege verkemiddel ved sviktande økonomi i prosjektet og kva aktørar som skal vera høyringspartar ved takstendringer.

Agder fylkeskommune blei orientert om disse utfordringane i brev datert 15.12.2023, kor det ble signalisert at det kunne ta tid å finna løyvingar, med den konsekvensen at oppstarten av 10 nye bomstasjonar knytt til prosjektet kunne bli forsinka. Dialogen om utfordringene og løysningar pågjekk fram til januar 2024, og prosjektavtale blei signert 31. januar 2024.

Takstjustering i 5 eksisterande bomstasjonar

I det faglege grunnlaget til Prop. 88 S (2022-2023) vart det lagt opp til at dei 5 eksisterande bomstasjonane skulle få justerte takstar så snart som mogeleg etter at proposisjonen var vedteken. Ferde har sendt søknad om nye takstar basert på Prop 88 S (2022-2023), og ventar på takstvedtak fra Vegdirektoratet. Vi har seinare blitt orientert om at ein ikkje ønskjer justering av takstane før juni 2024.

Levering av 10 nye bomstasjonar

Rent formelt får Ferde ansvaret for etablering, anskaffing, montering og drift av vegkantutstyr når prosjektavtale og finansieringsavtale blir etablert. Prosjektavtalen blei signert med Vegdirektoratet 30. januar 2024 og finansieringsavtalen er i prosess med Statens vegvesen avdeling for transport og samfunn for signering.

I mal for finansieringsavtale finst følgjande standardregulering av leveringstid;

«Det må påregnes inntil 18 måneder før Selskapet kan starte innkreving som følge av anskaffelse, etablering og testing av innkrevingsutstyret.»

Vi har motteke underlag frå Statens vegvesen avdeling for transport og samfunn gjeldande dei 10 nye bomstasjonane og det vert jobba mot avtaleparten vår på bomstasjonar for å bestilla nødvendig utstyr. Vi styrer etter ein plan om levering av bomstasjonane i løpet av 2024, men det eksisterer uvisse som Ferde ikkje rår fullt ut over. I hovudsak består desse av;

- Det kan oppstå forseinkingar hos leverandør av utstyret (globale leveransekjeder)
- Oppdragsgjevar må levera på ansvar sitt i forhold til etableringa av bomstasjonane
- Endeleg bomstasjonsplassering må avklarast lokalpolitisk

7.4. Framtidige prosjekt

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabrua

Sotrasambandet er venta å opna innan 1.07.2027. Garantisten Vestland fylkeskommune ønskjer å halda fast på at det skal vera bom på sideveg (den gamle brua) i dette prosjektet. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Bruttobompengeinntekter 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.



E18 Tvedestrand – Dørdal

Stortinget vedtok 23. mars 2021 Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder til Stortinget. Dette prosjektet er Ferde sitt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr. og i km.) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtalar mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans. 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 innkrevjingskostnader. 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. Det pågår reguleringsplanlegging i Kragerø-Bamble, med forventa planvedtak rundt årsskiftet 2024/2025. Det pågår også reguleringsplanlegging for strekninga Tvedestrand – Gjerstad, men her er framdrifta noko usikker. I Gjerstad pågår det ikkje planlegging per no.

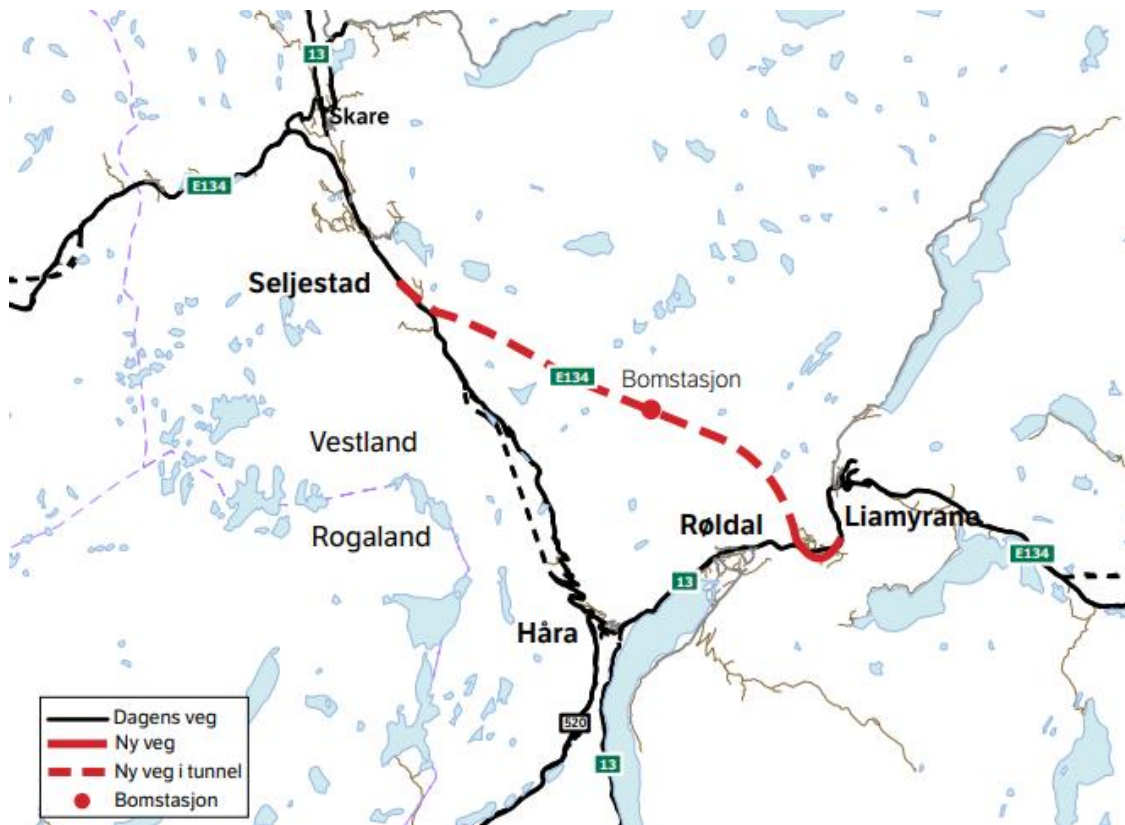
Utbygginga ligg noko fram i tid og delparsellane vil truleg ikkje bli bygde ut samstundes, opplyser Nye Veier. Det er uvisst kor tid det vil koma bompengeinnkrevjing i dette prosjektet.

Prosjekt som er til behandling i Stortinget

E134 Røldal – Seljestad

Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland* vart sendt til Stortinget 26. januar 2024. Det er venta at proposisjonen vert vedteke i stortinget 19. mars. Kontrakten på å byggja 123,5 km. tunell vil då kunna bli lyst ut juni. 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 bompengebidrag på 691 mill. 2024-kr. Dette utgjør 16,9 prosent av finansieringsramma. Garantibeløpet er 1367 mill. kr. Innkrevjinga vil skje som etterskottsinnskrevjing i ein bomstasjon i tunell, og innkrevjingsperioden er 15 år. Det er lagt opp til at rekvireringa frå Ferde startar frå 2027 og at bompengeinnkrevjinga kan ta til frå 2032.



Proposisjon: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-89-s-20222023/id2969643/>

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

Bypakke Haugesund og fastlands Karmøy

Ein ny bompengepakke (bypakke) for Haugesund- og fastlands-Karmøy er vedtatt av Haugesund bystyre, Karmøy kommunestyre og Rogaland fylkesting. Det er lagt til grunn 2,95 mrd. 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 4,4 mrd. kr (2022-kr).

KS2 er gjennomført og arbeidet med proposisjonen er i gang. Det er mogeleg at denne vert lagt fram for stortinget før sommaren 2024.

Forlenging av Førdepakken

Det er gjort lokalpolitiske vedtak om forlenging av Førdepakken, ref. sak PS41/2023, handsama i fylkestinget i Vestland 13.06.2023. Regjeringa har 8. desember 2023 gjeve tilsegn om forlenging. Men sjølv om Samferdselsdepartementet har gitt tilsegn om at det kan arbeidast vidare med sikte på ei forlenging av bompengerperioden på fem år, må ei sak om forlenging på vanleg måte leggjast fram for Stortinget. Vestland fylkeskommune skriv forslag til proposisjon våren 2024. Departementet vil truleg leggja fram proposisjon for behandling i stortinget i november 2024.

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 føresett å vera på 5,7 mrd. 2021-kroner. Den statlege andelen utgjer om lag 76 pst og bompengeandelen utgjer om lag 24 pst. Garantibeløpet er rekna til å vera 1982 mill. 2021-kroner. Bompengerperioden er 15 år og innkrevjinga vil skje i to bomstasjonar. Reguleringsplanen for prosjektet har vore på høyringa, med høyringsfrist 17 februar 2024. Deretter skal reguleringsplanen behandlast politisk. Den vidare framdrifta er 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. Bompenggebidraget er 598 mill. 2020 kr. og utgjør om lag 20 prosent av finansieringsopplegget. Grunna kostnadsvekst vedtok fylkestinget 26.04.2022 å utvida garantiramma til 972 mill. kr. Brukarane av ny E39 Bue-Ålgård betalar for lengda ein køyrer, og med ein lik kilometertakst på heile strekninga. Det vert to bomstasjonar – ein på strekninga Bue-Skurve - og ein på strekninga Skurve - Ålgård. Reguleringsplanane for ny E39 mellom Bue og Ålgård er vedteke av kommunestyra i Bjerkreim og Gjesdal.

Prosjektet er ikkje prioritert av Nye Veier for utbygging.

E16 Arna – Stanghelle

Fylkestinget i Vestland slutta seg 22.6.2022 til at utbygginga av E16 Arna-Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansiert med bompengar. Det er førebels lagt til grunn 14 827 mill. 2021-kr i styringsramme og 17 163 mill. 2021-kr i kostnadsramme for E16 Arna - Stanghelle. Bompenggebidraget er

førebels rekna til 3 160 mill. 2021-kr. Regjeringa sette av 300 millionar kroner i statsbudsjettet for 2024 for å forbetra fellesprosjektet (veg/bane) mellom Arna-Stanghelle slik at det kan gjerast klart til oppstart.



Bilete: Statens vegvesen

Masfjordsambandet/Masfjordbrua

Fylkestinget i Hordaland vedtok 12.12.2017 eit bompengelopplegg for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, men knytte vilkår til søknaden. Fylkestinget føresette at prosjektet vart fullfinansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunalt bidrag. Vestland fylkeskommune har i brev til Samferdselsdepartementet og Kommunal og - distriktsdepartementet 23.6.2022 bedt om å få avklart status for søknaden og kva som skal til for at Masfjordsambandet kan bli godkjent som ferjeavløysingsprosjekt og bompengeprojekt. Samferdselsdepartementet har i svarbrev til Vestland fylkeskommune frå 24.3.2023 vist til at finansieringsplanen ikkje er i samsvar med retningslinjene for ordninga.

