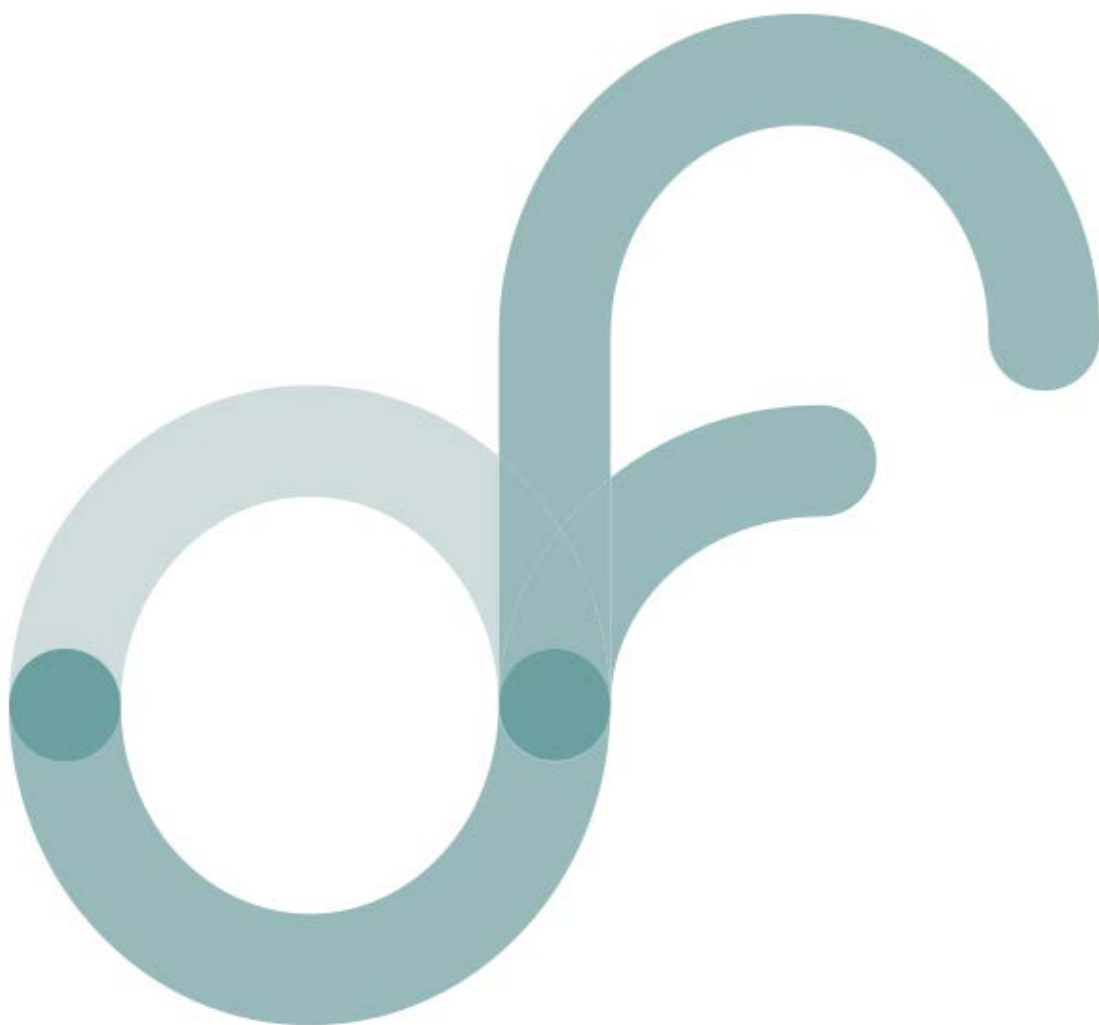


Rapport til eigarane 2021 - 1



Innholdsliste

Rapport til eigarane 2021 - 1	0
Innleiing	2
1. Mandat og føringar	3
2. Status for gjennomføringa av bompengereforma	6
3. Trafikkdata og bompengeinntekter	8
4. Finans og økonomi	23
5. Strategiar og planar	29

Innleiing

Ferde sine verdiar er open, påliteleg, etterretteleg og nyskapande. Selskapet ønskjer å vera ein gjennomsiktig organisasjon, både overfor trafikantar, oppdragsgjevarar, media og samarbeidspartnarar. Me vil derfor informera om samfunnsoppdraget vårt og om korleis me utfører det. Styret i Ferde AS ønskjer eigarrapportering 2-3 gongar per år utover årsrekneskapen og rapportering i samband med generalforsamlinga. Dette er den første formelle rapporteringa til alle eigarane våre i 2021. Ferde tek gjerne i mot innspel frå eigarane i høve til denne rapporteringa.

Styret i Ferde har vedteke ein ny strategi for Ferde for perioden 2021- 2023. Ferde har som strategisk målsetjing gjennom arbeid i eigen region å vera ei drivkraft for berekraftig, effektiv og sikker finansiering av bompengeprojekt i Norge.

Bompengeselskapa er pålagt å skilja ut utferdarverksemda (autopassverksemda med avtalekundar). Utferdardivisjonen til Ferde opererte frå 15. februar under namnet Flyt. Neste steg er å organisera denne verksemda som eit dotterselskap, Flyt AS, som ein tek sikte på å avhenda til ekstern kommersiell aktør i løpet av første halvår i år. Ferde har dispensasjon til å vera utferdar ut året.

Rammeverket for utferdarverksemda er no i ferd med å koma på plass. Ferde signerte utferdaravtale med Skyttel PASS 10. februar og vil inngå avtalar med nye utferdarselskap etter kvart som dei vert operative. Ferde er svært spent på korleis denne nye organiseringa med nye kommersielle aktørar og nye systemløysingar vil påverka selskapet sine kostnader. Per i dag er det usikkert om utskiljinga vil gje effektivitetsvinst på kort og lang sikt.

Ei hending som har prega samfunnet sidan mars 2020, er spreidinga av COVID-19 viruset. Hittil har ikkje dette påverka drifta i Ferde utover meir bruk av heimekontor og digitale møte. Innteninga vart noko lågare i 2020 enn budsjettet og føresett i ein del av proposisjonane, og denne trenden ser ut til å halda fram i 2021. Men lågare finansieringskostnader har dempa noko av inntektsbortfallet. Dei fleste prosjekta har robust økonomi og lang innkrevjingstid, så me reknar framleis med at dette viruset har avgrensa verknad på Ferde si verksemd.

Bergen 15. mars 2021

Trond Juvik
Adm.dir.

1. Mandat og føringar

Mandat og føringar frå bompengereforma

Ferde AS er etablert av det som no er Vestland, Rogaland og Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Dei tre fylkeskommunane eig selskapet med ein tredjedel kvar. Færre selskap skal medverka til auka profesjonalitet i bompengesektoren. Det overordna målet for Ferde ut frå bompengereforma er å sørge for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest. Brukarvenleg innkrevjing skal også prioriterast.

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

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjevar (dei tre fylkeskommunane, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjevaren sin rett til rekvisering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbygger og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr. I Bypakke Bergen (knytt til Miljøløftet) er det Vestland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) er det Rogaland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Samferdselspakken for Kristiansandsregionen er det Statens vegvesen som er part i finansieringsavtalen, grunna at det berre står igjen eit statleg prosjekt i pakken.

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

Ferde sine oppgåver er å:

- Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak
- Finansiera bompengeprosjekt

- Vera autopassutferdar i ein overgangsperiode (seinast fram til 31.12.2021)
- Ikkje driva anna verksemd
- Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar
- Driva kostnadseffektivt
- Ikkje gje utbytte til eigarane

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

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

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

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

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

Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde

Styring og kontroll med bompengane, og det at fylkeskommunane er garantistar, er i St. meld. 25 (2014 – 2016) omtala som viktig motivasjon for den fylkeskommunale eigarskapen av bompengeselskapa. Eigarane av Ferde har nyleg vedteke ein eigarstrategi som krev at drifta av selskapet er

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

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

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

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

«Eierne er opptatt av at selskapet aktivt tar ansvar for klimakrisen som verden ser i dag, og følgelig tar del i Norges klimamål for 2030, som er å redusere utslippene med 50-55% mot 1990-nivå. Selskapet skal dokumentere og rapportere på hvilke tiltak som er satt i verk og effekten av disse.»

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

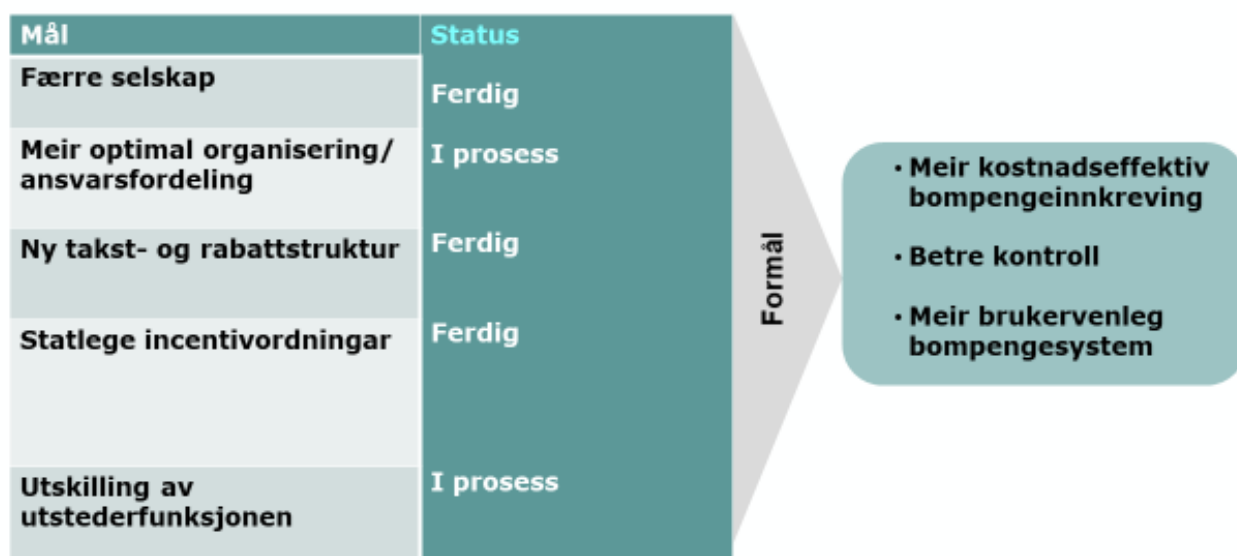
2. Status for gjennomføringa av bompengereforma

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

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

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

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


Bompengereforma - hovudmål


Ferde vil i åra framover ta i mot tilskott frå ordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda for prosjekta Førdepakken, Vossapakko, Hardangerbrua, Haugalandspakken, Ryfast og E18 Tvedestrand – Arendal. Ferde har for 2020 og 2021 fått eit «ekstraordinært» tilskott for E18 Tvedestrand – Arendal og Hardangerbrua. Det er også gjeve aviklingstilskott til E134 Stordalstunnelen og midlar til reduserte takstar i Kvammapakken. Desse ekstraordinære tilskotta kan ein kan sjå på som ei vidareutvikling av elementet statlege incentivordningar» i bompengereforma eller som ad-hoc vedtak basert på politiske ynskje og budsjettforlik.

