

## Rapport til eigarane 2021 - 2



## Innholdsliste

<b>Innleiing .....</b>	<b>2</b>
<b>1. Mandat og føringar .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Status for gjennomføringa av bompengereforma.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Trafikkdata og bompengeinntekter.....</b>	<b>8</b>
<b>4. Finans og økonomi.....</b>	<b>24</b>
<b>5. Strategiar og planar.....</b>	<b>30</b>

## Innleiing

Ferde sine verdiar er open, påliteleg, etterretteleg og nyskapande. Selskapet ønskjer å vera ein gjennomsiiktig organisasjon, både overfor trafikantar, oppdragsgjevarar, media og samarbeidspartnarar. Me vil derfor informera om samfunnsoppdraget vårt og om korleis me utfører det. Styret i Ferde AS ønskjer eigarrapportering 2-3 gongar per år utover årsrekneskapen og rapportering i samband med generalforsamlinga. Dette er den andre 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.

Forsikringselskapet Gjensidige inngjekk 29.06.2021 avtale om kjøp av utferdarverksemda til Ferde, dvs. dotterselskapet Flyt AS. Staten krev at bompengeselskapa avhendar utferdarverksemda innan 31.12.2021. Salstransaksjonen for avhending av selskapet med tilsette og kundeportefølje vert tentativt 1. november 2021. Per i dag ser det ut til at kommersialiseringa av utferdarmarknaden, gir to store utferdarselskap i Norge; Gjensidige som har kjøpt utferdarverksemda til bompengeselskapa Ferde og Vegamot og Fremtind Service som har kjøpt utferdarverksemda til Bompengeselskap Nord, Fjellinjen og Vegfinans. Ferde er svært spent på korleis denne nye organiseringa med nye kommersielle aktørar og nye systemløyningar vil påverka selskapet sine kostnader. Per i dag er det usikkert om utskiljinga vil gje effektivitetsvinst på kort og lang sikt.

Trafikken i prosjekta i regionen er stort sett høgare i første halvår 2021 enn i første halvår 2020, men trafikken er framleis noko prega av den reduserte mobiliteten som følgjer av Coronasituasjonen. Det er høgare sommartrafikk i 2021 enn i 2020 i samtlege prosjekt som har hatt innkrevjing i månadane mai, juni og juli i 2020 og i 2021. Elbilandelen er stadig veksande i alle prosjekta. Det er venta at denne utviklinga vil halda fram. Med dagens takstar og takstordning vil det innebera reduserte inntekter i tida framover.

Bergen 6. september 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 rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbygger og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr. I Bypakke Bergen (knytt til Miljøløftet) er det Vestland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) er det Rogaland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 2 er det Statens vegvesen som er part i finansieringsavtalen, grunna at E18/E39 Gartnerløkka Kolsdalen er eit riksvegprosjet.

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 bompengeprojekt
- 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 bompengoordning
- 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 nøkkeltalsindikatorane er viktig for at Ferde skal lukkast som regionalt bompengeselskap.

### **Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde**

Styring og kontroll med bompengane, og det at fylkeskommunane er garantistar, er i St. meld. 25 (2014 – 2016) omtala som viktig motivasjon for den fylkeskommunale eigarskapen av bompengeselskapa. 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.

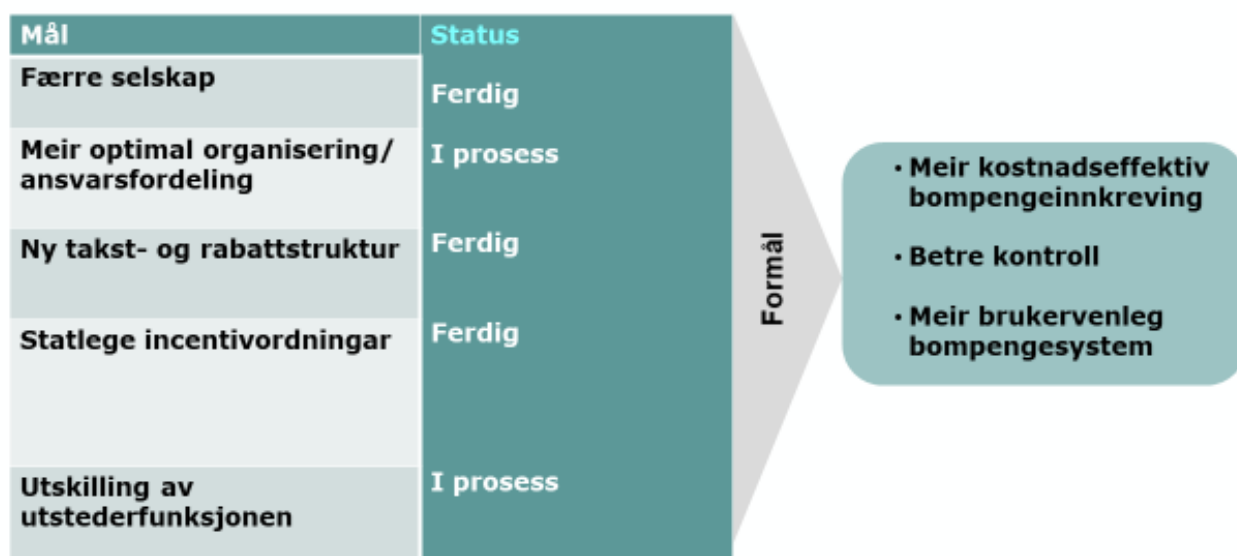
## 2. Status for gjennomføringa av bompengereforma

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 motta tilskott frå ordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda for prosjekta Førdepakken, Vossapakko, Hardangerbrua, Haugalandspakken, Ryfast, E39 Svegatjørn – Rådal 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, T- forbindelsen og Finnfast og midlar for halvering av takstane i Kvammapakken. Desse ekstraordinære tilskotta kan ein kan sjå på som ei vidareutvikling av elementet statlege incentivordningar» i bompengereforma eller som ad-hoc vedtak basert på politiske ynskje og budsjettforlik.