Ferde er kjent med at fylkeskommunen har starta arbeidet med ein finansieringsanalyse av prosjektet. Det er mogeleg at det ikkje er tilstrekkeleg trafikkgrunnlag for bompengefinansiering. Fylkeskommunen oppdaterer no trafikkgrunnlaget. Det er venta ei sak til fylkestinget i juni 2024, der også delfinansiering med bompengar vert vurdert.

Potensielle bompengeprojekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk

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

- Ein pakke for vidareutvikling av Fv547 på Karmøy. Karmøy kommune behandla i mai 2023 ei politisk sak om vidare strategi/ambisjonsnivå for dette arbeidet. Fylkeskommunen skisserte i sakspapira at ein ny pakke kunne forventast å vera i drift i 2029. Kommunen ønska svar på fleire spørsmål før den ville ta stilling til saka. Det er ikkje avgjort når saka eventuelt kjem opp igjen.
- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde), etter at Førdepakken er ferdig. Sak var venta å koma til lokalpolitisk handsaming våren 2023, men Statens vegvesen har sett arbeidet med det faglege grunnlaget for bompengesaka E39 Storehaugen-Førde på vent, til prioriteringane for prosjektet i den nye transportplanen er avklart. Vidare prosess for bompengesaka avheng av prioriteringane av dette prosjektet.
- Ny omkøyringsveg Fv44 Egersund sentrum
- E39 Ådland – Svevatjørn (Hordfast), bompengearbeidet her er også «lagt på is» i påvente av prioritering i NTP.
- Revidert bompengelopplegg for E39 Svevatjørn- Rådal.
- E39 Lyngdal vest – Bue (utsett inntil vidare)
- Fv7 Tokagjelet. Reguleringsplan kjem på 1. gongshøyring før sommaren 2024. Finansieringa er ikkje avklara. Samnanger kommune har sagt nei til bompengar, Kvam herad har akseptert bompengar
- Fv55 bru over Esefjorden. Sogndal kommune vil truleg behandla reguleringsplanen i mars. Det vert vurdert om trafikkgrunnlaget er stort nok til at denne brua delvis kan finansierast med bompengar.
- Austevollpakken 2. Vestland fylkeskommune har fått spørsmål om delvis ferjebetaling på gratisferjene i Austevoll kan øyremerkast til vegføremål i

kommunen. Det må avklarast om slik ferjebetaling må sjåast på som bompengar

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

Eigarmøte i 2024

Basert på styrevedtak frå 1. desember og i samråd med fylkeskommunane har Ferde fastsett slike datoar og møtetidspunkt for eigarmøte og generalforsamling for 2024:

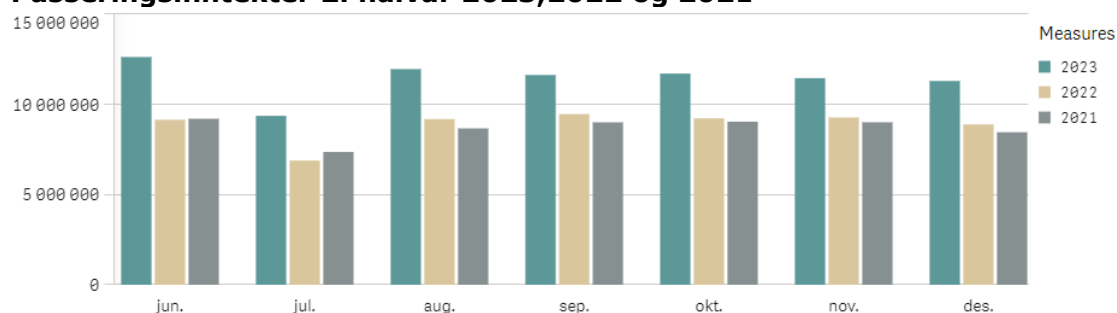
Generalforsamling	22. mars 2024	kl. 10:00 – 11:00
Eigarmøte nr. 1	22. mars 2024	kl. 15:00 – 16:00
Eigarmøte nr. 2	20. september 2024	kl. 10:00 – 11:00

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

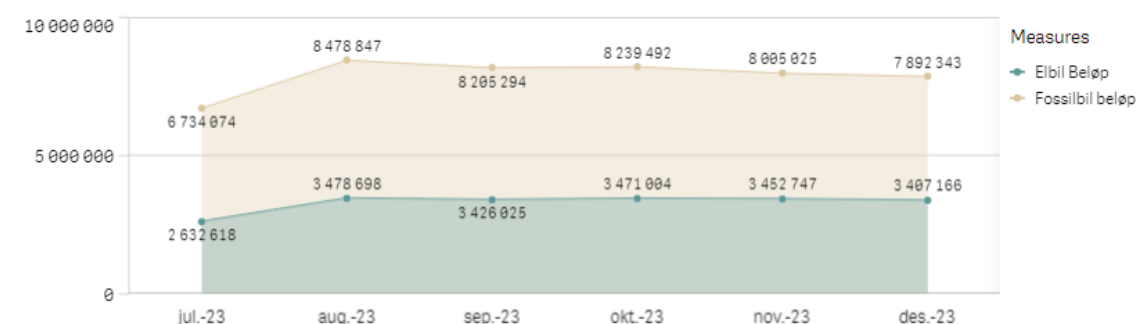
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Askøypakken	Prop. 197 S (2012–2013) Prop. 101 S (2021-2022)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028 (2033)

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



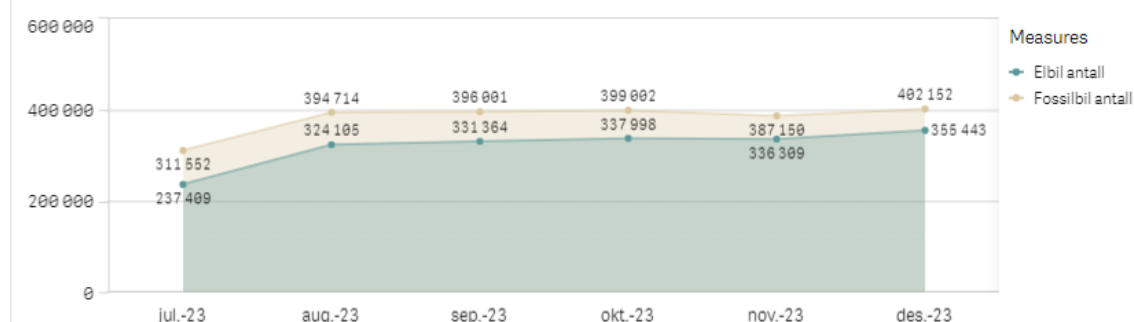
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 23 167. Det er 2269 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 15,75 kr. Det er 0,2 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 67,4 mill. kr. Det er 27 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 4 213 291 i 2. halvår. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 46 prosent i 2. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 40 prosent i 2. halvår 2023. Det er 1 prosent høgare enn i same periode i 2022

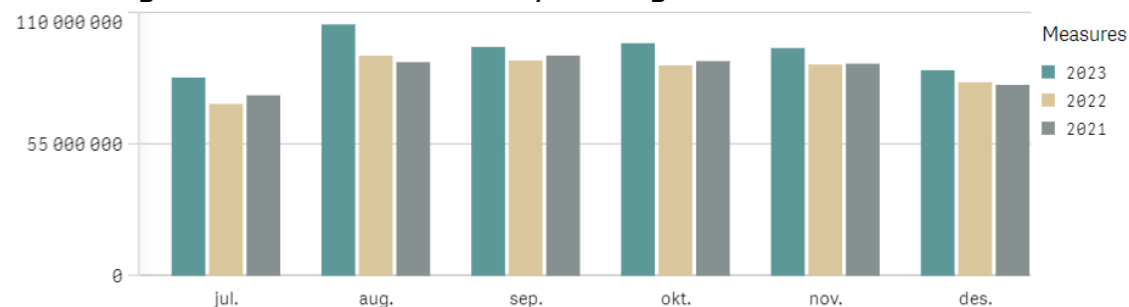
Kommentar

Inntektsauken skuldast takstauke 1.mars 2023, takstauke for takstgruppe 2 (tung bil) frå 1.desember 2023, innkrevjing i ny bomstasjon frå 1.12.2023 og trafikkauke. Inntektene har auka trass i at timesregel for fullprispasseringar vart innført frå 1.september 2023 og elbilandelen nærmar seg 50 prosent.

.

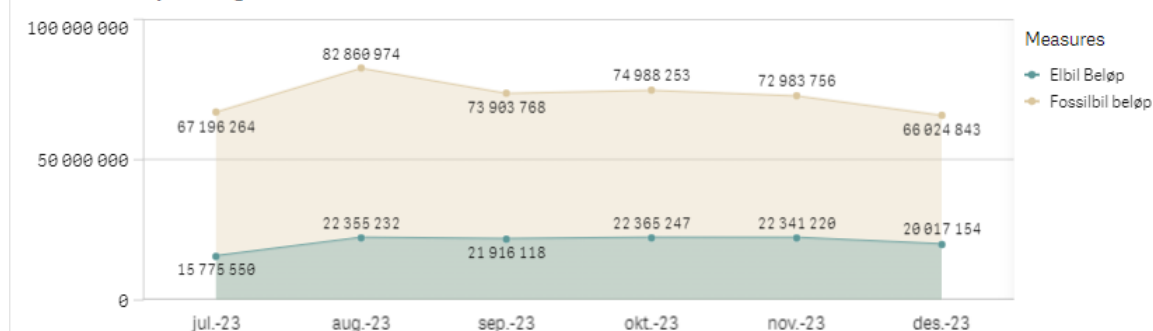
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Bergen	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 - 2037