Eit femte mål med reforma er å skilja dei to rollene som bompengeselskapa har som utferdar (utsteder) og operatør. Ferde er i prosess i høve til å skilja ut utferdarverksemda. Fristen er 31.12.2021. Sjå meir om dette i kapittel 5.

 **For å overholde utstederforskriften må utstedervirksomheten skilles ut og avhendes til nye eiere**

Ferdes tilnærming til bompengereforma er å skille ut og avhende utstedervirksomheten samtidig som Ferde tilpasses som operatør



Vegdirektoratet har godkjent SkyttelPASS (datterselskap av Skyttel) etter §21 og Tollticket etter § 22 i utferdarforskrifta. Fjellinjen si utferdarverksemd, Fjellinjen Utsteder AS, er kjøpt av Fremtind Forsikring hausten 2020 og har skifta namn til Fremtind Service. Dette selskapet har framleis dispensasjon etter §37 i utferdarforskrifta og vil ikkje vera inne som sjølvstendig AutoPASS utferdar etter § 21 før selskapet har kopla seg til eiga utferdarløysing, som ikkje er knytt til CS Norge.

3. Trafikkdata og bompengereinntekter

Passeringar i Ferde sine prosjekt i 2020

I 2020 har det vore om lag 256 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein auke på 4,3% frå 2019. Det er då berre tatt med trafikk frå prosjekt som hadde innkrevjing både i 2020 og i 2019. Auken skuldast i stor grad heilårseffekt i 2020 av innkrevjing som starta opp i 2019. Bypakke Bergen vart utvida med nye stasjonar i 2019 frå 6. april. Trafikken i desse stasjonane utgjør om lag halvparten av passeringane i Bergen. Innkrevjinga til E18 Tvedestrand-Arendal starta opp 2. september 2019 og Nordhordlandspakken starta opp 1. desember 2019.



Passeringar per prosjekt i 2020 og i 2019.

Prosjekt som har innkrevjing i 2020.

Prosjekt	Til og med desember 2020	Til og med desember 2019	Endring frå 2019	Endring frå 2019 i %
Bypakke Bergen ¹	84 355 632	79 962 090	4 393 542	5,5 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)	68 334 673	75 871 161	- 7 536 488	-9,9 %
Haugalandspakken	38 497 426	40 226 057	- 1 728 631	-4,3 %
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	19 727 969	20 564 194	- 836 225	-4,1 %
Nordhordlandspakken ²	14 183 307	1 178 908	13 004 399	1103,1 %
Askøypakken	7 621 273	7 974 844	- 353 571	-4,4 %
E18 Tvedestrand - Arendal ³	6 897 265	2 277 930	4 619 335	202,8 %
Førdepakken	6 594 473	6 774 245	- 179 772	-2,7 %
Vossapakko	2 635 881	2 763 077	- 127 196	-4,6 %
T-forbindelsen	1 435 839	1 503 118	- 67 279	-4,5 %
Rogfast	1 383 786	1 485 622	- 101 836	-6,9 %
Bømlopakken	1 373 092	1 419 590	- 46 498	-3,3 %
Kvammapakken	910 484	1 026 009	- 115 525	-11,3 %
Hardangerbrua	711 661	779 795	- 68 134	-8,7 %
E134 Stordalstunnelen	649 079	689 226	- 40 147	-5,8 %
Finnfast	474 796	459 408	15 388	3,3 %
Gjesdal	434 577	422 818	11 759	2,8 %
Austevollsbrua ⁴	320 600	347 577	- 26 977	-7,8 %
Jondalstunnelen ⁵	106 971	246 300	- 139 329	-56,6 %
Årsnes ⁶	101 617	253 987	- 152 370	-60,0 %
Sum:	256 750 401	246 225 956	10 524 445	4,3 %

¹ utviding med nye stasjonar frå 6. april 2019

² Innkrevjinga starta opp 1. desember 2019

³ Innkrevjinga starta opp 2. september 2019

⁴ Innkrevjinga vart avslutta 17. november 2020

⁵ Innkrevjinga vart avslutta 7. juli 2020

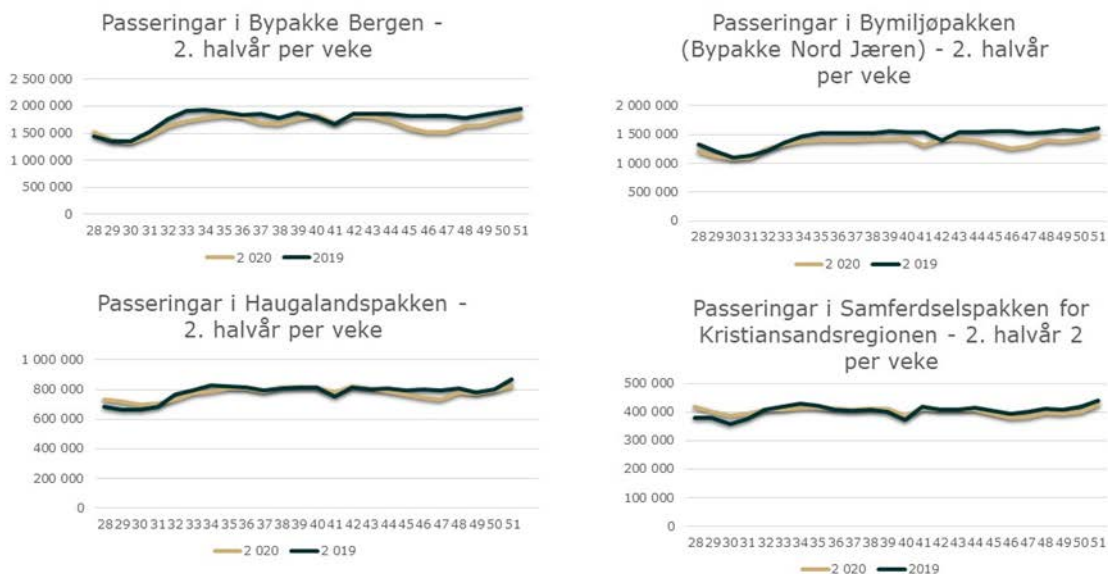
⁶ Innkrevjinga vart avslutta 1. juli 2020

På ferjene er elbilar med frå det tidspunktet då dei er inntektsgjevande dvs. frå april 2019 for Austevollsbrua og frå 1. januar 2020 på Årsnes og Langevåg - Buavåg (Bømlopakken). Elbilar er med som fritakspasseringar eller inntektsgjevande passeringar i bomstasjonane på land.

Koronarestriksjonane som gradvis vart innførte i slutten av veke 11 i 2020, reduserte trafikken i bomstasjonane til langt under «vinterferienivå» i mars og april. Trafikkreduksjonen var på 35-40% i høve til vekene før korona tiltaka. Sommaren 2020 var trafikken høgare enn normalt i ein del prosjekt. Trafikken falt utover hausten, særleg i Bergen, og auka igjen på slutten av året.



Trafikk i dei fire største bypakkanane



Passeringar i Ferde sine prosjekt i januar

Talet på passeringar i Ferde sine prosjekt i januar 2021 er 16,2% lågare enn i januar 2020.

Trenden er den same for februar. Koronasituasjonen med redusert mobilitet gjev redusert

trafikk, særleg i byområda. Men også E18 Tvedestrand – Arendal har redusert tal passeringar i


januar 2021 i høve til januar 2020. Trafikknedgangen i Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)

skuldast truleg i stor grad koronasituasjonen. Men det har også vore ein del trafikklekkasje frå

Bybrua til Hundvågtunnelen. Nokre prosjekt har vektst i trafikken. Det gjeld Hardangerbrua,

Gjesdal og Vossapakken – noko som truleg skuldast finversperiode i januar 2021 med skiutfart

og hyttetraffic.



Passeringar per prosjekt i januar 2021 og 2020.

Merk: Berre prosjekt som har innkrevjing i 2021

Prosjekt	Januar 2021	Januar 2020	Endring frå 2020	Endring frå 2020 i %
Bypakke Bergen	6 560 276	7 588 073	- 1 027 797	-13,5 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)	4 943 522	6 549 407	- 1 605 885	-24,5 %
Haugalandspakken	2 903 232	3 285 233	- 382 001	-11,6 %
Nordhordlandspakken	1 036 374	1 176 947	- 140 573	-11,9 %
Askøypakken	592 391	670 626	- 78 235	-11,7 %
Førdepakken	498 587	550 872	- 52 285	-9,5 %
E18 Tvedestrand - Arendal	368 616	463 518	- 94 902	-20,5 %
Vossapakke	184 621	159 874	24 747	15,5 %
Bømlopakken	99 053	111 969	- 12 916	-11,5 %
T-forbindelsen	95 567	118 750	- 23 183	-19,5 %
Rogfast	80 477	98 848	- 18 371	-18,6 %
Gjesdal	58 364	27 208	31 156	114,5 %
Kvammapakken	54 909	56 423	- 1 514	-2,7 %
Hardangerbrua	38 007	28 478	9 529	33,5 %
Finnfast	31 861	35 140	- 3 279	-9,3 %
E134 Stordalstunnelen ¹	20 526	37 204	- 16 678	-44,8 %
Sum:	17 566 383	20 958 570	- 3 392 187	-16,2 %

¹ Avslutta innkrevjinga 15. januar 2021

Merk: Berre prosjekt som har innkrevjing i 2021

Prosjekt	Til og med februar 2021	Til og med februar 2020	Endring frå 2020	Endring frå 2020 i %
Bypakke Bergen	12 682 200	14 763 507	- 2 081 307	-14,1 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)	10 148 936	12 716 372	- 2 567 436	-20,2 %
Haugalandspakken	5 850 273	6 435 768	- 585 495	-9,1 %
Nordhordlandspakken	2 035 206	2 301 277	- 266 071	-11,6 %
Askøypakken	1 158 975	1 304 524	- 145 549	-11,2 %
Førdepakken	991 749	1 077 823	- 86 074	-8,0 %
E18 Tvedestrand - Arendal	743 056	934 615	- 191 559	-20,5 %
Ryfast	475 440	-	475 440	
Vossapakke	346341	338426	7915	2,3 %
T-forbindelsen	195 451	232 718	- 37 267	-16,0 %
Bømløpakken ¹	190 680	210 032	- 19 352	-9,2 %
Kvammapakken	102497	117116	-14619	-12,5 %
Gjesdal	102123	65398	36725	56,2 %
Rogfast ²				
Hardangerbrua	72801	58191	14610	25,1 %
Finnfast	65611	71649	-6038	-8,4 %
E134 Stordalstunnelen ³	20526	78152	-57626	-73,7 %
Sum:	35 181 865	40 705 568	-5523703	-13,6 %