Eit femte mål med reforma er å skilja dei to rollene som bompengeselskapa har som utferdar (utsteder) og operatør. Ferde skil no ut utferdarverksemda si gjennom salet av dotterselskapet Flyt AS, med 550 000 avtalekundar, til Gjensidige. Sjå meir om dette i kapittel 5.

Fjellinjen si utferdarverksemd, Fjellinjen Utsteder AS med om lag 750 0000 avtalekundar, vart kjøpt av Fremtind Forsikring hausten 2020 og har no skifta namn til Fremtind Service. Fremtind Service har i mai 2021 inngått avtale om kjøp av Vegfinans sine avtalekundar (400 000 kundar) og i juni 2021 inngått avtale om kjøp av Bompengeselskap Nord sine avtalekundar (90 000 kundar). Gjensidige har i mai 2021 inngått avtale om kjøp av Vegamot sine avtalekundar (226 000 kundar).



### 3. Trafikkdata og bompenginntekter

#### Passeringar i Ferde sine prosjekt i første halvår 2021 og 2020

I første halvår 2021 har det vore om lag 119 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein auke på 4,2% frå 2020. Det er då berre tatt med trafikk frå prosjekt som hadde innkrevjing i 2021. Auken skuldast i stor grad oppstart av innkrevjing i Ryfast 1. februar 2021.

Passeringar per prosjekt	Til og med juni 2021	Til og med juni 2020	Endring i prosent
Bomringen i Bergen	42 561 693	41 179 156	3,4 %
Bymiljøpakken Nord Jæren	33 114 475	33 752 478	-1,9 %
Haugalandspakken	18 812 733	18 365 954	2,5 %
Nordhordlandspakken	7 101 949	6 821 577	4,1 %
Askøypakken	3 877 808	3 759 010	3,2 %
Førdepakken	3 298 524	3 135 351	5,2 %
E18 Tvedestrand - Arendal	3 010 371	2 949 099	2,1 %
Ryfast <sup>1)</sup>	2 725 789	-	
Vossapakko	1 246 515	1 068 064	16,7 %
T-Forbindelsen	689 573	669 282	3,0 %
Bømlopakken	680 346	645 084	5,5 %
Rogfast	663 706	593 439	11,8 %
Kvammapakken	410 337	389 274	5,4 %
Hardangerbrua	307 089	234 930	30,7 %
Gjesdal	251 857	178 238	41,3 %
Finnfast	240 372	223 627	7,5 %
Stordalstunnelen <sup>2)</sup>	20 526	262 273	-92,2 %
Sum:	119 013 663	114 226 836	4,2 %
<sup>1)</sup> Innkrevjinga starta opp 1. februar 2021			
<sup>2)</sup> Innkrevjinga vart avslutta 15. januar 2021			

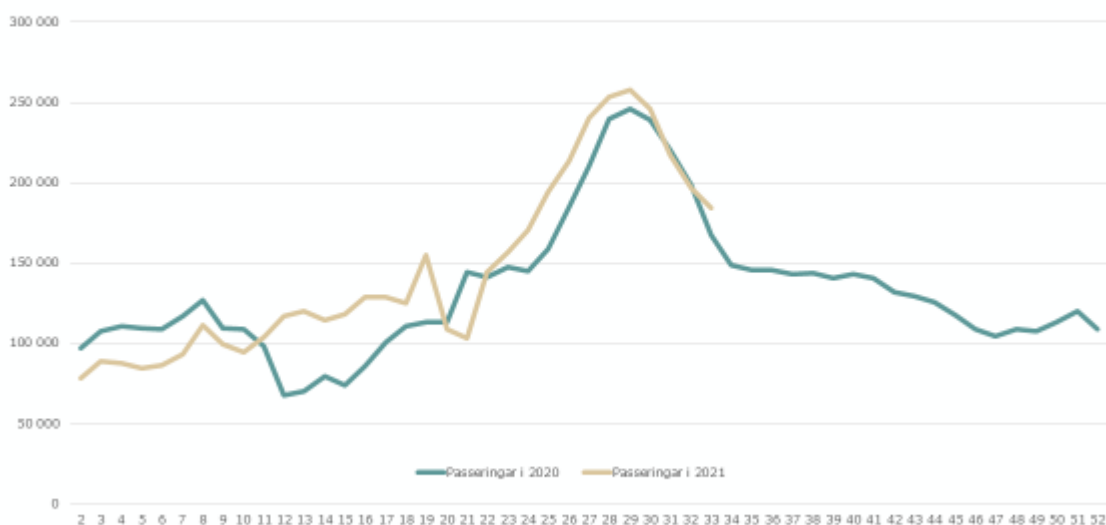
Trafikken har særleg auka i prosjekta Hardangerbrua, Vossapakko og Gjesdal – prosjekt som i stor grad mista «vinterutfarten» i 2020 grunna Corona nedstenginga. Samanlikna med første halvår 2020 er det ein generell trend at trafikken i 2021 er lågare i januar og februar, høgare i mars, april og mai og om lag lik i sommarveke. Dette avsepglar Corona situasjonen i 2020 og 2021 med periodar med nedstenging og redusert mobilitet.