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



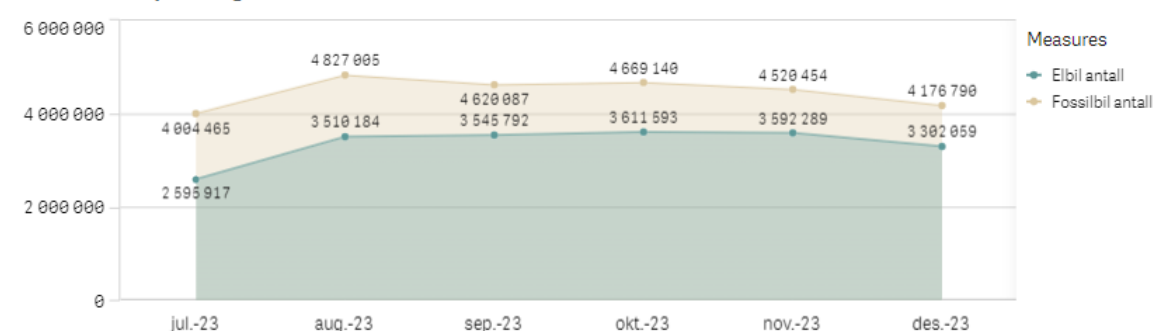
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 257 333. Det er 7333 høgare enn budsetttert.
Realisert snittakst i denne perioden er 12,12 kr. Det er 1,9 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 562,7 mill. kr. Det er 10 prosent høgare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar er 46 976 897. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

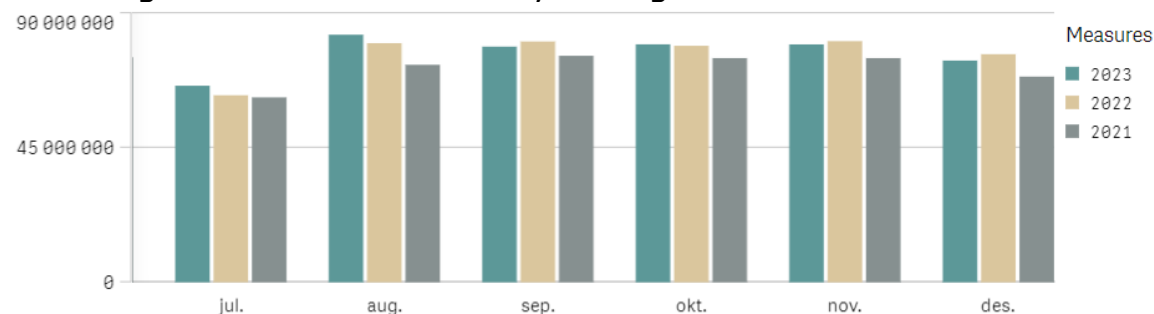
Andel elbilpasseringar er 43 prosent i 2. halvår 2023. Det er 6 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 47 prosent i 2. halvår 2023. Det er 2 prosent høgare enn i 2. halvår 2022.

Kommentar

Høgare passeringssinntekter i andre halvår 2023 samanlikna med andre halvår 2022 skuldast prisjustering av takstane frå 1. januar, auka elbiltakstar frå 1. mars og at trafikken har auka litt. Innføring av timesregel også for dei som ikkje har brikke frå 1. september og auka elbilandel har hatt negativ effekt på inntektene. Redusert elbilrabatt og/eller generell takstauke kan bli aktuelt for å få opp snittaksten.

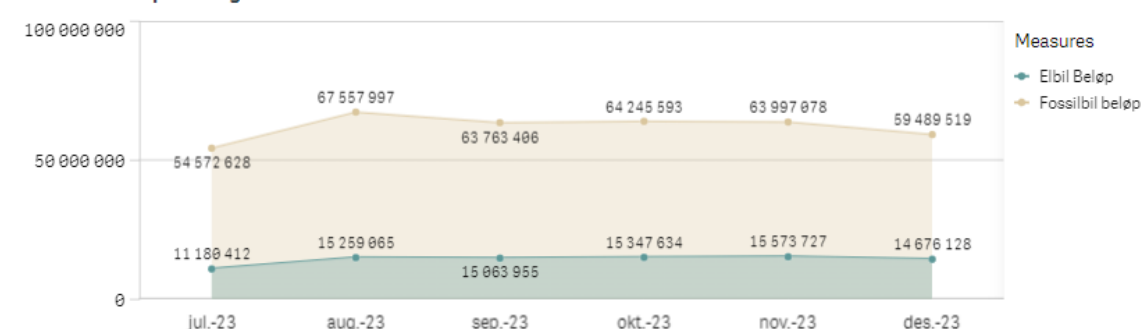
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Nord-Jæren	Prop. 47 S (2016 –2017)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

Passeringsinntekter 2. halvår 2023,2022 og 2021



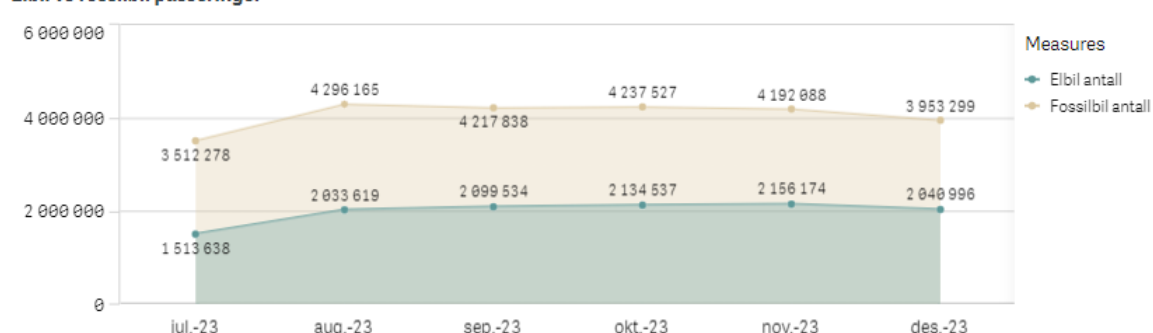
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 199 940. Det er 14 338 lågare enn budsjettet.
Realisert snittakst i denne perioden er 12,66 kr. Det er 1,2 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 460,7 mill. kr. Det er 0,3 prosent høgare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar er 36 387 701 i 2. halvår. Det er 0,4 prosent lågare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

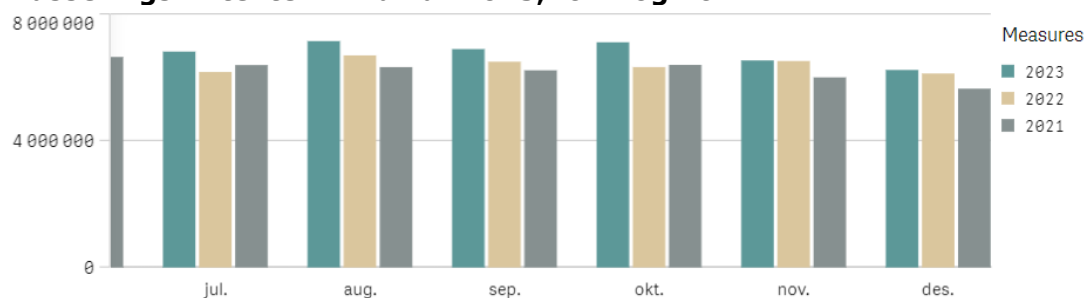
Andel elbilpasseringar er 33 prosent i 2. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 33 prosent i 2. halvår 2023, det er same som i 2. halvår 2022.

Kommentar

Trafikken er lågare enn lagt til grunn i proposisjonen og lågare enn i det lokale justerte bompenggeopplegget for pakken. Trafikk og inntekter i andre halvår 2023 er om lag som i same periode i 2022. Merk at på grunn av kompensasjon til Ryfast for felles timesregel med Bypakke Nord Jæren, vert om lag 21,2 mill. kr. trekte ut frå inntektene på 460,7 mill. kr. og overført til Ryfast

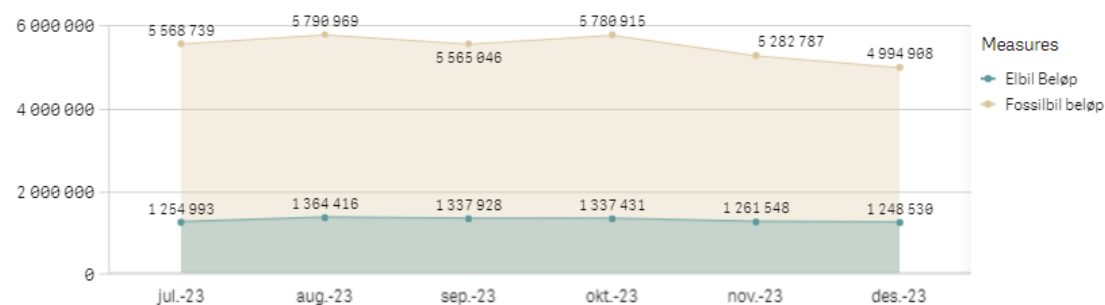
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bømlopakken	St. prop. nr. 78 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2028.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



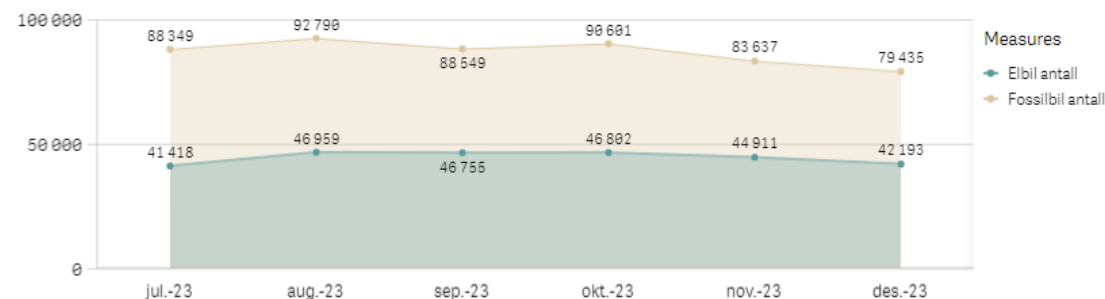
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 4288. Det er 365 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 51,83 kr. Det er 8,6 kr. lågare enn fastsett i revidert Bømlopakke.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 40,8 mill. kr. Det er 6 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar i 2. halvår er 792 399. Det er 4 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

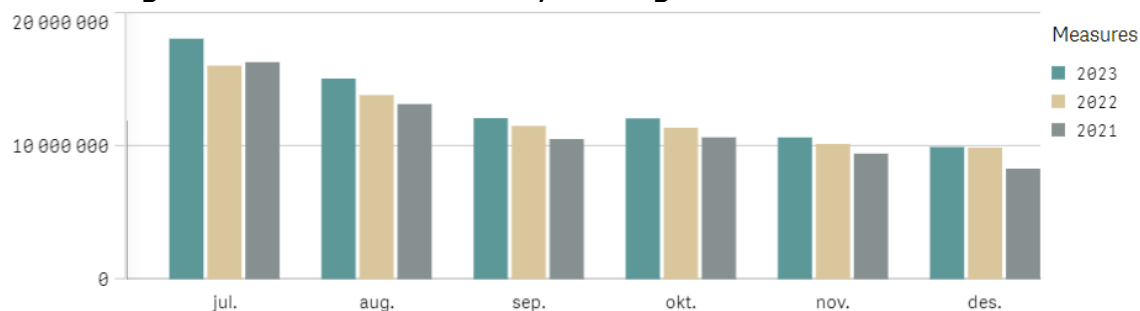
Andel elbilpasseringar er 34 prosent i 2. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 8 prosent i 2. halvår 2023, det er det same som i 2. halvår 2022.