¹ Utan tal frå ferja Langevåg - Buavåg

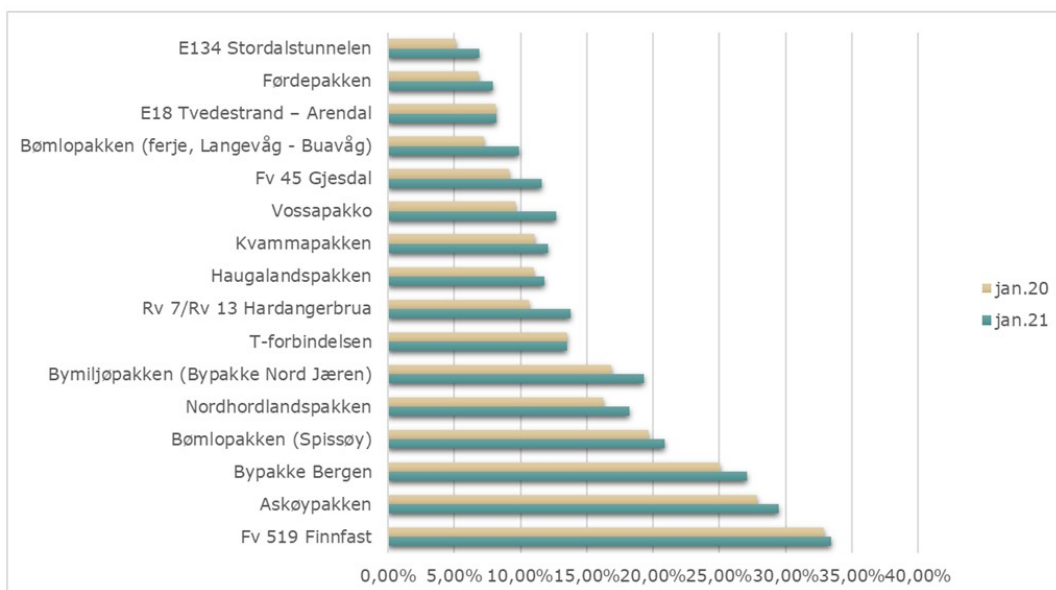
² Tal for februar ligg ikkje føre før 10. mars

³ Avslutta innkrevjings 15. januar 2021

Elbilpasseringar januar 2021

Elbilandelen er veksande og høgast på øyar i bynære strok. Det er berre prosjektet Rogfast som ikkje har innført elbilbetaling. I prosjekt med timeregulering og/eller passeringstak og som har betaling for elbil, er det ein del elbilpasseringar (til liks med passeringar frå andre køyretøy) som ikkje vert til inntektsgjevande passeringar. Desse elbilpasseringane kan ikkje lenger identifiserast som elbilpasseringar, berre som generelle fritakspasseringar.

Inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar per prosjekt i januar 2020 og 2021



Bompengeinntekter i Ferde sine prosjekt

MERK: Prosjekt som har innkrevjing i 2020

Prosjekt	2020	2019	Endring frå 2019	Endring frå 2019 i %
Bypakke Bergen	1 021 930 346	1 032 583 937	- 10 653 590	-1,0 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)	852 530 284	938 558 767	- 86 028 483	-9,2 %
Haugalandspakken	196 157 577	200 764 761	- 4 607 183	-2,3 %
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	197 397 750	211 120 830	- 13 723 080	-6,5 %
Nordhordlandspakken ²	129 515 015	11 292 280	118 222 735	1046,9 %
Askøypakken	97 698 626	101 540 071	- 3 841 445	-3,8 %
E18 Tvedestrand - Arendal ³	117 796 512	44 920 051	72 876 462	162,2 %
Førdepakken	96 800 201	99 053 209	- 2 253 008	-2,3 %
Vossapakko	87 273 399	100 795 170	- 13 521 771	-13,4 %
T-forbindelsen	34 252 491	34 091 387	161 104	0,5 %
Rogfast	93 441 383	94 233 241	- 791 858	-0,8 %
Bømløpakken	66 835 281	68 725 312	- 1 890 030	-2,8 %
Kvammapakken	30 194 327	34 101 259	- 3 906 932	-11,5 %
Hardangerbrua	88 544 714	106 266 443	- 17 721 730	-16,7 %
E134 Stordalstunnelen	21 911 871	23 270 639	- 1 358 768	-5,8 %
Finnfast	42 159 333	39 121 905	3 037 428	7,8 %
Gjesdal	19 654 016	18 355 366	1 298 650	7,1 %
Austevollsbrua	16 429 838	19 226 665	- 2 796 827	-14,5 %
Jondalstunnelen	2 674 096	6 348 410	- 3 674 314	-57,9 %
Årsnes	1 932 307	6 677 345	- 4 745 038	-71,1 %
Sum:	3 215 129 368	3 191 047 046	24 082 322	0,8 %

Merk: Berre prosjekt som har innkrevjing i 2021. Berekna inntekter, som kan avvika noko frå endelege bokførte inntekter.

Prosjekt	Januar 2021	Januar 2020	Endring frå 2020	Endring frå 2020 i %
Bypakke Bergen	74 962 564	92 906 149	- 17 943 586	-19,3 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)	61 141 541	82 716 570	- 21 575 029	-26,1 %
Haugalandspakken	14 681 416	16 559 732	- 1 878 316	-11,3 %
Nordhordlandspakken	9 354 308	11 064 764	- 1 710 456	-15,5 %
Askøypakken	7 589 463	8 360 222	- 770 760	-9,2 %
Førdepakken	8 044 558	7 712 588	331 970	4,3 %
E18 Tvedestrand - Arendal	6 109 968	9 381 384	- 3 271 416	-34,9 %
Vossapakko	6 093 558	5 545 388	548 170	9,9 %
Bømløpakken	4 790 857	5 327 789	- 536 932	-10,1 %
T-forbindelsen	2 313 489	2 796 621	- 483 132	-17,3 %
Rogfast	6 155 666	6 931 943	- 776 277	-11,2 %
Gjesdal	2 641 357	1 228 234	1 413 123	115,1 %
Kvammapakken	1 799 260	1 902 605	- 103 345	-5,4 %
Hardangerbrua	3 956 187	3 703 797	252 390	6,8 %
Finnfast	2 855 911	3 151 753	- 295 842	-9,4 %
E134 Stordalstunnelen ¹	687 497	1 262 265	- 574 768	-45,5 %
Sum:	213 177 599	260 551 805	- 47 374 206	-18,2 %

¹ Avslutta innkrevjinga 15. januar 2021

Trafikk og bompenginntekter per prosjekt

Trafikk og inntekstutviklinga i 2020 og hittil i 2021 er prega av den delvise nedstenginga av samfunnet grunna smitteverntiltaka mot koronaviruset. Dette gjeld særleg for bompengeprosjekta i Bergensområdet og i Stavangerområdet.

Askøypakken

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

Trafikk og inntekter er hittil lågare enn føresett i proposisjonen. Inntektssvikten skuldast lågare trafikk enn føresett og høg elbilandel. I proposisjonen vart det lagt til grunn ein ÅDT i 2011 på 20 565 og 2% årleg trafikkvekst til og med 2020. Trafikken i 2020 var 15% lågare enn prognostisert, noko som i noko grad skuldast koronasituasjonen. Men trafikken har også vore lågare enn prognostisert i åra før 2020. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar utgjer om lag 30% av dei inntektsgjevande passeringane. Nesten 40% av alle passeringar i 2020 var fritakspasseringar, hovudsakleg grunna passeringstaket på 30 passeringar i månaden og timesregelen. ÅDT tom. februar 2021 er 19 644 mot 21 742 i same periode i 2020. Bompenginntektene i 2020 var 97,7 mill. kroner mot 101,5 mill kroner i 2019.

Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 12,7 2012. kroner Det tilsvarar 15,2 2020 kroner. Realisert gjennomsnittstakst er 12,9 kroner i 2020 og 12,8 kroner. i januar 2021.

Ferde er kjent med at Vestland fylkeskommune er i dialog og prosess med Askøy kommune og Samferdselsdepartementet med sikte på å fremja ein søknad om fem års forlenging av innkrevjinga.

Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren)

Prop. 47 S (2016 –2017) om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland vart vedteke i Stortinget 30.3.2017. Innkrevjinga til Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken), som er ei vidareføring av bomringen på Nord Jæren som starta opp 1. oktober 2018. Innkrevjinga skjer i 38 nye bomstasjonar. Bymiljøpakken skal delfinansiera nye tiltak som sikrar god framkome for alle trafikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gange og næringslivstransport. Innkrevjingsretten i gjeldande bompengeproposisjon går fram til oktober 2033. Bymiljøpakken er ein bypakke med byvekstavtale som skal porteføljestyrt. Trafikk og inntekter har hittil vore langt lågare enn føresett i proposisjonen. Hovudsakleg skuldast inntektssvikten lågare trafikk enn føresett og høgare elbilandel enn føresett.

I proposisjonen var det lagt til grunn ein ÅDT på 218 000 ved oppstart av innkrevjinga. I bompengepplet knytt til den reviderte byvekstavtalen er trafikken nedjustert til 211 300 ÅDT. ÅDT i 2020 var 186 707. ÅDT tom. februar i 2021 var 172 016. Trafikknedgangen i 2020 og 2021 skuldast i stor grad koronasituasjonen. Det har også vore ein del trafikklekkasje frå

Bybrua til Hundvågtunnelen, då Hundvågtunnelen har vore ein gratis sideveg frå 22. april 2020 til 1.februar 2021. Andel inntektsgjevande elbilpasseringar av alle inntektsgjevande passeringar er om lag 20% ved årsskiftet og i januar 2021.

Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 20,00 2016. kroner. I 2019 vart det lokal semje om eit justert bompengelopplegg som innebar avvikling av rushtidsavgifta (tidsdifferensierte takster) og innføring av betaling for nullutsleppskøyretøy frå 10. februar 2020. Dei lokale partane gav tilslutnad til ikkje å oppretthalda gjennomsnittstaksten slik den er vedteke i Prop. 47 S (2016–2017), men å redusera den til 12 kroner (2020-prisnivå). Realisert gjennomsnittstakst er 12,5 kroner i 2020 og 12,4 kroner i januar 2021 dvs. litt over kravet.

Det er i det reviderte opplegget lagt opp til 12,7 mrd. kroner i bompengeinntekter frå 2020 til 2033 dvs. om lag 977 mill. kroner i året, medan bompengeinntektene i 2020 er rundt 853 mill. kroner, mot om lag 939 mill. kroner i 2019. Felles timesregel med Hundvågtunnelen i Ryfast inneber at bompengeinntekter generert ved passering både i Hundvågtunnelen og i ein stasjon i Bymiljøpakken innanfor ein time, skal tilfalla Ryfast. Det er framleis uvisst kor mykje dette vil utgjera. Det kan også koma ein del trafikkale effektar på Nord-Jæren som følgje av sninga av innkrevjingsretningen i Tanangerveien, Jåsund og på Bybrua hausten 2020.

Bypakke Bergen

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

Trafikk i 2020 er noko lågare enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 250 000. ÅDT i 2020 vart 230 800. Trafikknedgangen i høve til kva som vart forventa for 2020 skuldast i stor grad koronasituasjonen i Bergen. Trafikken tom. februar 2021 er 214 622 ÅDT mot 246 058 ÅDT tom. februar 2020. Andel inntektsgjevande elbilpasseringar av alle inntektsgjevande passeringar er høg i Bypakke Bergen, om lag 27% i januar 2021.