Trafikk per veke i 2021 og 2020 i enkelte prosjekt:

### Bypakke Bergen – passeringar per veke



### E18 Tvedestrand - Arendal – passeringar per veke





## Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) – passeringar per veke




## Førdepakken – passeringar per veke



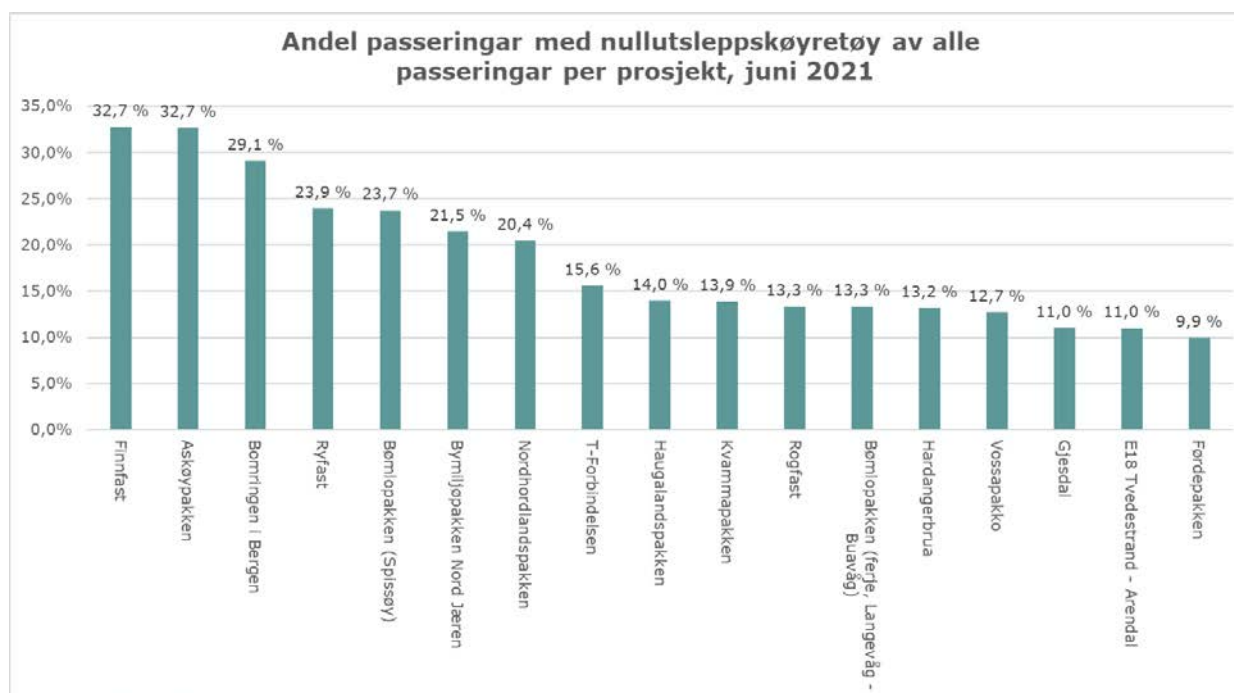
## Sommartrafikken i 2020 og 2021

Prosjekt	Passeringar mai- juli 2021	Passeringar mai - juli 2020	Endring i prosent
Bomringen i Bergen	22 123 081	21 232 576	4,2 %
Bymiljøpakken Nord Jæren	17 164 763	16 456 218	4,3 %
Haugalandspakken	10 268 565	9 883 224	3,9 %
Nordhordlandspakken	3 921 004	3 837 932	2,2 %
E18 Tvedestrand - Arendal	2 360 933	2 284 052	3,4 %
Askøypakken	1 997 910	1 926 818	3,7 %
Ryfast	1 765 660	-	
Førdepakken	1 761 434	1 711 538	2,9 %
Vossapakko	912 918	869 694	5,0 %
Rogfast	499 518	441 003	13,3 %
Bømløpakken	387 841	374 584	3,5 %
Kvammapakken	311 387	303 305	2,7 %
Hardangerbrua	307 264	282 248	8,9 %
T-Forbindelsen <sup>1)</sup>	278 584	389 422	-28,5 %
Gjesdal	127 419	125 549	1,5 %
Finnfast <sup>2)</sup>	94 157	135 462	-30,5 %
Sum:	64 282 438	60 253 625	6,7 %
<sup>1)</sup> Innkrevjinga vart avslutta 1. juli			
<sup>2)</sup> Innkrevjinga vart avslutta 1. juli			

Det er høgare sommartrafikk i 2021 enn i 2020 i samtlege prosjekt som har hatt innkrevjing i månadane mai, juni og juli i 2020 og i 2021.

### Elbilpasseringar i juni 2021

Elbilandelen er veksande og høgast på øyar i bynære strok. I sentralsystemet CS – kunne ikkje elbilpasseringane som vart til fritakspasseringar grunna timesregel og månadstak identifiserast som elbilpasseringar, berre som generelle fritakspassringar. Ein rapporterte derfor inntektsgjevande elbilpasseringar som andel av inntektsgjevande passeringar. Etter innføring av Ferde sitt operatørsystem frå 1. mai 2021 kan slike fritakspasseringar identifiserast. Ein kan derfor no rapportera elbilandel som tal elbilpasseringar av alle passeringar. Elbilandelen i juni 2021 er over 10% i alle prosjekta til Ferde - bortsett frå i Førdepakken:



**Berekn bombengeinntekter i Ferde sine prosjekt første halvår 2021 mot første halvår 2020,**

Passeringsinntekter	Til og med juni 2021	Til og med juni 2020	Endring i prosent
Bomringen i Bergen	486 879 755	505 171 488	-3,6 %
Bymiljøpakken Nord Jæren	401 124 880	422 509 979	-5,1 %
Ryfast <sup>1)</sup>	115 859 114	-	
Haugalandspakken	95 743 536	94 136 003	1,7 %
Nordhordlandspakken	63 641 796	62 749 900	1,4 %
Førdepakken	54 638 788	45 958 358	18,9 %
E18 Tvedestrand - Arendal	49 714 405	55 956 861	-11,2 %
Askøypakken	49 444 535	48 648 221	1,6 %
Rogfast	47 757 567	41 875 890	14,0 %
Vossapakko	41 698 010	37 249 524	11,9 %
Hardangerbrua	33 018 523	31 519 257	4,8 %
Bømlopakken	32 893 707	31 468 738	4,5 %
Finnfast	21 906 127	19 961 611	9,7 %
T-Forbindelsen	16 646 277	16 109 223	3,3 %
Gjesdal	11 462 844	8 181 536	40,1 %
Kvammapakken <sup>3)</sup>	9 354 527	13 180 620	-29,0 %
Stordalstunnelen <sup>2)</sup>	687 497	9 021 074	-92,4 %
Sum:	1 532 471 887	1 443 698 283	6,1 %
<sup>1)</sup> Ryfast, oppstart 1. februar 2021			
<sup>2)</sup> Stordalstunnelen, avslutting 15. januar 2021			
<sup>3)</sup> Kvammapakken, halvering av takstane frå 22.03.2021			

**Berekn bombengeinntekter sommaren (mai-juli) 2020 og 2021, for prosjekt med innkrevjing i alle sommarmånadane i 2021**

Passeringsinntekter	Mai - juli 2021	Mai - juli 2020	Endring i prosent
Bomringen i Bergen	256 765 022	257 674 002	-0,4 %
Bymiljøpakken Nord Jæren	205 951 512	207 268 467	-0,6 %
Ryfast	78 496 217	0	
Haugalandspakken	52 265 426	50 894 261	2,7 %
E18 Tvedestrand - Arendal	36 898 363	35 767 444	3,2 %
Nordhordlandspakken	35 066 644	34 705 516	1,0 %
Rogfast	32 810 846	28 566 584	14,9 %
Hardangerbrua	31 552 883	35 802 871	-11,9 %
Førdepakken	30 338 832	25 861 077	17,3 %
Vossapakko	29 718 652	28 629 845	3,8 %
Askøypakken	25 385 694	24 931 106	1,8 %
Bømlopakken	18 921 052	18 340 805	3,2 %
Gjesdal	5 935 601	5 851 192	1,4 %
Kvammapakken	5 333 415	10 253 460	-48,0 %
Sum:	840 106 744	754 293 170	11,4 %

## Trafikk og bompenginntekter per prosjekt som har innkrevjing

### Askøypakken

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

Trafikk og inntekter er hittil lågare enn føresett i proposisjonen. Inntektssvikten skuldast lågare trafikk enn føresett, høg elbilandel og høgt tal fritakspasseringar. I proposisjonen vart det lagt til grunn ein ÅDT i 2011 på 20 565 og 2% årleg trafikkvekst til og med 2020. Deretter ein årleg vekst på 1,5 pst. 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. I 2021 tom. juni er det nesten 500 færre passeringar dagleg enn lagt til grunn i proposisjonen. Trafikken sommaren 2021 er om lag 3,4% høgare enn sommaren 2020.

Elbilandelen i juni var 32,7%. Nesten 40% av alle passeringar i 2021 til og med juni er fritakspasseringar, hovudsakleg grunna passeringstaket på 30 passeringar i månaden og timesregelen. Bompenginntektene i første halvår 2021 var 49,4 mill. kroner mot 48,6 mill. kroner i første halvår 2020. Inntektene i sommar har vore litt høgare (+1,8%) enn i same periode i fjor.

Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 12,7 2012. kroner Det tilsvarar 15,6 kroner i 2021 kroner. Realisert gjennomsnittstakst i første halvår 2021 er 12,8 kroner. Takstane i Askøypakken vil bli prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 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, som vil kunna bli handsama i proposisjon i Stortinget våren 2022. Sak om forlenging kjem opp i fylkestinget 29.09.2021.

### *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. 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 bompengeprogget knytt til den reviderte byvekstavtalen er trafikken nedjustert til 211 300 ÅDT. Utan at dette er nedfelt vidare i nytt takstvedtak ÅDT i første halvår 2021 er om lag 183 000 dvs. langt under det ein såg føre seg i proposisjonen.

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. Sommartrafikken er litt høgare i 2021 enn i 2020, men inntektene er blitt redusert. Andelen elbilpasseringar av alle passeringar er aukande og no om lag 21,5%. I proposisjonen var det lagt til grunn 5% og betalingsfritak for elbilar. Ei anna årsak til inntektssvikten er at det i proposisjonen vart lagt til grunn 10 pst. fritak pga. timeregulering, medan realisert er rundt 28 pst (mars – juli). Andelen tunge køyretøy er om lag som forventa i proposisjonen (5%).

Fastsett gjennomsnittstakst i proposisjonen er 20,00 2016. kroner. I 2019 vart det lokalt semje om eit justert bompengeprogget som innebar avvikling av rushtidsavgifta (tidsdifferensierte takster) og innføring av betaling for nullutsleppskøyretøy frå 10. februar 2020. Dei lokale partane gav tilslutnad til ikkje å oppretthalda gjennomsnittstaksten slik den er vedteke i Prop. 47 S (2016–2017), men å redusera den til 12 kroner (2020-prisnivå), som tilsvarar 20,5 juni 2021 kr. Realisert gjennomsnittstakst er 12,1 kr. dvs. ein del lågare enn føresett.