Passeringinntekter og passeringar

Trafikken er høgare enn lagt til grunn i proposisjonen og inntektene i andre halvår 2023 er høgare enn i same periode i 2022, men snittinntekta er lågare enn forutsett. Redusert elbilrabatt på ferja Langevåg – Buavåg og på Spissøy, truleg frå sommaren 2024, vil auka snitttaksten for ei tid.

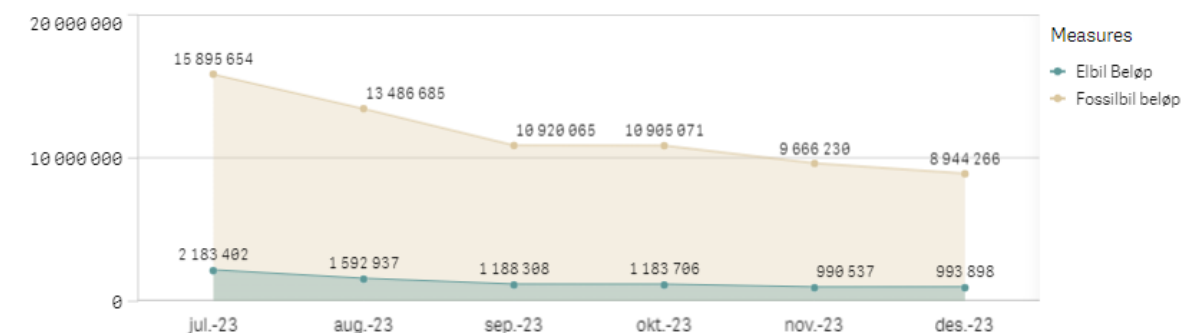
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
E18 Tvedestrand - Arendal	Prop. 86 S (2015-2016)	Nye Veier	2019 – 2034.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



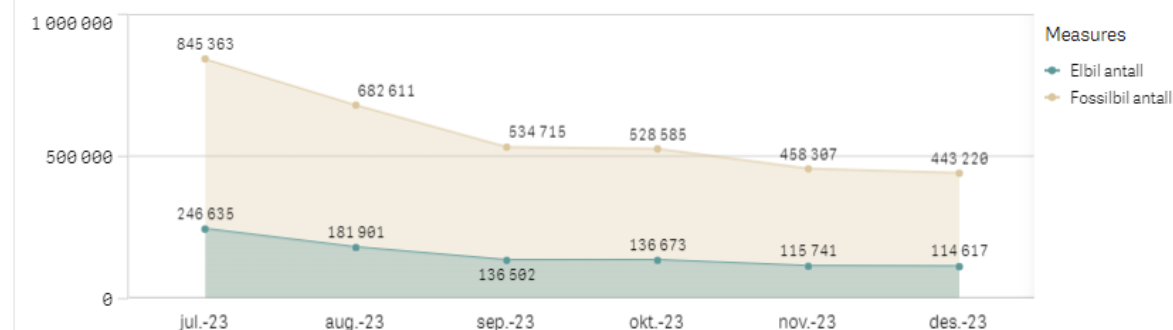
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 22 625. Det er 1515 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 17,54 kr. Det er 3,5 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 77,9 mill. kr. Det er 7 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 4 424 889 i 2. halvår. Det er 3 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

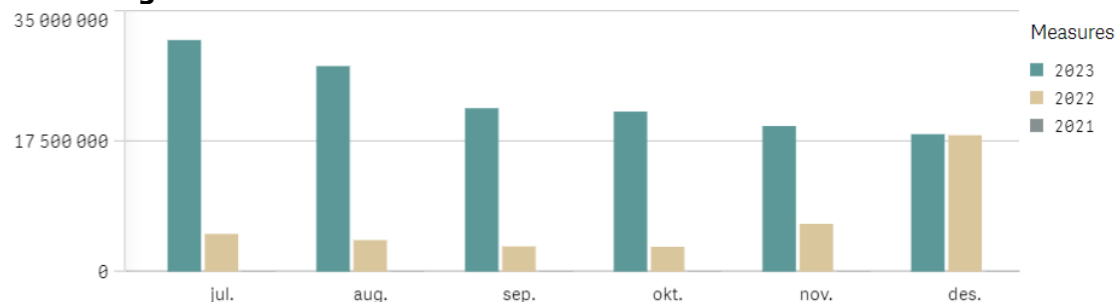
Andel elbilpasseringar er 21 prosent i 2. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 2. halvår 2023, det er same som 2. halvår 2022.

Kommentar

Talet på passeringar har auka i 2. halvår 2023 samanlikna med 2. halvår 2022. Trafikken og snittaksten er likevel lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Agder fylkeskommune har avvist å auka takstane for å oppnå fastsett snittakst, men ønskjer ei sak om dette i 2025. Redusert elbilrabatt kan også vera eit aktuelt tiltak som aukar gjennomsnittstaksten.

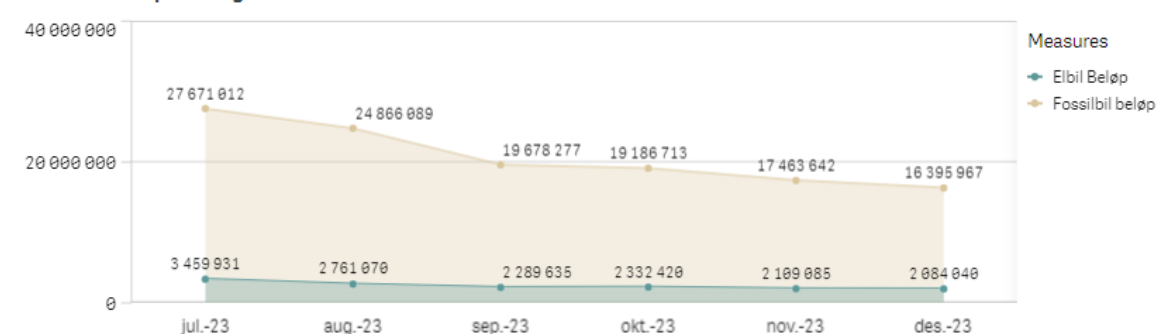
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Prop. 135 S (2016–2017). Prop 89 S (2022 – 2023)	Nye Veier	2022 – 2037.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023



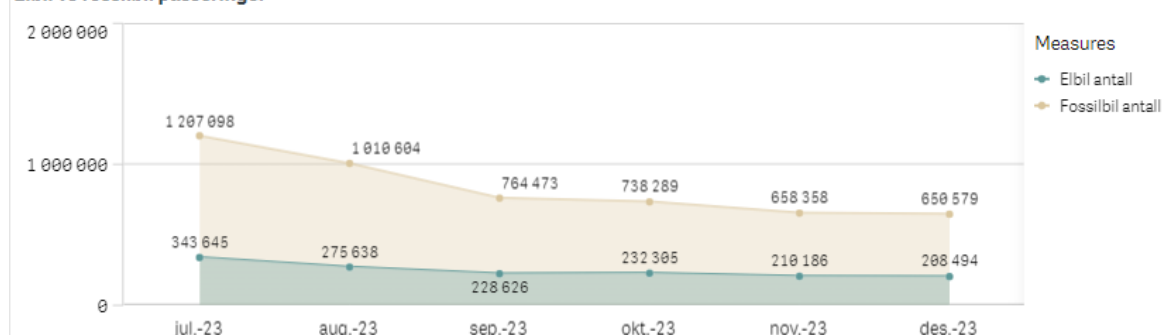
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 33 131. Det er 3269 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 21,81 kr. Det er 7,7 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 140,3 mill. kr.

Talet passeringar er 6 528 337 i same periode.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 23 prosent i 2. halvår 2023.

Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 2. halvår 2023.

Kommentar

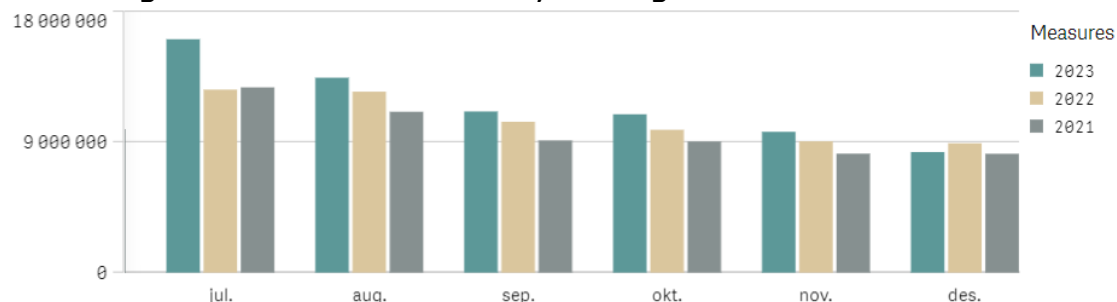
1.januar 2022 starta innkrevjinga i stasjonen på Skoieveien blei starta opp.

25. november 2022 opna tre nye bomstasjonar: Storemyr, Lohnelier og Holbekstjønn.

Realisert snittakst i 2. halvår 2023 er langt lågare enn lagt til grunn i Prop. 134 S (2016 – 2017). Innkrevjinga etter Prop. 89 S (2016 – 2017) med nye langt høgare takstar starta opp 8. februar 2024.