Bompengeinntektene i 2020 er om lag 1,02 mrd. kroner. Det er litt under kva som lagt til grunn i proposisjonen (20 mrd. 2017 kroner for heile innkrevjingsperioden på 20 år). Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 11,5 2017 kroner. I 2020 kroner er det 12,3 kroner. Realisert gjennomsnittstakst i 2020 er 12,2 kroner, berre litt lågare enn forventa. Takstnedjusteringa for elbil frå 1. januar 2021 med grunnlag i statlege midlar til Miljøløftet, har reelt sett senka inntektskravet, slik at målet for gjennomsnittstaksten no er 11,7 2020 kroner.

Realisert gjennomsnittstakst i januar 2021 er 11,4 kroner.

Framtidige inntekter i Bypakke Bergen vil avhenga av total trafikkutvikling, men også av fordelinga av trafikk på køyretøygrupper – spesielt knytt til utviklinga i elbilandelen, sidan elbiltakstane var langt lågare enn dei maksimalt kunne ha vore i høve til regelverket då dei vart vart halverte frå årsskiftet.

Bømlopakken

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

Trafikk og inntekter i Bømlopakken er framleis høgare enn lagt til grunn i proposisjonen. I proposisjonen vart det lagt til grunn ein ÅDT på 2700 i stasjon Spissøy i 2014 og 125 ÅDT på ferja Langevåg – Buavåg, og 1,1% årleg trafikkvekst fram til 2020. ÅDT i 2020 i stasjon Spissøy var 3571 og ÅDT på Langevåg – Buavåg var 180. Talet på passeringar i Bømlopakken er likevel 3,3% lågare i 2020 enn i 2019. Bømlopakken er eit av prosjekta der høg sommartrafikk og trafikk på slutten av året har motverka mykje av trafikktapet frå våren 2020. Talet på passeringar i januar 2021 er 11% lågare enn i januar 2020. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar i bomstasjonen i Bømlopakken (Spissøy) i januar 2021 er om lag 21%. Bompenginntektene i 2020 er 66,8 mill. kroner mot 68,7 mill. kroner i 2019.

Fastsett gjennomsnittstakst i takstvedtaket frå 7. desember 2018 er 40 2017 koner. som tilsvarar 42,5 2020 kroner. Realisert gjennomsnittstakst i 2020 er 48,9 kroner. Omlegginga til nytt takst- og rabattsystem skulle ha vore evaluert innan eit år i følgje takstvedtaket frå 2018. Vegdirektoratet vil gjera ei evaluering seinare i år.

Ferde er kjent med at Vestland fylkeskommune har sendt ein Bømlopakke 2 til ekstern kvalitetssikring (KS2). Ferde har i denne samanhengen fått ein del spørsmål om gjeldande Bømlopakke. I Bømlopakke 2 er det tatt sikte på å finansiera dei resterande prosjekta i Bømlopakken. Det er derfor mogleg at Bømlopakke 2 vil avløysa Bømlopakken (1) før utløpet av innkrevjingsperioden for Bømlopakken.

E18 Arendal - Tvedestrand

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

Trafikk og passeringsinntektene er langt lågare enn føreset i proposisjonen. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 19 500 i 2014, og ein trafikkvekst på 2,4%, noko som gir ein ÅDT på om lag 22 600 i 2020. I 2020 var ÅDT 18 845. ÅDT i 2021 tom. februar er 12 594 mot 15 577 i same periode i 2020. Passeringsinntektene i 2020 var om lag 118 mill. kr.

Prosjektet tok i mars 2020 i mot eit «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompenger på til saman 375 mill. 2020 kroner til reduksjon av gjennomsnittstaksten i prosjektet på minst 20 prosent. Utbetalinga av tilskottsmidlane er fordelte med 216,6 mill. kroner i 2020 og 158,4 mill. kroner i 2021 og er i rekneskapen periodiserte over innkrevjingsperioden. Dette tilskottet kom i tillegg til tilskottet som følgjer av at prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengar på riksvegar utanfor storbyområda. Takstnedsetjinga vart gjort 15. april 2020. Gjennomsnittstaksten er i takstvedtaket frå 10. mars 2020 fastsett til 18,14 kroner. Realisert gjennomsnittstakst fom. mai tom. desember 2020 er 16,1 kroner, dvs. 2 kroner under fastsett gjennomsnittstakst. Realisert gjennomsnittstakst i januar 2021 er 16,6 kroner.

Passeringsinntektene er lågare enn føreset grunna trafikksvikt, men også fordi det er vedteke politisk å halda takstane nede ved å gje tilskott. Prosjektet er framleis i ein tidleg fase i innkrevjinga og koronasituasjonen i 2020 gjer det vanskeleg å seia noko om kor sannsynleg det er at denne inntektssvikten vil vara ved.

Finnfast

St.prp. nr. 38 (2005-2006) om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606) vart vedteke i Stortinget 28.02.2006. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2029.

Trafikken og inntektene i Finnfast har vore langt høgare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som gjorde at takstane vart sette ned med 25% i 2011 grunna god økonomi (ref. Prop. 119 S (2919-2011)) og ein høg del ikkje betalande køyretøy.

Trafikken i 2020 er 1297 ÅDT, 3,3% lågare enn i 2019. Passeringsinntektene i 2020 er om lag 42 mill. kroner mot 39 mill. kroner i 2019, noko som skuldast heilårseffekt av elbilbetaling og liten «koronaeffekt» på trafikken. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar i januar 2021 er 33,4%. ÅDT i 2021 tom. februar er 1112 mot 1194 i same periode i 2020.

Det er ikkje fastsett gjennomsnittstakst for Finnfast. Omlegginga til nytt takst – og rabattsystem skulle ha vore evaluert innan eitt år i følgje takstvedtaket frå 19.06.2019.

Vegdirektoratet vil gjera ei evaluering seinare i år. Det skal då fastsetjast ein gjennomsnittstakst for prosjektet.

Ferde reknar med at innkrevjinga kan avsluttast i 2024 dvs. i god tid før utløpet av garantien frå Rogaland fylkeskommune for prosjektet, som er i 2029.

Førdepakken

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

Trafikken i Førdepaken i 2020 er 2,7% lågare enn i 2019. Trafikken er likevel langt høgare enn føresett i proposisjonen. I 2021 tom. februar er ÅDT 16809 mot 17964 i same periode i 2020. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar i januar 2021 er 7,9%, som er lågt for eit byområde. Bompengeinntektene i 2020 var 96,8 mill. kroner mot 99,1 mill. kroner i 2019.

Førdepakken har sidan starten av innkrevjinga hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timeregulering. Om lag 34% av passeringane i Førdepakken i januar 2021 var fritakspasseringar. Realisert snitttakst i 2020 var 14 kroner. I takstvedtaket frå 11. november 2020 er gjennomsnittleg takst for Førdepakken før tilskot rekna til 21,05 kroner i 2020-prisnivå. Ein reduksjon på 10 prosent gjev ein gjennomsnittstakst på kr 18,95 kroner. Grunntakstane som det vert kravd inn etter frå 4. januar 2021 er basert på denne reduserte snitt-taksten. Realisert snitt-takst i januar 2021 er 16,1 kroner.

Pakken er framleis i ein relativt tidleg fase i innkrevjinga.

Gjesdal (Fv45)

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

Bompengeinntektene i 2020 var 19,7 mill. kroner mot 18,4 mill. kroner i 2019.

Trafikken er 2,8% høgare i 2020 enn i 2019. I januar 2021 er trafikken over dobbelt så høg som i januar 2020, noko som skuldast auka helgeutfart grunna godt ver. I 2021 tom. februar er ÅDT 1731 mot 1090 ÅDT i same periode i 2020. Søndag og fredag er dei dagane som har

høgast trafikk. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar er 11,6% i januar 2021.

Realisert snitt-takst var 46,1 kr. i 2020 og 45,3 kr. i januar 2021. Omlegginga til nytt takst – og rabattsystem skulle ha vore evaluert innan eit år i følgje takstvedtaket frå 12.07.2019.

Vegdirektoratet vil gjera ei evaluering seinare i år. Det skal då fastsetjast ein gjennomsnittstakst for prosjektet.

Prosjektet vert finansiert løpande av innkravde midlar og har ingen tilhøyrande gjeld. Ferde er kjent med at Agder og Rogaland fylkeskommunar no byggjer det siste prosjektet i «pakken» - utbetring av kryss på Sinnes, prosjekt 11 i proposisjonen. Bompengerperioden går fram til 15.4.2024.

Hardangerbrua

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

Det har kvart år sidan opninga av brua vore langt lågare trafikk og lågare inntekt per køyretøy enn føreset i proposisjonen. Basert på føresetnadane i proposisjonen skulle ÅDT i 2020 vera på 2289. Reell ÅDT i 2020 var 1994. Trafikken i 2020 var 8,9% lågare enn i 2019, mykje grunna manglande påskeutfart grunna koronanedstenginga. Trafikken i andre halvår 2020 har vore høgare enn i andre halvår 2019. Trafikken i januar 2021 er 33,5% høgare enn i januar 2020, jf. forklaringa under Gjesdal. I 2021 tom. februar er ÅDT 1234 mot 970 ÅDT i same periode i 2020. Trafikken på Hardangerbrua er sterkt påverka av viddestengingar. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar er 13,8% i januar 2021. Bompengeinntektene i 2020 var 88,5 mill. kroner mot 106,3 mill. kroner i 2019.

Realisert gjennomsnittstakst i 2020 fram til desember månad var 130,5 kroner. Fastsett gjennomsnittstakst før 1.desember 2020 var 132 kroner. (2013 kr.). Fastsett gjennomsnittstakst vart endra frå 1. desember 2020 til 116,8 2013 kroner i samband med takstnedjustering av grunntakstane med 20% grunna ekstraordinært statleg tilskott. Realisert snitt-takst i januar 2021 er 104,1 kroner. Hardangerbrua har ikkje vore prisjustert sidan opninga i 2013.

Ferde meiner at det er svært sannsynleg at prosjektet ikkje vil vera nedbetalt med bompengar og noverande tilskottsnivå i løpet av bompengerperioden. Prosjektet Hardangerbrua er i åra framover avhengig av ytterlegare statlege tilskott eventuelt i kombinasjon med takstauke, for at det skal bli mogleg å betala ned gjelda innanfor garantiperioden. Det kan også bli aktuelt å

søkja om å utvida innkrevjingsperioden. Estimert avslutting basert på årleg årsresultat som per no er i 2035.

Haugalandspakken

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

Haugalandspakken har hittil hatt langt høgare trafikk enn lagt til grunn i proposisjonen og i 2020 er trafikken om lag som føreset. Talet på passeringar er 4,3% lågare enn i 2019, noko som truleg skuldast koronasituasjonen. Bompengeinntektene i 2020 er 196,2 mill. kroner mot 200,8 mill. kroner i 2019. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar per januar 2021 er 11,8%. I 2021 tom. februar er ÅDT 99 157 mot 107 263 ÅDT i same periode i 2020.

Gjennomsnittlig passeringsinntekt er ikkje fastsett i proposisjonen, men det vart i takstvedtak frå 26.02.2018 lagt til grunn ein snitt-takst på 4,5 2018 kroner etter 10% takstreduksjon grunna tilskottsordninga for reduserte bompengar på riksveggar - basert på realisert takst. Reell snitt-takst i 2020 og i januar 2021 er 5,1 kroner. Den låge snitt-taksten skuldast stor andel fritakspasseringar. I 2020 utgjorde fritakspasseringane om lag 42% av alle passeringane i Haugalandspakken. Heile 89% av fritakspasseringane i 2020 kan tilskrivast timesregelen.