Det er i det reviderte progget lagt opp til 12,7 mrd. kroner i bompengeinntekter frå 2020 til 2033 dvs. om lag 977 mill. kroner i året. Bompengeinntektene i første halvår er rett over 400

mill. kr. dvs. lågare enn føresett. Reelt sett er inntektene endå lågare, då 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. For perioden februar til juni utgjer dette om lag 14,6 mill. kr. Skal takstane i Bypakke Nord Jæren prisjustereast, må det vera lokal tilslutnad til dette.

### *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 er noko lågare enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 250 000. ÅDT i 2020 vart 230 484 og i første halvår 2021 er ÅDT 235 147.

Trafikknedgangen i høve til kva som vart forventa for 2020 og 2021 skuldast i stor grad koronasituasjonen i Bergen. Elbilandelen er svært høg i Bypakke Bergen, med om lag 29,1 % i juni 2021 og 30,2% medio august månad. Passeringane frå elbillane bidrar med om lag 7% av inntektene i bomringen i Bergen.

Bompengleinntektene i første halvår 2021 er om lag 487 mill. kr. mot 505 mill. kr. i første halvår 2020. Inntektene frå sommartrafikken i 2021 er om lag som i fjor sommar. Dette er noko 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. Takstnedjusteringa for elbil frå 1. januar 2021 har reelt sett senka inntektskravet, slik at målet for gjennomsnittstaksten no er 11,7 2020 kroner eller om lag 12,0 juni 2021 kr. Bortfallet i inntekt frå dei reduserte elbiltakstane blir kompensert ved statlig tilskott direkte til fylkeskommunen som gjev lågare bompengandelen i Miljøløftet. Realisert gjennomsnittstakst i 2021 til og med juli er 11,5 kroner. Skal takstane i Bypakke Bergen prisjustereast, må det vera lokal tilslutnad til dette.

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 halverte frå årsskiftet. Bortfallet i inntekt frå dei reduserte elbiltakstane blir kompensert ved statlig tilskott til reduserte bompengar direkte til fylkeskommunen. Takstendringa er basert på ein prognose for elbilpasseringar i høve til tilskottet. Denne ordninga gjev lågare bompengandelen i Miljøløftet og skal gje eit redusert rekvireringsevne frå Ferde.



### *Bømlopakken*

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

Trafikk og inntekter i Bømlopakken er framleis høgare enn lagt til grunn i proposisjonen. I proposisjonen vart det lagt til grunn ein ÅDT på 2700 i stasjon Spissøy i 2014 og 125 ÅDT på ferja Langevåg – Buavåg, og 1,1% årleg trafikkvekst fram til 2020 og 1,5% frå 2020 til 2030. ÅDT i første halvår 2021 i stasjon Spissøy er 3576 og ÅDT på Langevåg – Buavåg er 183. Vanlegvis er trafikken i Bømlopakken berre marginalt lågare i andre halvår enn i første halvår. Andelen elbilpasseringar i juni 2021 er 23,7% i bomstasjon Spissøy og 13,3% på ferja Langevåg – Buavåg. Bompenginntektene første halvår 2021 er 32,9 mill. kroner mot 31,5 mill. kroner i første halvår i 2020 og 33,9 mill. kr. i første halvår 2019.

Fastsett gjennomsnittstakst i takstvedtaket frå 7. desember 2018 er 40 2017 kroner. som tilsvorar 43,7 juni 2021 kroner. Realisert gjennomsnittstakst i 2020 er 48,8 kroner. Takstane i Bømlopakken, stasjon Spissøy, vert prisjusterte 1. oktober.

Ferde er kjent med at ein Bømlopakke 2 er på veg til Stortinget. 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 passeringssinntektene er langt lågare enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 19 500 i 2014, og ein trafikkvekst på 2,4%, noko som gir ein ÅDT på om lag 23 000 i 2021. I 2020 var ÅDT 18 845. ÅDT i 2021 tom. juni er 16 632 mot 16 384 i same periode i 2020.

Prosjektet mottok i mars 2020 eit «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på til saman 375 mill. 2020 kroner til reduksjon av gjennomsnittstaksten i prosjektet på minst 20 prosent. Utbetalinga av tilskottsmidlane 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 2020 kr. som tilsvarar 18,64 juni 2021 kr. Realisert gjennomsnittstakst i første halvår 2021 er 16,5 kroner, dvs. om lag 2 kroner under fastsett gjennomsnittstakst.

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

Prosjektet er framleis i ein tidleg fase i innkrevjinga og koronasituasjonen i 2020 og 2021 gjer det vanskeleg å påstå at denne inntektssvikten vil vara ved. Det ser framleis ut til at prosjektet vil kunna vere nedbetalt i 2034, same år som føresett i proposisjonen, men dette er med relativt knapp margin og såleis noko uvisst. Lågare trafikk og snitttakst enn føresett har blitt oppvega av lågare finanskostnadar. Takstane i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal vil bli prisjusterte 1. oktober.

### *Førdepakken*

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

Trafikken i Førdepakken er framleis høgare enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen vart det lagt til grunn 15 750 kjøretøy pr. døgn (ÅDT) med referanseår 2012 og 0,5% årleg trafikkvekst, noko som skulle gje 16 473 i ÅDT i 2021. Trafikken målt i ÅDT i første halvår 2021 er 18 171. Trafikken i Førdepakken tom juni 2021 er 4,5% høgare enn i same periode i 2020, men litt lågare (-1,8%) enn i same periode i 2019.