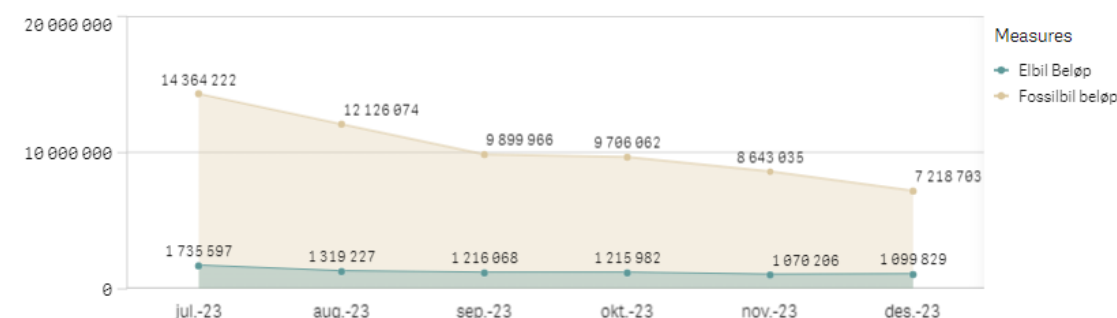
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Rogfast	Prop. 105 S (2016-2017) Prop. 54S (2021-2022)	Statens vegvesen	2019 – 2053.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



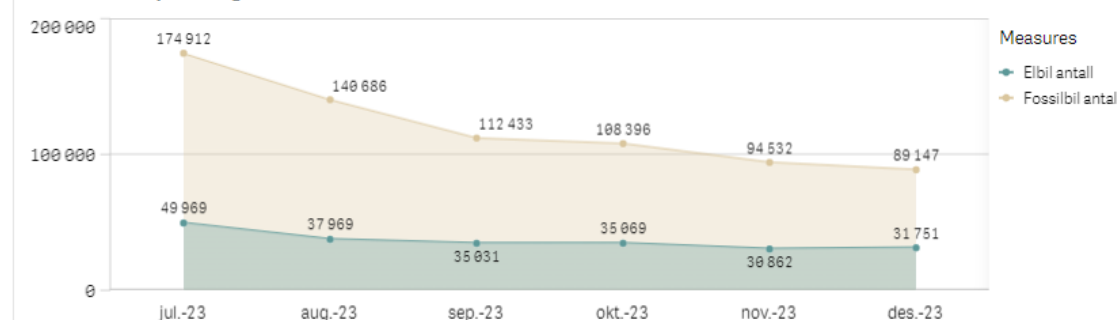
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 4841.

Realisert snittakst i denne perioden er 73,74 kr.

For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst i proposisjonane for prosjektet,

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 69,6 mill. kr. Det er 10 prosent høgare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar er 940 757. Det er 6 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

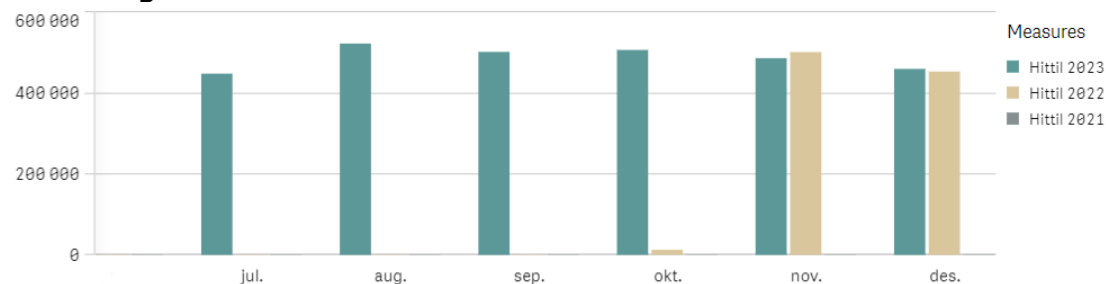
Andel elbilpasseringar er 24 prosent i 2. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 2. halvår 2022.

Kommentar

Trafikk og inntekter har auka frå andre halvår 2022 til andre halvår 2023. Takst for nullutsleppskøyretøy vert truleg innført sommaren 2024.

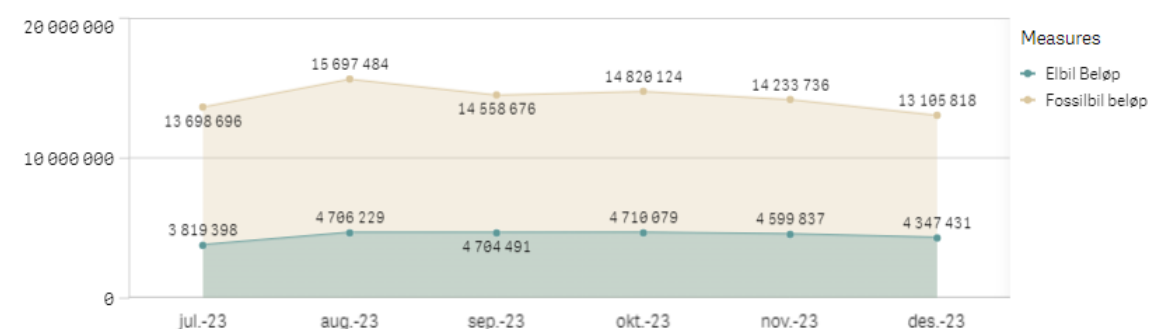
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
E39 Svevatjørn - Rådal	Prop 134 S (2013-2014)	Statens vegvesen	2023 – 2040.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023



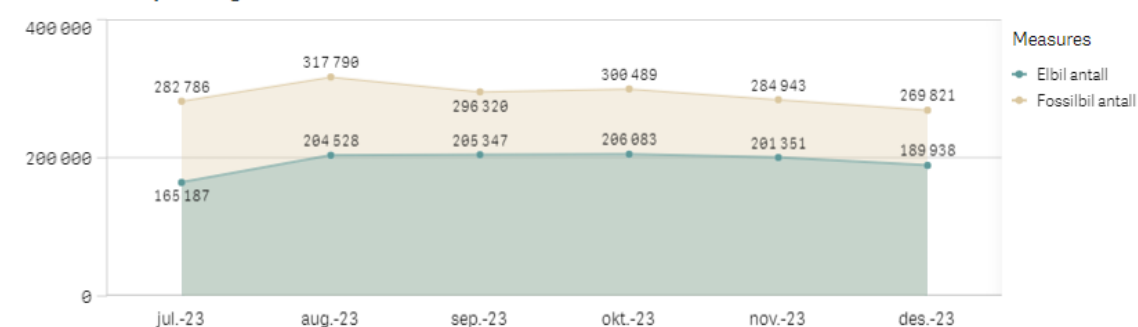
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 15 843. Det er 868 høgare enn budsjettert
Realisert snittakst i denne perioden er 38,99 kr. Det er 10,3 kr lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 113 mill. kr.
Talet passeringar i 2. halvår er 2 924 592.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 40 prosent i 2. halvår 2023.

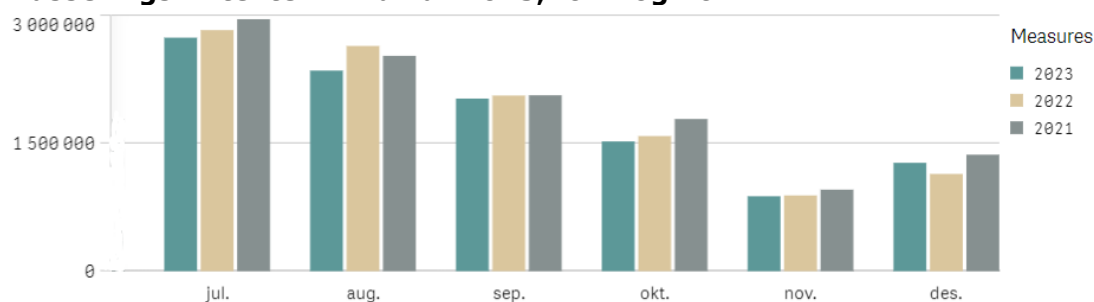
Andel fritakspasseringar er 2 prosent i 2. halvår 2023.

Kommentar

Innkrevjinga blei starta opp 31.10.2022. Talet på passeringar er høgare enn lagt til grunn i proposisjonen, men den realiserte snittaksten er lågare enn fastsett grunna langt høgare elbilandel enn lagt til grunn i takstsaka som Vegdirektoratet hadde på lokalpolitisk høyring før innkrevjinga starta opp.

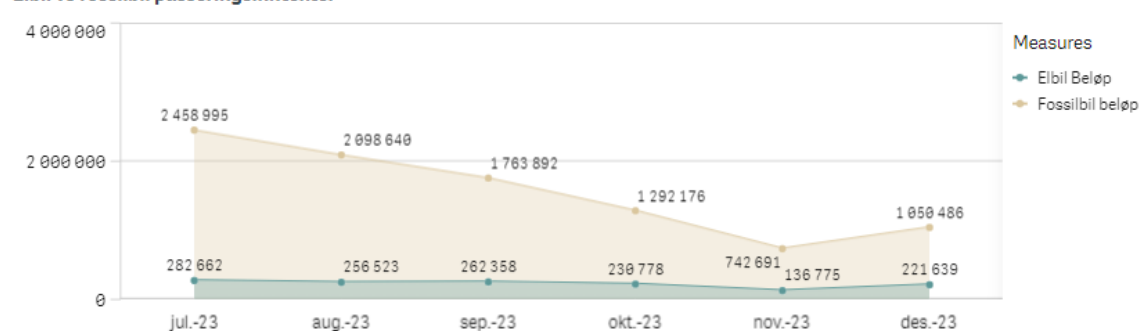
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
FV 45 Gjesdal	Prop. 127 S (2009-2010)	Rogaland fylkeskommune	2004 – 2024.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



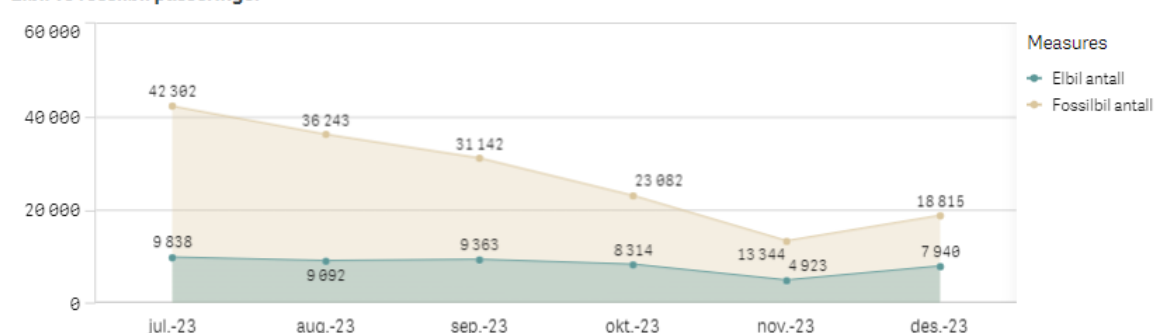
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 1181. Det er 109 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 48,55 kr. Det er ikkje fastsett eit snittakstkrav i prosjektet.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 10,8 mill. kr. Det er 3 prosent lågare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 214 398 i 2. halvår. Det er 7 prosent lågare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

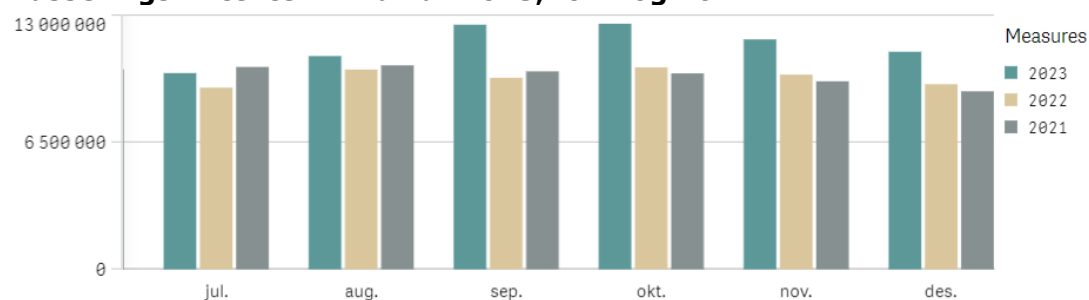
Andel elbilpasseringar er 23 prosent i 2. halvår 2023. Det er 6 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 2. halvår 2023, det er same som i 2. halvår 2022.