Retningslinjer frå Samferdselsdepartementet frå 2019 gjer at det ikkje er høve til å auka gjennomsnittstaksten eller forlenge innkrevjingsperioden for denne pakken. Ferde er kjent med at det pågår arbeid med ei ny bompengeutgreiing i regi av Rogaland og Vestland fylkeskommunar og kommunane på Haugalandet med tanke på ein Haugalandspakke 2 etter 2023.

Kvammapakken

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

Etter prognosen i proposisjonen skulle trafikken i 2020 vore 2659 ÅDT. Trafikken i 2020 er 2488 ÅDT, ned 323 ÅDT frå 2019. Bompengeinntektene er 30,2 mill. kroner i 2020 mot 34,1 mill. kroner i 2019. I 2021 tom. februar er ÅDT 1737 mot 1952 ÅDT i same periode i 2020. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar er 12,1% i januar 2021. Bompengeinntektene er 30,2 mill. kroner i 2020 mot 34,1 mill. kroner i 2019.

Staten har med grunnlag i salderinga av 2020 budsjettet, tilbydd Ferde 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet Kvammapakken. Ferde har takka ja til tilskottet og Vegdirektoratet har 15.03.2021 vedteke å halvera takstane i Kvammapakken. Dei reduserte takstene skal gjelda frå 22.03.2021, eller så snart det let seg gjennomføra.

Realisert snitt-takst var 33,7 kroner i 2020 og 32,8 kroner i januar 2021. Den nye snitttaksten i takstvedatket frå 15.03.2021 er 19,81 2021 kr.

Ferde har tidlegare vurdert at innkrevjinga kan avsluttast innan utløpet av innkrevjingsretten, men det er framleis uvisst om bompengeinntektene og tilskottet vil vera tilstrekkeleg til å kunna avslutta innkrevjinga i 2030. Bompengeinntektene vil mellom anna avhenga av dei trafikale effektane av denne takstendringa. Vegdirektoratet legg til grunn at til grunn at selskapet følgjer opp realisert gjennomsnittstakst opp mot vedteke gjennomsnittstakst, og søker om takstjusteringar om prognosane tilseier ein innkrevjingsperiode utover 15 år for nedbetaling av prosjektet.

Nordhordlandspakken

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

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

Trafikken i 2020 er langt lågare enn føresett og inntektene noko høgare enn føresett.

Trafikknedgangen skuldast truleg koronasituasjonen i Bergensområdet. Men sidan dette er første året med innkrevjing i eit heilt år, har ein ikkje noko samanlikningsgrunnlag. Det var ikkje i proposisjonen føresett inntekter frå elbil.

I proposisjonen er det lagt til grunn 49 500 i ÅDT i stasjonane i Nordhordlandspakken i 2012 basert på 2012 trafikken. Med 10% trafikkavvising grunna bompengar og uttrekk av berekna ÅDT frå Radøy- stasjonen som ikkje kjem i drift før i 2024 (1400 i ÅDT i 2012 eller 1600 ÅDT i 2024, dvs. om lag 5 mill. i året i inntekt) samt trafikkutvikling som føresett i proposisjonen, er forventa ÅDT 47 482 for 2020. Realisert ÅDT i 2020 er 38 752. ÅDT i 2021 tom. februar er 34 495 mot 38 355 ÅDT i same periode i 2020.

Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar i januar 2021 er 18,2%. I proposisjonen var det lagt til grunn at 48% av passeringane var betalande. Andelen betalande passeringar i 2020 var 58%.

Bruttobompengeinntekt er i proposisjonen rekna til 1480 mill. kroner i 12 årsperioden. I proposisjonen er det føresett ei gjennomsnittleg passeringssinntekt på 6,6 2017 kroner dvs. 7,0 2020 kroner. Gjennomsnittstaksten er 9,2 kroner i 2020 og 9,0 kroner i januar 2021. Inntektene i 2020 vart 130 mill. kroner. Elbilinntektene på 10,7 mill. kroner har i 2020 vege opp for dei tapte inntektene frå lågare trafikk enn føresett.

Rogfast

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

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

Trafikk og inntekter i Rogfast er berre litt redusert i 2020 i forhold til 2019. Trafikken var 6,9% lågare i 2020 enn i 2019. Bompengeinntektene for Rogfast var 93,4 mill. kroner i 2020 mot 94,2 mill. kroner i 2019. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på sambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. 105 S (2016- 2017) fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst.

T-forbindelsen

St.prp. nr. 70 (2007-2008) om utbygging og finansiering av T-forbindelsen - nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland, vart vedteke i Stortinget 4.11.2008. Prosjektet er ferdigstilt. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028.

Inntekter og trafikk har hittil vore høgare enn føresett i proposisjonen. Bompengeinntektene er 34,2 mill. kroner i 2020 mot 34,1 mill. kroner i 2019. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 3100 køyretøy i basisåret 2010. I perioden 2006-2011 er det lagt til grunn ein trafikkvekst på 1,4% per år og i perioden 2012-2020 er det lagt til grunn ein vekst på 0,9 % per år. Det blir en ÅDT på 3424 i 2020. Reell ÅDT i 2020 er 3923 dvs. høgare enn føresett. ÅDT i 2021 tom. februar er 3313 mot 3879 ÅDT i same periode i 2020. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar er 13,1% i januar 2021.

Gjennomsnittstaksten vart fastsett til 15,60 kroner i 2008. Omrekna til 2020 prisnivå er det 20,0 kroner. Realisert gjennomsnittstakst i 2020 er 24 kroner, dvs. høgare enn planlagt. Realisert snitt-takst i januar 2021 er 24,2 kroner.

Vegdirektoratet har i brev til Ferde frå 23.03.2020 godkjent at eit «garantibeløp» (eit forskott) frå Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på inntil 150 mill. 2007-kroner fordelt med 90 mill. kroner på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kroner på Karmøy kommune vert gjort om til tilskott. Dette garantibeløpet skal tilbakebetalast gradvis med netto innkravde bompengar etter at bompengelånet er nedbetalt. Innkrevjinga vil derfor halda fram i 4- 5 år til etter at bompengelånet er nedbetalt.

Vossapakken

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

Trafikk og inntekter hittil i innkrevjingsperioden er langt høgare enn føresett i proposisjonen. I Prop. 81 S (2013-2014) om utviding av Vossapakko, står det at trafikføresetnadane i St.prop. nr. 61 (2008– 2009) om Vossapakko, ville gje ein ÅDT i 2013 på om lag 5300 kjøretøy. Med ein føresetnad om 1% årleg vekst blir det en ÅDT i 2020 på 5683. Reell ÅDT i 2020 var 7202.

Talet på passeringar i januar 2021 er 15,5% høgare enn i januar 2020, noko som truleg skuldast finver og skiutfart. ÅDT i 2021 tom. februar er 5870 mot 5640 ÅDT i same periode i 2020. Andelen inntektsgjevande elbilpasseringar av inntektsgjevande passeringar er 12,7% i januar 2021. Bompengeinntektene i 2020 var 87,3 mill. kroner mot 100,8 mill. kroner i 2019. Inntektssvikten var i dei tre første kvartala av 2020. Nedgangen i bompengeinntekter i 2020 skuldast også takstnedsetjinga 1. desember 2019.

Vossapakken er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar.

Gjennomsnittstaksten er i takstvedtak frå 21.06.2019 fastsett til 30 2017 kroner etter tilskott, dvs. om lag 32 2020 kroner. Realisert snitt-takst i 2020 er 33,7 kroner. Realisert snitt-takst i januar 2021 er 33,0 kroner.

Ferde meiner at det er sannsynleg at innkrevjinga kan avsluttast før utlaupet av bompengeperioden.

Ryfast

Prop. 109 S (2011–2012) Utbygging og finansiering av Rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) vart vedteke i Stortinget 12.06.2012. Prop. 44 S (2019–2020) om forslag til takst- og rabattsystem for prosjektet Rv 13 Ryfylkesambandet vart vedteke i Stortinget 19.03.2020. Innkrevjinga starta opp 1.februar 2021 og innkrevjingsperioden er 20 år. Økonomien i prosjektet og takstane

skal bli vurdert på nytt når den faktiske trafikken er kjent, eit år etter at innkrevjinga er starta opp.

ÅDT i februar er 4497 for Ryfylketunnelen , 6347 på Buøy og 6136 i Hundvågtunnelen nord. Hittil ser det ut til at trafikken er noko lågare enn forventa, men det er rimeleg at det er slik ut frå korona- situasjonen og smitteverntiltaka.

Det er for tidleg å seia noko om korleis inntektene vil bli i høve til kva som er lagt til grunn i proposisjonen.

4. Finans og økonomi

Finans

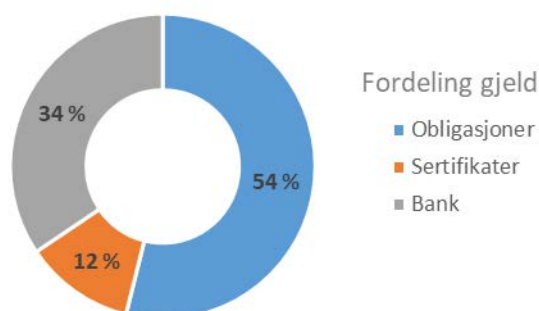
Ferde sine overordna målsetjingar for finansforvaltninga er å minimera finansieringskostnadane på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskottslikviditet, innanfor dei til ei kvar tid gjeldande risikorammer. Både finansiering og likviditetsforvaltning vert tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta.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

Gjeld

Ved utgangen av 2020 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 22,8 milliardar kroner, opp frå 21,6 milliardar kroner ved utgangen av 2019. Auken skuldast i hovudsak større låneopptak på prosjekta E39 Kristiansand-Lyngdal og Ryfast. Finanskostnadane for 2020 enda på 405 millionar samanlikna med 452 millionar for 2019. Reduksjonen i finanskostnad skuldast i hovudsak fallande marknadsrenter på den flytende delen av gjelda, men noko av reduksjonen skuldast også lågare kredittmarginar på gjeld som er refinansiert til betre vilkår.

Ferde har gjennom året jobba vidare med å redusera rentekostnadar og optimalisera finansieringa tilpassa dei ulike prosjekta. Ferde har etablert seg som en betydeleg aktør i den norske finansmarknaden. Andelen gjeld som vert finansiert gjennom obligasjon- og sertifikatmarknaden held fram med å auka i 2020, 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 12,3 milliardar kroner i obligasjonslån, 2,7 milliardar kroner i sertifikatlån og 7,8 milliardar kroner i banklån.



For å redusere risikoen for økte kostnader ved økte rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og i hovudsak rentebytteavtalar for styring av renterisiko. Ved utgangen av 2020 utgjorde rentesikra volum 6,7 milliardar kroner, tilsvarande 29 prosent av utestående gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesikra volum var ved utgangen av året på 6,3 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå det enkelte prosjekt sine eigenskapar, som blant anna attståande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Rentebindingstid for den samla gjeldsporteføljen var ved utgangen av 2020 på 1,9 år.