Andelen elbilpasseringar i juni 2021 er 9,9%, som er lågt for eit byområde og lågast andel i Ferde sine prosjekt. Bompenginntektene i første halvår 2021 var 54,6 mill. kroner mot 46,0 mill. kroner i første halvår i 2020. Inntektene frå sommartrafikken er om lag 17% høgare i år enn i fjor. Inntektsveksten skuldast både takstauke og trafikkvekst.

Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak

(30 passeringar) og timeregel. 32,1% av passeringane i Førdepakken i juni 2021 var fritakspasseringar – 41% av tungbilpasseringane var fritakspasseringar.

I takstvedtaket frå 11. november 2020 er gjennomsnittleg takst for Førdepakken før tilskot rekna til 21,05 kroner i 2020-prisnivå. Ein reduksjon på 10 prosent gjev ein gjennomsnittstakst på kr 18,95 2020 kroner eller 19,47 juni 2021 kr. Grunntakstane som det vert kravd inn etter frå 4. januar 2021 er basert på denne reduserte snittaksten. Realisert snittakst i første halvår 2021 er 16,6 kroner. Realisert snittakst i juni 2021 er 16,8 kr. Lågare snittakst enn føresett ved takstendringa skuldast i all hovudsak høgare trafikk, høgare andel elbilpasseringar og høgare andel fritakspasseringar grunna månadstaket enn føresett, særleg for tunge køyretøy. Snittprisen for tunge køyretøy er lågare enn føresett grunna relativt høgt tal fritakspasseringar frå buss i rute, månadstaket og timesregelen.

### *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 første halvår 2021 var 11,4 mill. kroner mot 8,2 mill. kroner i første halvår i 2020. Trafikken er 40,9% høgare i første halvår 2021 enn i første halvår 2020. Trafikken i prosjektet er i stor grad helgeutfart og svært veravhengig. Søndag og fredag er dei dagane som har høgast trafikk. ÅDT i første halvår 2021 er 1387 dvs. noko høgare enn føresett i proposisjonen (om lag 1240 i 2020). Andelen passeringar frå nullutsleppskøyretøy er 11% i juni 2021.

Realisert snitt-takst i første halvår 2021 er 45,5 kr. Det er ikkje fastsett eit snittakstkrav i prosjektet.

Prosjektet vert finansiert løpande av innkravde midlar og har ingen tilhøyrande gjeld. Ferde er kjent med at Agder og Rogaland fylkeskommunar no byggjer det siste prosjektet i «pakken» - utbetring av kryss på Sinnes, prosjekt 11 i proposisjonen. Bompengeperioden går fram til 15.april 2024. Takstane i prosjektet Gjesdal vil bli prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 2021.

### *Hardangerbrua*

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

Det har sidan opninga av brua vore langt lågare trafikk og lågare inntekt per køyretøy enn føresett i proposisjonen. I proposisjonen er det føresett ein ÅDT ved bruopning i år 2011/2012 på 2 000 ved bruopning (bruopninga vart seinare enn føresett) og trafikkvekst som i dei nasjonale prognosane. Ut frå desse føresetnadane skulle ein kunne forventa ein ÅDT i 2020 på om lag 2150. ÅDT i 2020 vart 1994. Talet på passeringar i første halvår er 31% høgare i 2021 enn i 2020. Det er likevel 6,4% lågare enn i første halvår 2019. Andelen passeringar frå nullutsløpps-køytøy i juni 2021 er 13,2%. Bompengainntektene første halvår 2021 var 33,0 mill. kroner mot 31,5 mill. kroner i første halvår i 2020 og 47,0 kr. i første halvår 2019.

Fastsett gjennomsnittstakst er 116,8 2013 kroner i samband med takstnedjustering av grunntakstane med 20% frå 1.12.2020 grunna ekstraordinært statleg tilskott. Realisert snitt-takst i første halvår 2021 er 107,5 kroner. Takstane i prosjektet Hardangerbrua har ikkje vore prisjusterte sidan opninga i 2013 grunna politiske ynskje knytt til fare for trafikkavvising. Det er gode økonomiske grunnar for snarleg å prisjustera og oppjustera takstane.

Ferde meiner at det er svært sannsynleg at prosjektet ikkje vil vera nedbetalt med bompengar og noverande tilskottsnivå i løpet av bompengeperioden. 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 er i 2033 – fem år etter at innkrevjingsretten har gått ut.

### *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 var trafikken om lag som føresett. Talet på passeringar første halvår 2021 er 2,5% høgare enn i første halvår 2020. Bompengainntektene i første halvår 2021 er 95,7 mill. kroner mot 94,1 mill. kr. i første halvår 2020. Elbilandelen er 14% i juni og 14,1% i juli.

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 riksvegar - basert på realisert takst. Reell snitt-takst i 2020 og i første halvår 2021 er 5,1 kroner. Den låge snitt-taksten skuldast stor andel fritakspasseringar. Fritakspasseringane utgjør i 2020 og i 2021 om lag 41% av alle passeringane i Haugalandspakken. Heile 90% av fritakspasseringane kan tilskrivas

timesregelen.

Retningslinjer frå Samferdselsdepartementet frå 2019 gjer at det ikkje er høve til å auka gjennomsnittstaksten eller forlenge innkrevjingsperioden for denne pakken. Styringsgruppa i Haugalandspakken har i møte 1. juli 2017 gjeve tilslutnad til at takstane i pakken vert justerte etter konsumprisindeksen, noko som truleg vil kunna skje i løpet av hausten 2021.