Kommentar

Innkrevjinga til prosjektet vart avslutta 15.2.2024.

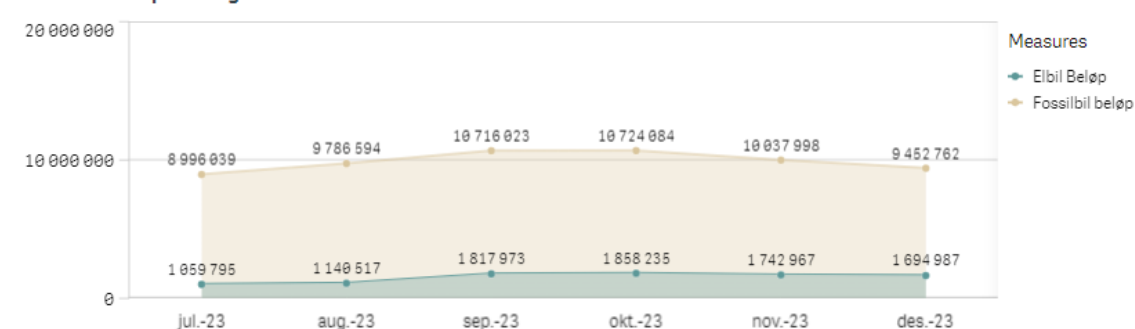
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Førdepakken	Prop. 137 S (2014–2015)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



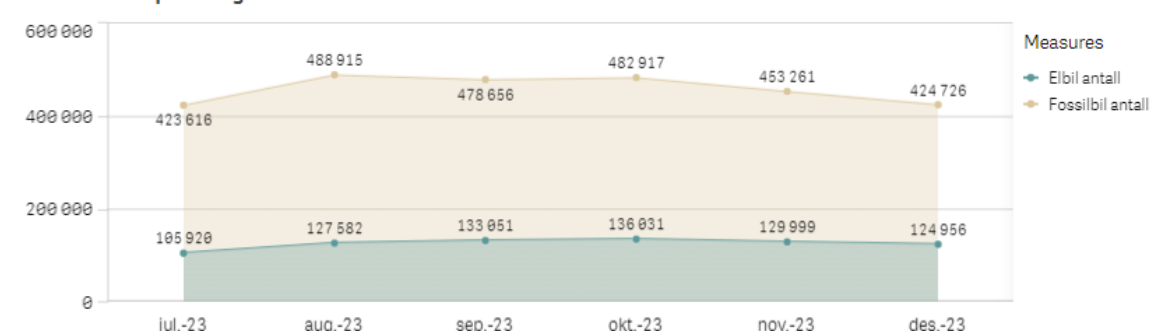
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 19 045. Det er 2407 meir enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 18,49 kr. Det er 3,3 kr. lågare enn fastsett. I fjerde kvartal er realisert snittakst 20,27 kr.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 69 mill. kr. Det er 16,7 prosent høgare enn i same periode i 2022. Talet passeringar er 3 509 634 i 2. halvår. Det er 2 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

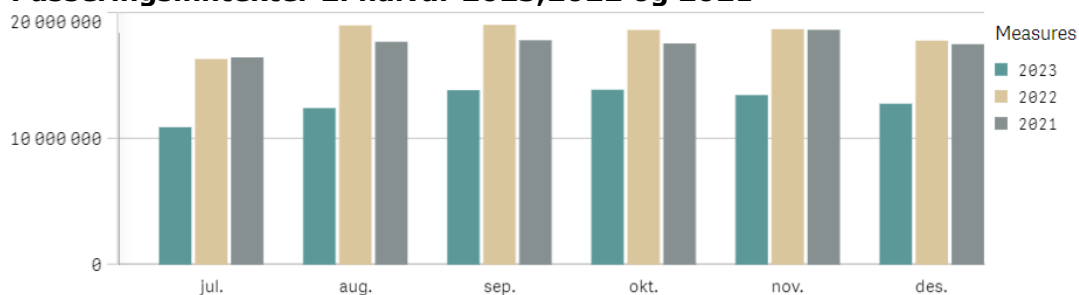
Andel elbilpasseringar er 22 prosent i 2. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 31 prosent i 2. halvår 2023. Det er 1 prosent høgare enn i 2. halvår 2022.

Kommentar

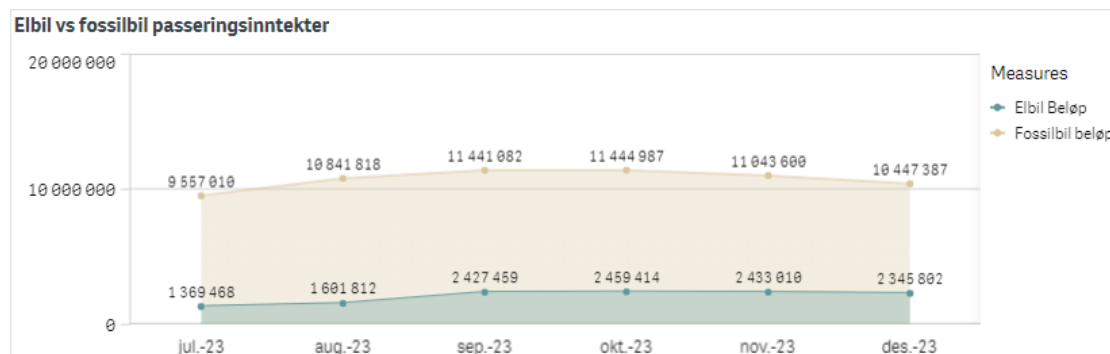
Bompengeinntektene har auka mykje frå andre halvår 2022 til andre halvår 2023, noko som hovudsakleg skuldast takstauke og redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy. Første september 2023 vart grunntakstane endra for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst. Samstundes vart rabatten for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 redusert til 30 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Haugalandspakken	St. prop nr. 57 (2006– 2007) Prop. 123S (2022-2023)	Rogaland fylkeskommune	2008 – 2023. (2026)

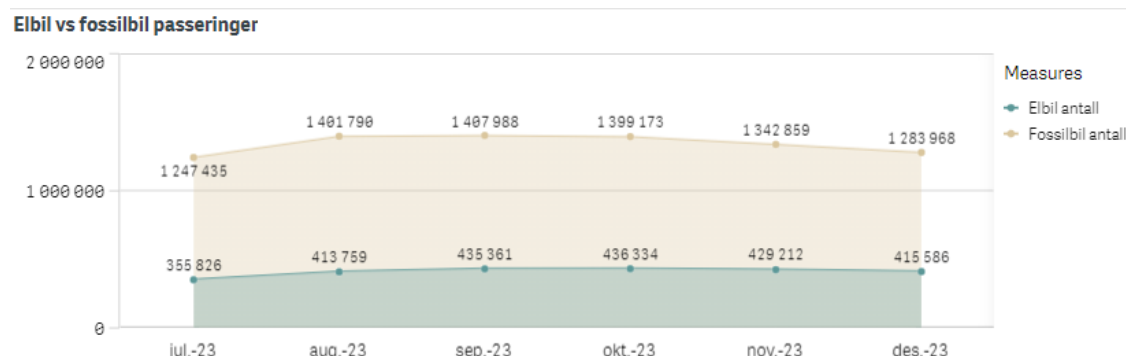
Passeringsinntekter 2. halvår 2023,2022 og 2021



Passeringsinntekt 2. halvår 2023



Passeringar 2. halvår 2023



ÅDT og snitttakst

Realisert ÅDT i 2023 er 84 258. Det er 17 662 høgare enn budsjettert i Prop. 123 S (2022-2023). Realisert snitttakst i denne perioden er 6,11 kr. Det er 1,1 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 77,4 mill. kr. Det er 29 prosent lågare enn i same periode i 2022. Talet passeringar i 2. halvår er 10 569 292. Det er 47 prosent lågare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

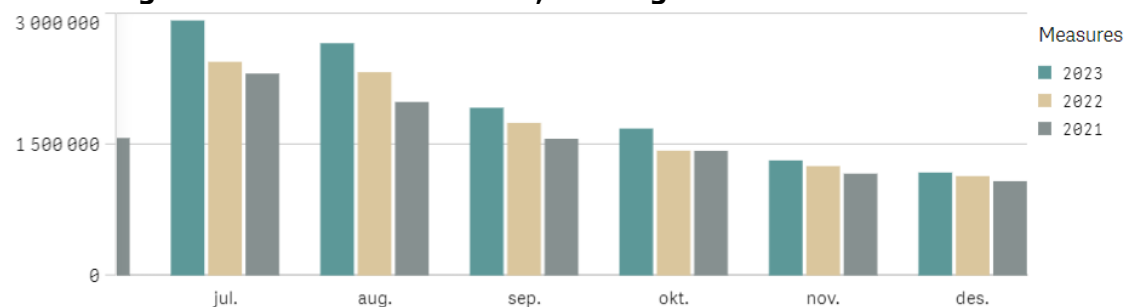
Andel elbilpasseringar er 24 prosent i 2. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 25 prosent i 2. halvår 2023, det er 15 prosent lågare enn i 2. halvår 2022.

Kommentar

Innkrevjinga i andre halvår 2023 skjer i fire færre bomstasjonar enn i andre halvår 2022. Dette er hovudforklaringa på at trafikken og inntektene i andre halvår 2023 er langt lågare enn i andre halvår i 2022. Snittaksten har auka grunna langt færre fritakspasseringar etter bortfallet av stasjonar, takstauke og redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy.