Gjennomsnittleg finanskostnad for året 2020 var 1,82 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 31.12.2020 var 0,79 prosent utan rentebytteavtalar og 1,32 prosent inkludert rentebytteavtalar.

Garantiar

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

Samla garantiar gitt for Ferde per 31.12.2020 var på 64,2 milliardar kroner.

Stortinget har den 6.10.2020 bedt regjeringa leggja fram sak kor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg. Dette skal gjelde både eksisterande og nye prosjekt. Det er venta at statlege garantiar alt anna like vil medføre lågare finansieringskostnad for nye lån til riksvegprosjekt.

Tabellen under viser garantiramme og utestående gjeld per prosjekt:

Prosjekt	Garanti i NOK millioner	Gjeld per 31.12.20
E18 Tvedestrand-Arendal	3 000	2 100
Samferdselspakke for Kristiansandregionen	200	0
E39 Kristiansand vest-Lyngdal	10 500	1 800
Førdepakken	600	0
Jondalstunnelen	0	0
Bømlopakken	600	412
Kvammapakken	370	275
Vossapakken	610	270
Hardangerbrua	1 430	1 100
Nordhordlandspakken	750	350
Stordalstunnelen	160	85
Årsnes ferjekai	0	0
Bypakke Bergen	6 100	5 300
E39 Svevatjørn-Rådal (Bergen-Os)	3 770	3 178
Austevollsbrua	100	76
Askøypakken	1 230	0
Sotrasambandet	3 000	0
Finnfast	550	222
T-forbindelsen	210	20
Haugalandspakken	210	0
Bypakke Nord-Jæren	7 000	200
Røgfast	16 000	400
Ryfast	7 767	6 986
Sum	64 157	22 774

Grøn finansiering

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

Hausten 2019 var Ferde det første regionale bompengeselskapet til å etablere eit rammeverk for utferding av grønne obligasjonar. Rammeverket er utarbeide i høve til «The Green Bond Principles» publisert i 2018 av The International Capital Market Association, og er gjort i samarbeid med DNB. Rammeverket er gjennomgått og vurdert av CICERO som har gitt det graderinga «Dark green», som er den høgaste graderinga som ein kan oppnå. Ferde er i dag ein av dei største utferdarane av grønne obligasjonar i den norske marknaden med eit totalt utestående lån på 5,3 milliardar kroner ved årsskiftet.

Ferde ønskjer å auka andelen grøn finansiering i porteføljen framover. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper vert viktig for saman å identifisera og kvalifisera prosjekt eller delar av prosjekt som er innanfor det grønne rammeverket. Det er for tida stor

utvikling innanfor den grønne økonomien. EU vil frå 2022 innføra ein felles standard for klassifisering av bærekraftige økonomiske aktivitetar, omtalt som EU Taksonomi. Ferde vil søkja å etterleva og utnytta moglegheitene innanfor det nye regelverket. Med eit grønt rammeverk allereie på plass, vil Ferde ha gode føresetnadar for å lukkast med dette.

Overskottslikviditet

Selskapet sin samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av året på 3,9 milliardar kroner. Løpande likviditetsbeholdning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall. Prosjekta sin overskottlikviditet vert for det meste plassert i bankinnskott samt ein mindre andel i pengemarknad- og obligasjonsfond.

Finansiell risiko

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

Likviditetsrisiko

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

Rente og kreditt risiko

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

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnadar på selskapet si finansiering som følgje av endringar i marknadsrenta. Rentene er i dag på historisk låge nivå som følgje av at styremaktene ønskjer å stimulera økonomien i samband med dei negative økonomiske konsekvensane av Covid-19 pandemien. Det generelle rentenivået har vore fallande over fleire tiår, og kva som kan reknast som eit «normalt nivå» for renta er vanskeleg å sjå føre seg. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtalar for å begrensa renterisikoen. Det er også viktig å merka seg den naturlege sikringa som ligg i flytande renter. I økonomiske nedgangstider eller kriser kor Ferde sine inntekter vert negativt påverka, vil normalt sett rentene falla og dermed bidra til å redusera finansieringskostnadane våre på den flytande delen av gjelda.

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

Motpartrisiko

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjere opp sine økonomiske forpliktingar eller andre forpliktingar som ramar inntektene eller verdiane til Ferde. Det finst mange typar motpartrisiko i ei verksemd. Ferde har ein stor kundemasse med både avtalekundar (AutoPASS) og kundar utan avtale. Dette inneber at ingen enkeltfordringar mot kundar utgjer ein signifikant risiko. I høve til bompengereforma skal Ferde avhenda utferdarverksemda (AutoPASS kundar) i løpet av 2021. Dette betyr at store delar av inntektsstraumen vert flytta utanfor Ferde sin kontroll, og motpartrisikoen vert flytta frå mange små krav til få store viktige krav mot utferdarselskapa. Ferde har motpartrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr eller tenester som indirekte medverkar til å sikra ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskott, plasseringar eller avtalar som rentebytteavtalar.

Økonomiske utsikter

Driftskostnad per passering har gått ned frå 1,13 i 2019 til 1,11 i 2020. Ferde har som målsetjing at driftskostnaden per passering skal koma under 1 krone innan 3 år.

Driftskostnaden i prosent av driftsinntekt i 2020 er 8,8% mot 8,5% i 2019. Målet er å koma ned på 6,5% innan 3 år.

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

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

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

I periodar kan derimot inntektene utvikla seg negativt.

Covid-19 pandemien var et eksternt sjokk som over natta drastisk påverka reisevanar og mobilitet. Ferde såg ein monaleg nedgang i trafikkinntektene i perioden mars-mai, men trafikken har siden henta seg godt inn igjen. Norsk bilferie førte til en god sommersesong og tilrådingar om å unngå kollektivtransport har kompensert for trafikkbortfall trass i meir bruk av heimekontor. Biltrafikken har soleis vist seg ganske robust, eit mønster ein også har sett i

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

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

5. Strategiar og planar

Strategi 2021 - 2023

Med grunnlag i visjonen «Effektiv finansiering av fremtidens samferdsel» og Ferde sine verdier «Open, Påliteleg, Etterretteleg og Nyskapande» (OPEN), har styret i Ferde vedteke ein strategi for perioden 2021 – 2023. Denne gjeld for Ferde som operatørselskap, då utferdarverksemda skal skiljast ut og avhendast i løpet av 2021. Strategien er basert på den første strategien som blei utarbeida hausten 2018 for perioden 2018 – 2021. Ferde si strategiske målsetjing for perioden 2021 til 2023 er at Ferde gjennom arbeid i eigen region skal vera ei drivkraft for bærekraftig, effektiv og sikker finansiering av bompengeprojekt i Norge. Det er utarbeida



Strategi 2021 - 2023

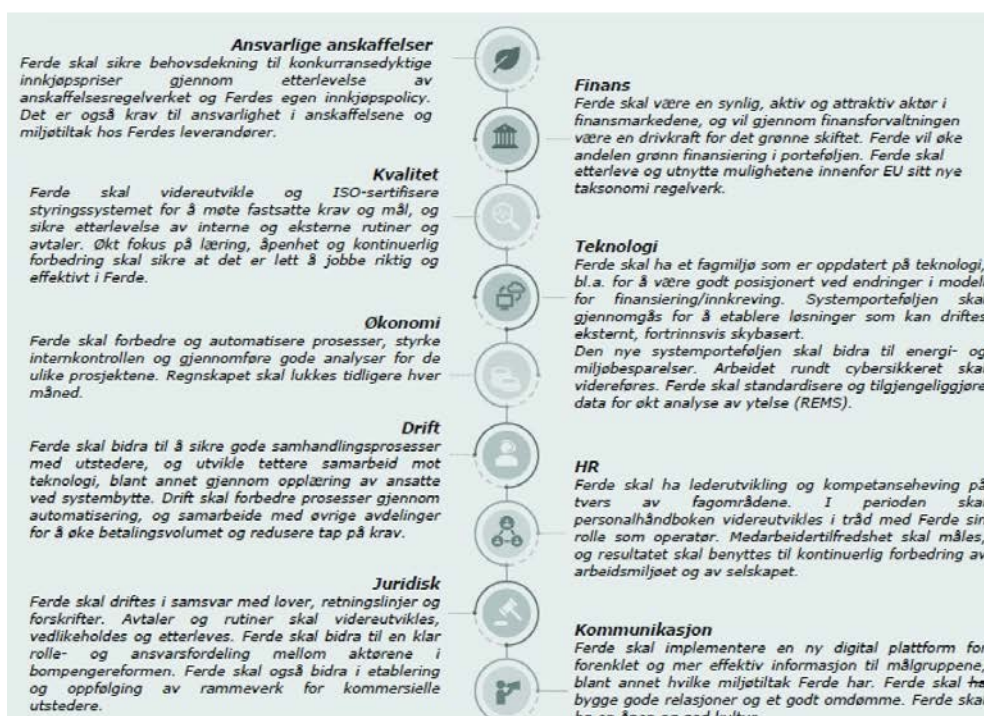
Vår visjon er at Ferde skal sikre *effektiv finansiering av fremtidens samferdsel*.

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

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

Nøkkelallsindikator	Mål
Driftskostnad per passering	< 1 NOK
Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt	6,5 %
Realiseringsgrad på passeringer uten avtale	99 %
Identifiseringsgrad vegkantutrusting	99 %
Gjennomsnittlig rentesats på lån	3M NIBOR + 40 bp.
Avkastning overskuddslikviditet	3M NIBOR + 20 bp.
Medarbeidertilfredshet	Høy

Målbilde 2023



strategiske handlingsplanar med tiltak for områda teknologi, kvalitet, økonomi, finans, anskaffingar, kommunikasjon, finans, drift, HR og juridisk. Strategien i kortform:

Utviklingsoppgåver

Ny systemløyning

Sentralsystemet CS Norge frå Q - Free (eksisterande, heilintegrert løyning for innkrevjing av bompengar) skal utfasast, og erstattast med ein portefølje av komponentar som samla sett skal gje tilsvarende støtte for verdikjeden. Ferde har samarbeida med Vegamot og Bompengeselskap Nord om å utvikla ei ny operatørløyning, som er ein av komponentane, for bruk i dei tre bomregionane. Denne løysinga er ferdig utvikla i samsvar med gjeldande krav og spesifikasjonar. Statens vegvesen har etablert eit utrullingsprosjekt for å integrera og implementera nye systemløyningar for heile verdikjeden. 1. mars starter prøvedrift på nye systemløyningar, i parallell med produksjon på eksisterande CS-løyning, for å verifisera og kvalitetssikra løysingane. Vidare implementering av ny løysingsportefølje er planlagt fram mot sommaren.

Utskiljing av utferdarfunksjonen

Utskiljing av utferdar og etablering av kommersielle utferdarselskap er ein del av bompengereforma. Regjeringa fastsette i statsråd 14.12.2018 «Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)». Forskrifta gjeld frå 1.1.2019. Føremålet med forskrifta er å etablere eit nødvendig rammeverk for utskilte utferdarar. Det skal etablerast eit tydeleg skilje mellom bompengennekkering og utferdarverksemd. Utferdar skal ha eit avtaleforhold med brukaren (eigar av køyretøy), og stå ansvarleg ovanfor bompengeselskapet for å betala for brukaren sine bopasseringar. Utferdar skal syta for at det blir etablert ei teknisk løyning for registrering av køyretøyet, t.d. ved utferding av bombrikke.