Ferde er kjent med at det pågår arbeid med ei ny bompengeutgreiing i regi av Rogaland og Vestland fylkeskommunar og kommunane på Haugalandet med tanke på ein bypakke og ev. andre bompengeprojekt i området etter 2023.

### *Kvammapakken*

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

Etter prognosen i proposisjonen skulle trafikken i 2021 vore 2412 inntektsgjevande ÅDT. I 2020 var inntektsgjevande ÅDT 2079. Trafikken har auka frå 2021 til 2021. Talet på passeringar første halvår 2021 er 5,5% høgare enn i første halvår 2020. Sommartrafikken (mai- juli) er 2,7% høgare i 2021 enn i 2020. Men bompengeinntektene er 9,4 mill. kroner i 2021 mot 13,2 mill. kroner i første halvår 2020, noko som heng saman med at Ferde, i samband med salderinga av 2020 budsjettet, mottok 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet Kvammapakken. Takstane vart sette ned 22.mars 2021.

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

### *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 trafiktryggleiken, framkome og tilhøva for kollektivtrafikken i Nordhordland.

Trafikken hittil er lågare enn føresett og inntektene noko høgare enn føresett. Trafikknedgangen i 2020 og 2021 skuldast truleg koronasituasjonen i Bergensområdet. Men sidan dette er første året med innkrevjing i eit heilt år, har ein ikkje noko samanlikningsgrunnlag.

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 og 48 147 for 2021. Realisert ÅDT i 2020 er 38 752. ÅDT i 2021 tom. juni er 39 237

I proposisjonen var det lagt til grunn at 48% av passeringane var betalande. Andelen betalande passeringar er om lag 58% og stabilt over tid. Bruttobompengainntekt er i proposisjonen rekna til 1480 mill. 2017 kroner i 12 årsperioden. I proposisjonen er det føresett ei gjennomsnittleg passeringingsinntekt på 6,6 2017 kroner dvs. 7,2 juni 2021 kroner. Gjennomsnittstaksten i første halvår 2021 er 9,0. Passeringsinntektene i første halvår 2021 kroner er 63,6 mill kr. mot 62,8 mill.kr. i første halvår 2020. Elbilandelen er 20,4% i juni 2021. Det er ikkje i proposisjonen føresett inntekter frå elbil. Elbilinntektene har hittil vege opp for dei tapte inntektene frå lågare trafikk enn føresett. Takstane i Nordhordlandspakken vil bli prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 2021.

### *Rogfast*

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

I Prop. 105 S (2016–2017) vart det føresett forskots- og parallellinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet 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.

Elbilandelen i 2021 er 13,3% i juni og 14,6% i juli. Ferde legg opp til å innføra takstar for nullutsleppskøyretøy på ferjesambandet Arsvågen – Mortavika i løpet av hausten

Trafikk og inntekter i Rogfast er langt høgare hittil i 2021 enn i 2020. Trafikken var 11,8 % høgare i første halvår 2021 enn i første halvår 2020. Bompengainntektene for Rogfast var 47,8 mill. kroner i første halvår 2021 mot 41,8 mill.kroner i første halvår 2020. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på sambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. 105 S (2016- 2017) fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst.

### *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 føresettt i proposisjonen. I Prop. 81 S (2013-2014) om utviding av Vossapakko, står det at trafikkføresetnadane i St.prop. nr. 61 (2008- 2009) om Vossapakko, ville gje ein ÅDT i 2013 på om lag 5300 kjøretøy. Med ein føresetnad om 1% årleg vekst blir det en ÅDT i 2020 på 5683. Reell ÅDT i 2020 var 7202. ÅDT til og med juni 2021 er 8834

Talet på passeringar i første halvår 2021 er 16,7% høgare enn i første halvår 2020. Elbilandelen i juni 2021 er 12,7%. Bompenginntektene i første halvår 2021 var 41,7 mill. kroner mot 37,2 mill. kroner i første halvår 2020. Vossapakken er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar. Gjennomsnittstaksten er i takstvedtak frå 21.06.2019 fastsett til 30,7 2017 kroner etter tilskott, dvs. om lag 33,5 juni 2021 kroner. Realisert snitttakst i første halvår 2021 er 34,9 kr. Takstane i Vossapakken vil bli prisjusterte etter konsumprisindeksen 1. oktober 2021.

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

### *Ryfast*

Prop. 109 S (2011-2012) Utbygging og finansiering av Rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) vart vedteke i Stortinget 12.06.2012. Prop. 44 S (2019-2020) om forslag til takst- og rabattsystem for prosjektet Rv 13 Ryfylkesambandet vart vedteke i Stortinget 19.03.2020. Innkrevjinga starta opp 1.februar 2021 og innkrevjingsperioden er 20 år. Økonomien i prosjektet og takstane skal bli vurderte på nytt når den faktiske trafikken er kjent, eit år etter at innkrevjinga er starta opp.

ÅDT i frå februar til juli er 5203 for Ryfylketunnelen , 6197 på Buøy og 6772 i Hundvågtunnelen nord. I notat frå VD frå 28.11.2019 vart det lagt til grunn ein naudsynt ÅDT på 4850 i Ryfylketunnelen og 16500 i Hundvågtunnelen i opningsåret, for at takstane ikkje skal måtta auka mykje frå år to og utover. Trafikken i Ryfylketunnelen er noko over prognosen, medan trafikken i Hundvågtunnelen noko under prognosen. Sidan dette er eit nytt prosjekt og grunna Corona situasjonen i 2021, kjenner me ikkje til korleis trafikken normalt vil variera over året. Det er for litt tidleg å seia noko om korleis inntektene vil bli i høve til kva som er lagt til grunn i proposisjonen. Truleg er dette eit prosjekt med generelt høg sommartrafikk.