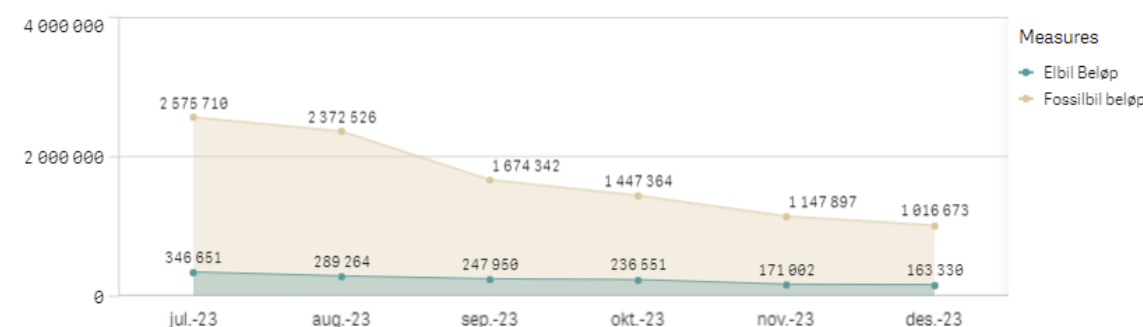
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjever	Innkrevingsperiode
Kvammapakken	St.prp. nr. 77 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2010 – 2029.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



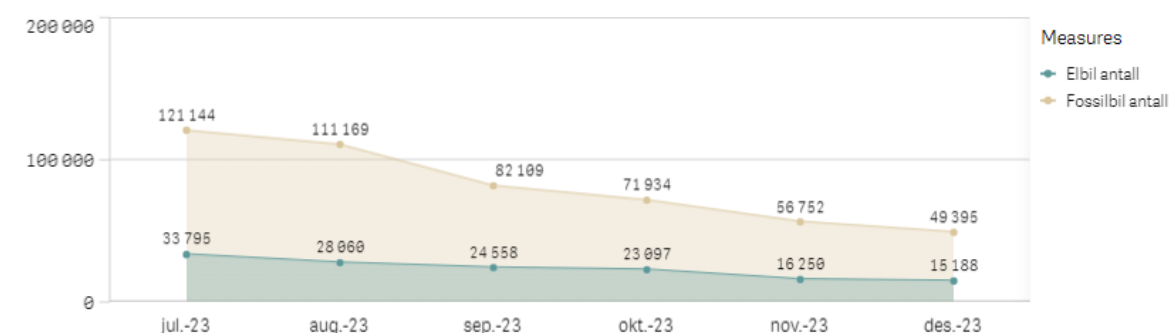
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 3170. Det er 775 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 18,0 kr. Det er 4,1 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 11,7 mill. kr. Det er 13 prosent høgare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar i 2. halvår er 633 451. Det er 8 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

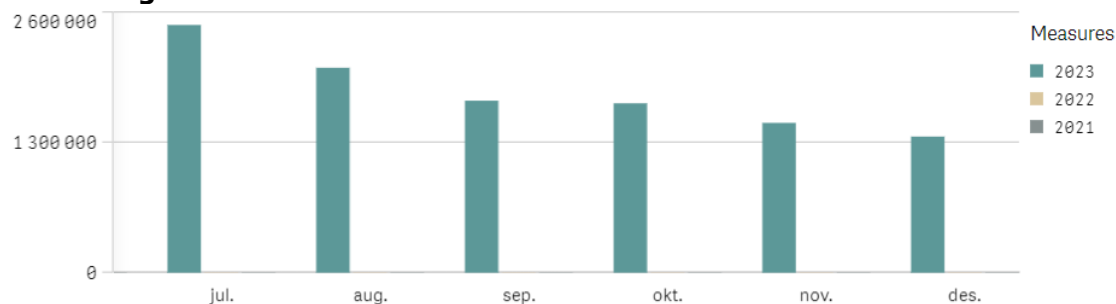
Andel elbilpasseringar er 22 prosent i 2. halvår 2023, det er 5 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 15 prosent i 2. halvår 2023, det er same som i 2. halvår 2022.

Kommentar

Takstane vart sette ned (halverte) 22.mars 2021 grunna tilskott. Prosjektet er ferdig utbygd og rekvirert. Prosjektet er forventa nedbetalt til 2026, tre år før innkrevjingsretten går ut.

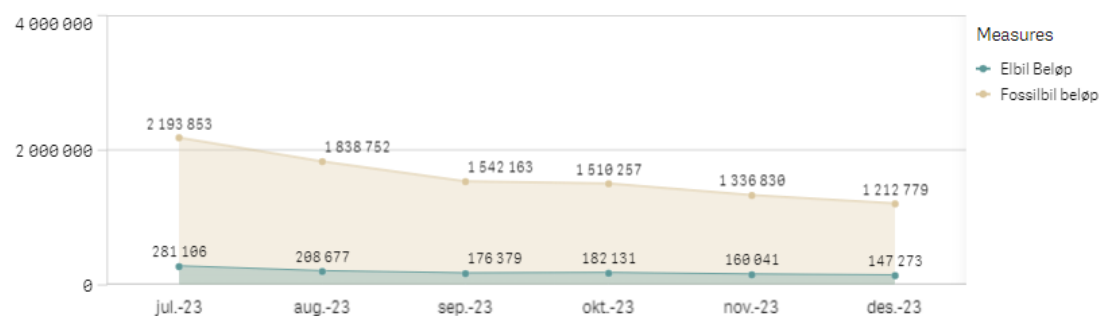
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Kvinnheradpakken	Prop. 100 S (2021-2022)	Vestland fylkeskommune	2023 – 2038

Passeringsinntekter 2. halvår 2023



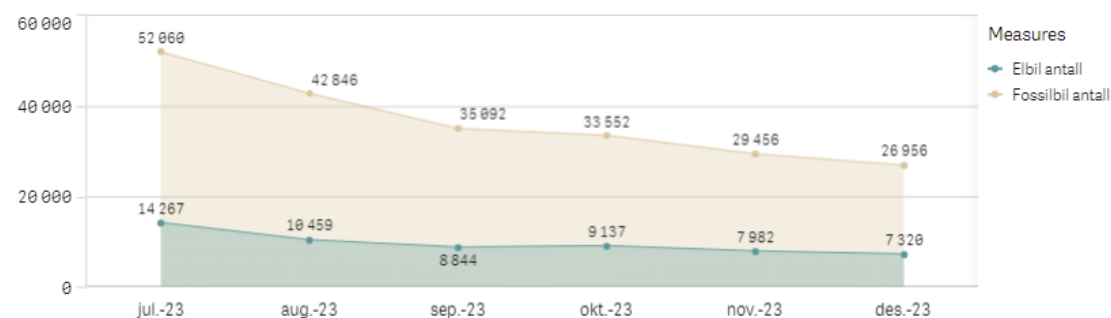
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 1437, dette er 229 høgare enn fastsett.

Realisert snittakst i denne perioden er 39,22. Det er 7,5 kr. lågare enn fastsett.

Passeringssinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2023 er 10,8 mill. kr.

Talet passeringar er 277 971 i same periode.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 21 prosent i 2. halvår 2023.

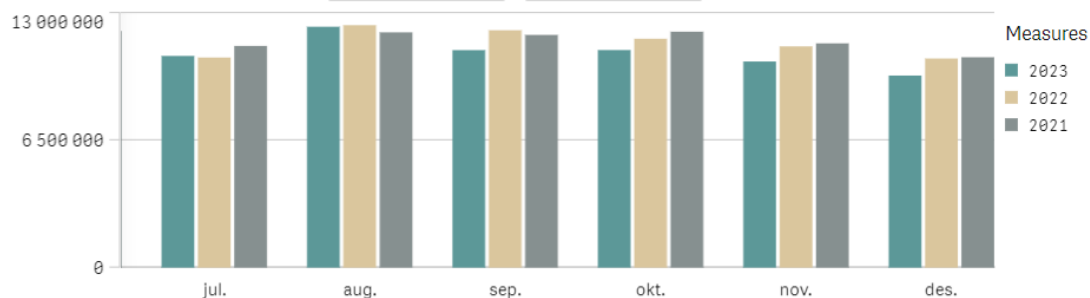
Andel fritakspasseringar er 1 prosent i 2. halvår 2023.

Kommentar

Innkrevjinga starta 01.01.23 på fem ferjestrekningar (3 forskjellige ferjesamband). Snittaksten er lågare enn lagt til grunn, men trafikken og inntektene er høgare enn forventa.

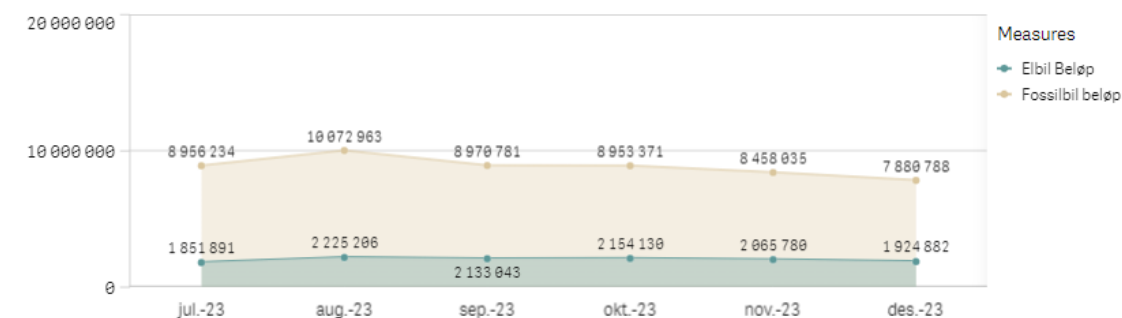
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Nordhordlandspakken	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2032.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



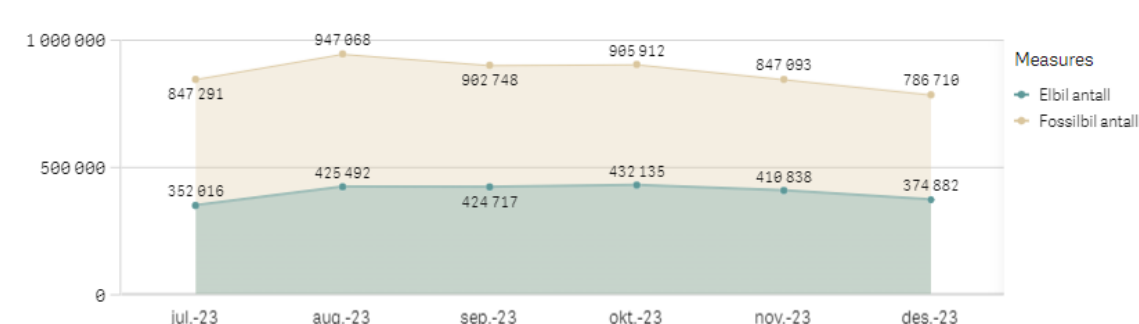
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 41 591. Det er 7330 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 8,75 kr. Det er 0,6 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 65,6 mill. kr. Det er 4,7 prosent lågare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar i 2. halvår 2023 er 7 656 947. Det er 1 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