Ferde AS har i brev frå Statens vegvesen frå 12.02.2021 fått dispensasjon til å ha integrert utferdarverksemd i ein overgangsfase fram til 31.12.2021. Utskiljinga vert gjennomført i tre hovudfasar:

1. Initiering (ferdig)
2. Organisering av eigen utferdardivisjon i Ferde (pågåar).
3. Utskiljing og avhending (står igjen).

Ferde er no i fase 2. Utferdarverksemda blei ein intern divisjon i Ferde 15. februar 2021, under namnet Flyt. Aktivitetane og egedelane i denne divisjonen skal overførast til Flyt AS som dotterselskap til Ferde. Dette er planlagt overført 1.mai 2021. . I løpet av første halvår 2021 tek ein sikte på å selja Flyt AS til ein ekstern aktør. I tida fram til ny eigar overtek Flyt, vil Ferde arbeida med å sikra ei velfungerande utferdarløyning (IT- system) og eit robust grensesnitt mellom Ferde som operatør og utferdarselskapet Flyt AS. Den endelege avhendinga av Flyt AS

avheng av kor tid utferdarverksemda vert overført til Flyt AS og av kor tid dei nye eigarane av Flyt AS vil overta selskapet. Salet av Flyt AS skal godkjennast av styret i Ferde.

Utferdarverksemda er opparbeida gjennom bompengainntekter og bompengainntekter skal tilfalla vegføremål. I praksis vil det seia at salsverdien av Flyt skal tilfalla Ferde. Salet skal skje til marknadsverdi for å sikra at ein ikkje gjev vekk verdiar skapt av bompengainntekter. Reglane om ulovleg statsstøtte krev også at salet av utferdarverksemda skjer til marknadsverdi. Ferde har utarbeida ein salsteaser som er sendt ut til potensielle kjøparar av Flyt AS, og jobbar aktivt i marknaden for å få ein kjøpar av Flyt AS. Overføringa av dei tilsette i Flyt AS til ny eigar vil skje som ei verksemdsoverdraging etter kapittel 16 i arbeidsmiljølova.

Utskillinga og avhendinga av Ferde si utferdarverksemd, med tilhøyrande tilsette, vil på ei side medføra reduserte kostnader for Ferde. På den andre sida skal Ferde betala 1,75 % + mva. av alle passeringsinntekter frå AutoPASS-avtalar til kommersielle utferdarselskap.

Samstundes med utskillingsprosessen er det vidare planlagt implementering av ny sentral IKT løysing for innkrevjing av bompengar i Noreg. Det er Statens vegvesen som er ansvarleg for ny nasjonal kjerneløysing for bompengainnkrevjing. Overgangen til ny IKT løysing har ei ibuande uvisse knytt til funksjonalitets- og effektivitetsnivå i ny løysing kontra eksisterande, og i kva grad det er tilrettelagt for effektiv samhandling mellom operatørselskapa og dei kommersielle utferdarane. Ferde tek derfor høgde for at operatørverksemda i ein overgangsperiode vil kunne få auka ressursbruk for å sikra seg mot eventuelle svake sider i IKT-systema. Det er per i dag usikkert kor vidt avhendinga av utferdarverksemda samla sett vil gje effektiviseringsgevinstar på kort eller lengre sikt.

Signering av utferdaravtalar

Ferde har gjennom bompengeavtalen ei plikt til å sørgja for selskapet sine interesser, ved å etablera størst mogleg tryggleik/soliditet for den framtidige kontantstraumen. Rammeverket for utferdarmarknaden føreset at ein utferdar skal ha signert utferdaravtale med alle operatørane, før han kan setjast i operativ drift. Ferde har dei siste månadane aktivt bidrege med innspel til rammeverket og for å heva kvaliteten på utferdaravtalane, slik at desse avtalane no kan signerast. Ferde signerte utferdaravtale med Skyttel sitt utferdarselskap, SkyttelPASS, 10.02.2021. Det står enno igjen noko arbeid med å betra rammeverket for dei kommersielle utferdarselskapa.

Utvikla vegkantsystemet

Ferde har ansvaret for innkjøp, drift- og vedlikehald av vegkantutstyret.

Tildeling av nye kontraktar

Tecsidel har vore leverandør til prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal. Ferde har ikkje vore nøgd med ytinga i dette prosjektet og godkjente derfor ikkje leveransen. Ferde har derfor hatt denne leveransen ute på nytt anbod saman med ein del andre prosjekt. Q-Free AS er tildelt kontraktane for levering av vegkantutstyr til E18 Tvedestrand – Arendal, E39 Kristiansand – Arendal og E39 Svevatjørn – Rådal.

Ny løysing til E18 Tvedestrand – Arendal skal leverast innan 1. mai 2021. Opninga av den første bomstasjonen mellom Kristiansand og Lyngdal er planlagt til 30.12.2021. I prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal skal det etablerast 3 bomstasjonar, som skal opnast 1.september 2022.

Nye prosjekt

Ferde har mål om å gjennomføra raskare innkjøpsprosessar for vegkantutstyr. Me vil vi starta ein prosess med å inngå rammeavtalar med truleg 2 aktørar. Rammeavtalen vil også inkludera kjøp eller leige av mobile innkrevjingsstasjonar. Komande bompengeprojekt er truleg: Bømlopakke 2 og Kristiansand (Gartnerløkka).

Andre prosjekt:

Nord-Jæren: Planlegging av flytting (midlertidig og permanent) av bomstasjonen ved Diagonalen i samband med ombygging av veg (Bussveien)

Haugalandspakken: Ombygging og utviding av veg på Fv. 47 Karmsundgata medfører behov for ombygging av bomstasjon.

Førdepakken: Bruland bomstasjon vart påkøyrt av ein lastebil 23.10.2020 og dei 3 portalane vart øydelagde. Ei midlertidig løysing med lånt mobil bomstasjon frå Fjellinjen førte til at innkrevjinga kunne starta igjen 29.10.2020. Montering av nye portalar og vegkantutstyr, skjer truleg i andre halvdel av april.

Stordalstunnelen: Innkrevjinga stogga 15.januar 2021. Utstyret skal demonterast innan 1. mai 2021.

REMS (Roadside Equipment Monitoring System): Bompengeselskapa har fått godkjent mandatet for realisering av et effektivt, felles driftsovervakingssystem som alle bompengeselskapene kan bruka, på tvers av bomstasjon, prosjekt og vegkantleverandør.

Kvalitetsutvikling og HMS

I 2019 vart det gjennomført selskapskontroll av Ferde og i rapporten som blei lagt fram av Deloitte i januar 2020 vart det presentert i alt 10 tilrådde tiltak. Blant dei tilrådde tiltaka var ein

gjennomgang og ei betring av dokumentasjonen knytt til GDPR, tydeleggjering av ansvar og myndigheit i selskapet, skriftlege rutinar for styring på økonomiområdet og etablering av system og rutinar for gjennomføring av innkjøp i høve til regelverket for offentlege anskaffingar. Ferde har jobba systematisk med desse tiltaka og per januar 2021 er alle tiltaka gjennomført og lukka. Vidare oppfølging på områda er ein del av Ferde sin internkontroll.

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

Som eit ledd i dette arbeidet har Ferde eit system for internrevisjon av styringssystemet som skal sikra at styringssystemet til ein kvar tid oppfyller krava.

Som ein del av internkontrollen i selskapet, jobbar Ferde systematisk med løpande overvaking og styring av risiko knytt til verksemda. Risikostyring i selskapet er sterkt knytt opp mot Ferde sin modell for prosesstyring gjennom at prosesseigar også er risikoeigar. I det ligg det eit ansvar for handtering av risiko i prosessen, regelmessig evaluera ytinga og resultata til prosessen, samt identifisera avvik frå sette mål og iverksetting av korrigerande tiltak. Ferde har nedsett ein risikokomiteé til arbeidet med overvaking og handtering av risiko. Risiko vert rapportert til styret i Ferde på kvart styremøte, i tillegg vert det ein gong i året gitt ein presentasjon av det overordna risikobiletet i Ferde.

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

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

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

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

Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2021 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje. Innkrevjinga i desse prosjekta held fram i 2021.

Samling av dei interne utferdarane i Ferde

Alle Ferde sine AutoPASS-kundar er frå 1. november 2020 samla i eit felles kunderegister og har fått tilsendt nye brikker. Det skal også byttast ut nokre av dei eksisterande eldre brikkene med svakt batteri i løpet av våren. Frå 1. desember 2020 tok Ferde i bruk en ny database for passeringar i Bomringen i Bergen. Databasen for AutoPASS-kundar er no kalla «*Ferde Brikkeutsteder*». Men dette er driftsteknikalitetar. Sett frå kunden si side, er det no Flyt med nettsida <https://flytpass.no/> som er gjeldande i høve til brikker frå Ferde.

Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport

Innkrevjinga på ferjene i Austevoll til prosjektet Austevollsbrua vart avslutta 17. november 2020, då det resterende lånebeløpet i prosjektet vil kunna nedbetalast med ferjeavløysingsmidlar frå Vestland fylkeskommune som Ferde vil få overført i 2021 og 2022. Innkrevjinga til Samferdselspakken for Kristiansandsregionen vart stogga 31. desember 2020 då innkrevjingsretten gjekk ut. Innkrevjinga til Stordalstunnelen vart avslutta 15. januar 2021 med grunnlag i at Ferde tek i mot tilskott frå staten for å avvikla prosjektet. Det er per i dag ingen planar om å avslutta innkrevjinga i andre prosjekt i 2021.

Nye innkrevjing i 2021

Innkrevjinga til Rv13 Ryfast starta opp 1. februar 2021 i begge retningar i stasjonane Ryfylketunnelen, Hundvågtunnelen nord og Hundvågtunnelen Buøy. Ryfastprosjektet på Rv13 gir ferjefri veg mellom Ryfylke, Hundvåg og Stavanger, og er bygt saman med Eiganestunnelen på E39 i Stavanger i eit prosjekt (Eiganestunnelen er delvis finansiert av innkrevjinga frå Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)). Innkrevjingsperioden er sett til 20 år.

Det er eit eige månadstak for bomstasjonen til rv.13 Ryfylketunnelen og for bomstasjonane til rv.13 Hundvågtunnelen, for kundar med gyldig autopassavtale og brikke.

Hundvågtunnelen i Ryfast har felles timesregel med Bymiljøpakken. I begge prosjekta er det første registrerte passeringa som vil gjelda, uavhengig av takst. Ordninga gjeld køyretøy i begge takstgruppene. For at ordninga med felles timesregel ikkje skal få konsekvensar for det

vedtekne finansieringsopplegget for Rv 13 Ryfast, er det lagt til grunn at tapte inntekter for dette prosjektet skal tilbakeføres fra Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren).