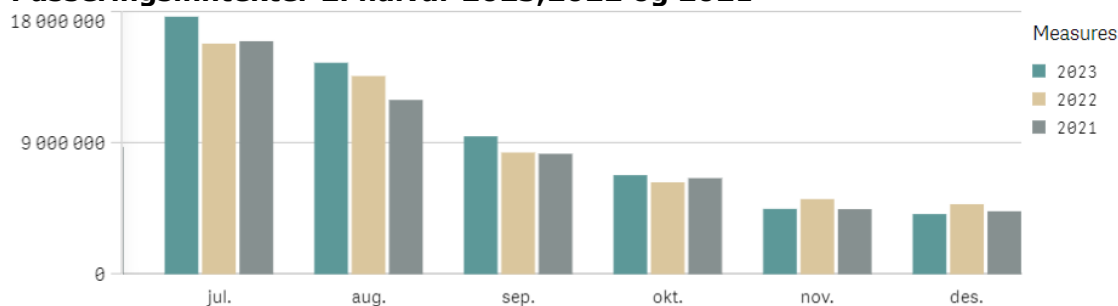
Andel elbilpasseringar er 32 prosent i 2. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 43 prosent i 2. halvår 2023. Det er 2 prosent høgare enn i 2. halvår 2022.

Kommentar

Talet på passeringar er lågare enn forventa ut frå proposisjonen, men noko høgare i andre halvår 2023 enn i andre halvår 2022. Snittaksten er framleis høgare enn kva som vart lagt til grunn i proposisjonen, noko som skuldast lågare andel fritakspasseringar enn kva som var forventa. Andel fritakspasseringar er 43 prosent. I proposisjonen var det lagt til grunn 52 prosent fritakspasseringar. Det var i proposisjonen ikkje lagt til grunn betaling for passeringar frå nullutsleppskøyretøy. Elbilandelen er veksande og vil gje reduksjon i gjennomsnittstaksten, noko som kan gjera det aktuelt å innføra redusert elbilrabatt.

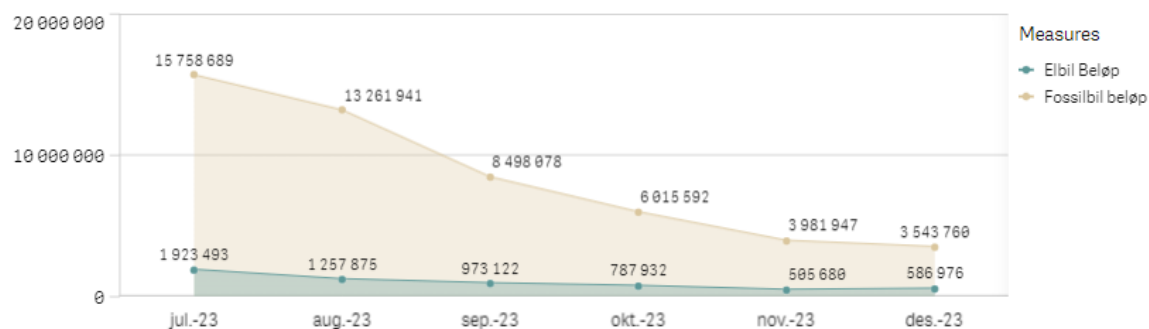
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Rv 7_Rv 13 Hardangerbrua	St.prp. nr. 2 (2005-2006)	Statens vegvesen	2013 – 2028. (2030)

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



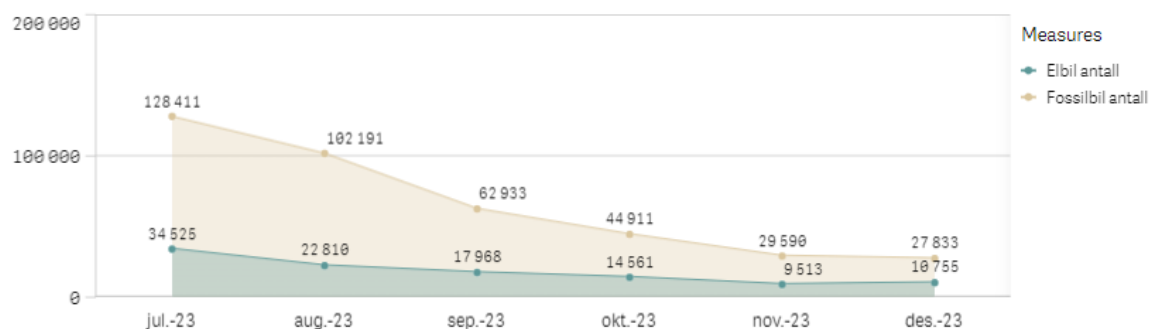
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 2368. Det er 165 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 113,5 kr. Det er 44,3 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 57 mill. kr. Det er 5,6 prosent høgare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar er 506 001. Det er 1 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

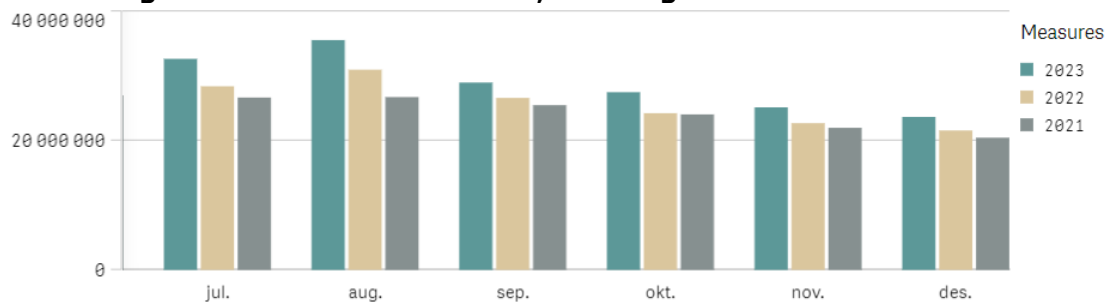
Andel elbilpasseringar er 22 prosent i 2. halvår 2023. Det er 4 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 2 prosent i 2. halvår 2023. Det er det same som i 2. halvår 2022.

Kommentar

Trafikken og inntektene i andre halvår 2023 er høgare enn i same periode i 2022 og høgare enn forventa. Innkrevjingsperioden er utvida med to år, til 2030, for å koma i mål med nedbetalinga av lånet i prosjektet

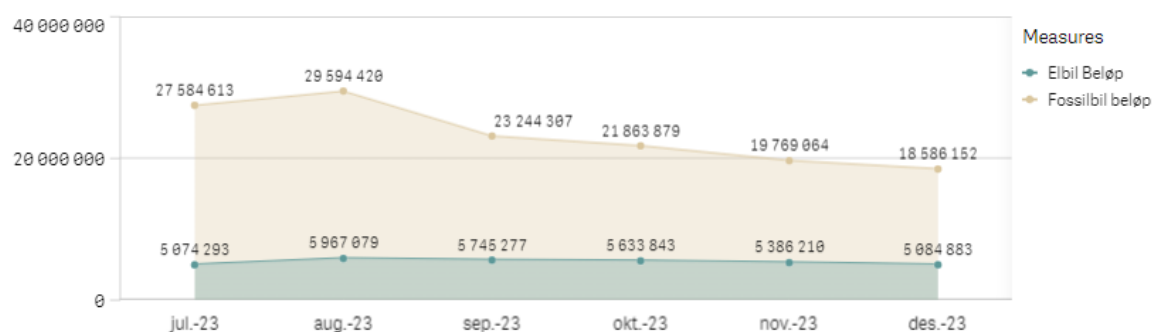
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Rv 13 Ryfast	Prop. 109 S (2011–2012)	Statens vegvesen	2022 – 2041.

Passeringsinntekter 2. halvår 2023, 2022 og 2021



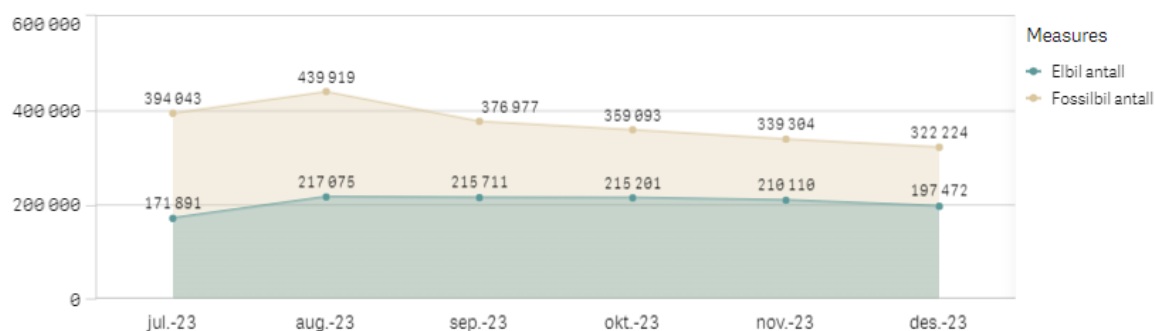
Passeringsinntekt 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2023

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2023 er 18 825. Det er lågare 3075 enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 47,98 kr. Det er 0,2 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2023 er 173,5 mill. kr. Det er 12 prosent høgare enn i

same periode i 2022. Talet passeringar er 3 459 020. Det er 0,3 prosent høgare enn i same periode i 2022.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 35 prosent i 2. halvår 2023. Det er 5 prosent høgare enn i 2. halvår 2022. Andel fritakspasseringar er 24 prosent i 2. halvår 2023, det er 1 prosent høgare enn i 2. halvår 2022.

Kommentar

Veksten i passeringssinntektene frå andre halvår 2023 til andre halvår 2022 skuldast takstauke 3. mai 2023. Trafikken er om lag uendra frå andre halvår 2022 til andre halvår 2023 trass i takstauken, men atlet på passeringar er framleis lågare enn lagt til grunn i Prop. 44 S (2019-2020). Merk at på grunn av kompensasjon for felles timesregel med Bypakke Nord Jæren, kjem det om lag 21,2 mill. kr. frå Bypakke Nord Jæren i tillegg til passeringssinntekta på 173,5 mill. kr.