Innkrevjinga til E39 Kristiansand – Lyngdal (ref. Prop. 135 S 2016-2017) på delstrekninga Mandal aust – Mandal by er venta å starta 30. desember 2021. Dei 8 andre delstrekningane og bomstasjonane er venta å opna frå oktober 2022 fram til 2026. Nye Veier kart:



I proposisjonen er det opna opp for at talet på bomsnitt og plasseringa av stasjonane kan bli endra. Vegdirektoratet har i brev til Samferdselsdepartementet frå 4. februar 2021 bedt om avklaringar om kven som har utgreiingsplikta og ansvaret for å gjera vedtak om slike endringar.

Takstendringar

Ordinær takstendring

Takstane for Førdepakken vart endra 4. januar 2021, med grunnlag i takstvedtak frå Vegdirektoratet frå 11. november 2020. I takstgruppe 1 (lette køyretøy) auka takstane med 4 kroner og i takstgruppe 2 (tunge køyretøy) auka takstane med 7 kroner.

Innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy

Stortinget vedtok 14. juni 2018 bortfall av fritaksordninga for nullutsleppskøyretøy, med innføring av takst på mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst der det er lokalpolitisk oppslutnad om det. Per i dag er det berre prosjektet Rogfast med innkrevjing på sambandet Arsvågen- Mortavika som ikkje har innført bompengetakstar for nullutsleppskøyretøy i Ferde sitt område. Statens vegvesen Utredning Vest sendte 21. januar 2020 søknad til Vegdirektoratet om innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy i Rogfast. Vegdirektoratet skriv i notat til Statens vegvesen Utredning vest 4. februar 2021 at det er bompengeselskapet som må søkja om nytt takstvedtak for bompengeprojektet.

Konsumprisjustering

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

gjørne gjort i samband med andre takstendringar. På ferjene vert bompengetakstane justerte årleg. Sambanda Langevåg – Buavåg og Arsvågen - Mortavika fekk auka takstar 1. januar 2021 som følgje av endra takstar i autopassferjeregulativet.

Omlegging til nytt takst- og rabattsystem

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

Takstnedsetjing grunna ekstraordinært tilskott

Med grunnlag i «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for vegar utanfor storbyområda, gjorde Vegdirektoratet vedtak 28. oktober 2020 vedtak om at grunntakstane for Hardangerbrua skal setjast ned med 20%. Takstendringa vart gjort 1. desember 2020. Takstane vart då reduserte frå 145 kroner til 117 kroner i takstgruppe 1 og frå 450 kroner til 350 kroner i takstgruppe 2. Hardangerbrua har ikkje vore prisjustert sidan opninga 13. august 2013. Gjennomsnittstaksten etter tilskott er i takstvedtaket sett til 105 kroner i 2013 kroner. Ved takstnedsetjinga 1. desember vart ikkje takstane prisjusterte.

Stortinget har ved salderinga av statsbudsjettet for 2020 budsjettet tilbydd 138,5 mill. kroner til Kvammapakken til reduksjon av takstane og gjeldslette. Tilskottet og takstendringa føreset tilslutnad frå garantist og takstsøknad frå Ferde. Ferde har takka ja til tilskottet og Vegdirektoratet har 15.03.2021 vedteke å halvera takstane i Kvammapakken. Dei reduserte takstene skal gjelda frå 22.03.2021, eller så snart det let seg gjennomføra.

Takstendring knytt til byvekstavtale

I statsbudsjettet for 2020 er det løyvd 110 mill. kroner (retta til 113 mill. kroner i nasjonalbudsjettet for 2020) i tilskott til reduserte bompengar og betre kollektivtilbod i Bergensområdet. Tildelinga går til Miljøloftet ikkje til Ferde og skal gje redusert rekvireringsbehov. I statsbudsjettet for 2021 er beløpet 117 mill. kroner. Halvparten, 58,5 mill. kroner, skal nyttast til reduserte bompengetakstar i Bypakke Bergen knytt til Byvekstavtalen for Bergensområdet for 2019 – 2029. Tildelinga er ein del av regjeringa sitt «bompengeforlik». Bystyret i Bergen og fylkestinget i Vestland har vedteke at denne tildelinga skal nyttast til å redusera takstane for nullutsleppskøyretøy. Med grunnlag i takstvedtaket i Vegdirektoratet frå 20. november 2020 vart takstane for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 utanfor rushtidsperioden i Bypakke Bergen redusert frå 10 kroner til 5 kroner og i rushtidsperioden frå 20 kroner til 10 kroner.

Framtidige prosjekt

Vedtekne prosjekt – med innkrevjing etter 2021

Innkrevjinga til E39 Rådal – Svegatjørn i kommunane Bjørnafjorden og Bergen er planlagt å starta opp 1. september 2022. I Prop 134 S (2013- 2014). Det lagt til grunn samla bompengteinntekter på om lag 5 mrd. kroner i 2014-prisnivå. Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Os og Bergen kommunar. Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Innkrevjinga vil skje i begge retningar på ny E39 i Endalausmarka, på eksisterande E39 ved Bahus og på Fv 163 ved Djupvik. Det er venta at Statens vegvesen vil senda ei sak om takstar, takst – og rabattopplegget til lokalpolitisk handsaming før sommaren 2021. Garantisten Vestland fylkeskommune ønskjer å halda fast på at det skal vera bom på sideveg i dette prosjektet.

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabraua, er venta å opna i 2026 og sidevegnettet i 2028. Garantisten Vestland fylkeskommune ønskjer å halda fast på at det skal vera bom på sideveg (den gamle brua) i dette prosjektet.

Prosjekt som er til handsaming i Stortinget

Regjeringa sendte 18. desember 2020 *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. Det er venta at Stortinget vil handsama proposisjonen 22. mars 2021. Visst Stortinget vedtek prosjektet vert dette eit Ferdeprosjekt 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.

Nye Veier kart:



Bruttobompengteinntektene er berekna 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 finansieringskostnadar og innkrevjingskostnadar. Bompenggeperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar. Prosjektet skal ifølgje planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028.

Prop. 95 S (2020–2021) «*Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for*

Kristiansandsregionen fase 2 i Agder» vart lagt fram i statsråd 3. mars. Førebels dato for behandling i Stortinget er 8. april 2021. Proposisjonen omhandlar utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder. I fase 2 prioriterer ein gjennomføringa av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen i Kristiansand. I tillegg er det foreslått midlar til tiltak for bl.a. kollektivtrafikk, sykkel og gange. Pakken er planlagt finansiert med bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Brutto bompengainntekter er rekna til 2 640 mill. 2021-kr. og innkrevjingsperioden er rekna til om lag 14 år.

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

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

Fylkestinget i Vestland har i møte 09.06.2020 slutta seg til eit bompengeplegg for E134 Røldal—Seljestad i Vestland fylke. Om Stortinget vedtek prosjektet, er det lagt til grunn at utbygginga skal skje i åra 2022-2027 og at bompengainnkrevjinga tek til når prosjektet opnar for trafikk.

Innkrevjinga på Bømlo kan bli forlenga og utvida ved at ein Bømlopakke 2 avløyser gjeldande Bømlopakke. Ferde er kjent med at grunnlaget for Bømlopakke 2 no har vore til ekstern kvalitetssikring, KS2. Grunnlaget for Kvinnheradpakken, som legg opp til innkrevjing på ferjesamband i Kvinnherad, er no kvalitetssikra i Vegdirektoratet og ligg i Samferdselsdepartementet.

Om innkrevjing av bompengar og bruk av brikke på ferjene

Ferde har per i dag to bompengeprojekt der bompengane vert kravde inn som sonepåslag på ferjebilletter. Det er Rogfast (sambandet Mortavika – Arsvågen) og Bømlopakken (sambandet Langevåg – Buavåg). Ferde er bompengeselskap, men ikkje driftsselskap for desse bompengeprojekta. Fjord1 står for innkrevjinga av bompengar på ferja etter kontrakt (driftsavtale) med Ferde. Ferde har også fram til utskiljinga av utferdarfunksjonen ei utferdarrøle i ferjebillettering, også der det ikkje er bompengar. Ferde sine brikker vert nytta til ordinær ferjebillettering i heile landet.

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

Ferjeoperatør er driftsselskap for Ferde for bompengeneinnkrevjing. Ferde er derfor ikkje så «tett på» denne innkrevjinga som for innkrevjinga i «landstasjonane». Ferjene er primært vegar/transportårer eller kollektivtrafikk, ikkje «flytande bomstasjonar». Bompengar på ferje er derfor påslag på ferjebilletten heller enn at ferjetaksten er påslag på bompengetaksten.

Det er derfor rimeleg at Ferde baserer kontrollverksemda si på Skyss og Statens vegvesen sine kontrollar. Visst Skyss og Statens vegvesen er sikre på at billetteringa er fullstendig, og Statens vegvesen er trygg på at systema knytt til autopassferjeordninga fungerer slik dei skal, kan også Ferde vera sikker på bompengeneinnkrevjinga er fullstendig og korrekt. Vegdirektoratet har no utvikla ein ferjedatabank (ferjedatbanken.no), som også inneheld bompengestatistikk, som kan nyttast i kontrollarbeidet. Ferjedatabanken er offentleg tilgjengeleg, men det er også høve for bompengeselskapa å få ut meir detaljert statistikk og uttrekk frå ferjedatabanken etter avtale med Statens vegvesen.

For å unngå konsekvensar av lokale takstendringar i ferjeregulativet i framtida, ønskjer Vegdirektoratet at bompengetakstane på ferje i framtidige prosjekt vert sette i koner, heilt lausrive frå soneinndeling og ferjeregulativ. Dette er aktuelt for Kvinnheradpakken, ref. FUV sak PS 112/2020 i Vestland 26, november 2020. Det vert då ingen automatikk i at det vert årlege bompengetakstendringar som følgjer ferjetakstane. Takstendringane på ferje vil då bli kunngjorde av bompengeselskapet etter takstvedtak i Vegdirektoratet, på line med takstendringar i bompengestasjonane på land.

Buss i rute har fritak frå bompengar i Rogfast (Arsvågen – Mortavika) og i Bømlopakken (Langevåg – Buavåg). I bomstasjonar har buss i rute fritaksavtale, medan i autopassferje systemet er det ikkje teknisk lagt til rette for dette. Buss i rute skal betala ferjebilletten, men ikkje bompengar på ferja. For at buss i rute (Kystbussen i praksis) skal sleppa å betala bompengar på ferjene, er det laga ei eiga rutine mellom Skyttel, Ferde og busselskapa som inneber at busselskapa må senda oversikt over bussar med registreringsnummer og brikkenummer, kva samband dei skal ha fritak i, samt løyvenummer til Ferde for godkjenning.

Det er mange aktørar som ferjekundane må ha eit forhold til. Grensesnittet mellom Autopassferje (Skyttel) – Operatør (Fjord1 mfl.) – Bompengeselskap (Ferde mfl.) – Oppdragsgjevar ferje (Skyss og SVV)- Utferdar (Flyt, SkyttelPASS, Fremtind Service mfl.) er uklart for mange kundar. Ferde får framleis mange førespurnadar frå kundar som skulle ha vore hos Skyss eller hos Skyttel. Ferde skal ikkje vera kundesenter for bompengeneinnkrevjinga på ferje, men Ferde må likevel som bompengeselskap og operatør kunna informera om bompengetakstane og rabattordningane som gjeld for dei aktuelle ferjesambanda. Fjord1 opplyser om bompengetakstane på nettsidene sine.

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