Inntektene hittil i 2021 varierer per måned frå 19,2 mill. i februar til 27,0 mill. i juni 2021. I tillegg kjem inntektene som vert overførte frå Bypakke Nord Jæren (sjå meir om dette lenger

framme). Ferjetrafikken over Lauvik – Oanes starta opp igjen 6. juli. Det er enno uvisst korleis dette vil innverka på trafikken i Ryfast

Strand kommune har i brev til samferdselsministeren frå 24. juni bedt om at staten dekkjer en større andel av kostnadene slik at takstane kan reduseras med 25%, slik som på ferjene.



## 4. Finans og økonomi

### Finans

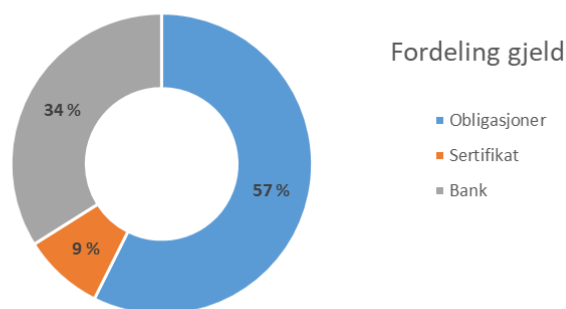
Ferde sine overordna målsetjingar for finansforvaltninga er å minimera finansieringskostnadane på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskottslikviditet, innanfor dei til ei kvar tid gjeldande risikorammer. Både finansiering og likviditetsforvaltning vert tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta.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

### Gjeld

Per første halvår utjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 23,7 milliardar kroner, opp frå 22,8 milliardar kroner ved utgangen av 2020 og 21,6 milliardar kroner ved utgangen av 2019. Auken frå årskiftet skuldast i hovudsak nye låneopptak på prosjekta E39 Kristiansand-Lyngdal, Bypakke Bergen og Askøypakken. Finanskostnadane for første halvår 2021 enda på 157 millionar. (annualisert tilsvarer dette 314 millionar.) Til samanlikning var finanskostnadane for heile 2020 på 405 millionar og 452 millionar for heile 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 første halvår 2021, og utgjør i dag den største kjelda til finansiering av Ferde sine prosjekt. Saman med sterke bankkontaktar sikrar dette god og diversifisert tilgang til finansiering av dagens og framtidens samferdselsprosjekt.

Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 13,6 milliardar kroner i obligasjonslån, 2,1 milliardar kroner i sertifikatlån og 8,0 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 første halvår 2021 utgjorde rentesikra volum 7,6 milliardar kroner, tilsvarande 32 prosent av uteståande gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesikra volum var ved utgangen av året på 6,1 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå det enkelte prosjektet sine eigenskapar, som blant anna attståande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Rentebindingstid for den samla gjeldsporteføljen var ved utgangen av halvåret på 2,1 år.

Gjennomsnittleg finanskostnad for første halvår 2021 var 1,35 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 30.06.2021 var 0,73 prosent utan rentebytteavtalar og 1,27 prosent inkludert rentebytteavtalar.

### **Garantiar**

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

Samla garantiar gitt for Ferde per 30.06.2021 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 syner garantiar, gjeld og likviditet per prosjekt:

Beløp i MNOK							
Prosjekt	Garanti	Gjeld pr. 30.06.21	Likviditet pr. 30.06.21	Ramme slutt	Estimert slutt	Diff	Kommentar
Ryfast	7 767	6 960	359	2041	2041	0	For tidlig å bedømme trafikk
Bypakke Bergen	6 100	5 500	443	2037	2037	0	Portefølje
E39 Svegatjørn - Rådal	3 770	3 228	65	2040	2040	0	Ikke oppstartet innkr.
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	2 100	585	2034	2034	0	
E39 Kristiansand vest - Lyngdal*	10 500	2 800	1 188	2044	2044	0	Ikke oppstartet innkr.
Hardangerbrua	1 430	950	20	2028	2033	5	
Bømlopakken	600	391	13	2028	2028	0	Portefølje
Rogfast	16 000	400	268	2045	2045	0	Portefølje
Nordhordlandspakken	750	350	310	2031	2031	0	Portefølje
Kvammapakken	370	275	179	2029	2028	-1	Hvordan slår
Vossapakken	610	270	170	2025	2022	-3	
Askøypakken	1 230	100	87	2028	2028	0	Portefølje
Stordalstunnelen (innkre)	160	85	97	2029	2021	-8	Innkrevning avsluttet
Austevollsbrua	100	76	83	2022	2021	-1	Innkrevning avsluttet
Finnfast	550	209	86	2029	2021	-8	Avsluttes 01.07.2021 (tilskudd)
T-forbindelsen	210	0	8	2028	2021/2026	-	Avsluttes 01.07.2021 (tilskudd)
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	850	2033	2033	0	Portefølje
Førdepakken	600	0	322	2028	2028	0	Portefølje
Gjesdal	0	0	27	2024	2024	0	Portefølje
Haugalandspakken	210	0	508	2023	2023	0	Portefølje
Kristiansand (avsluttet)	200	0	156				
Jondalstunnelen (avsluttet)	0	0	6				
Lister (avsluttet)	0	0	15				
Årsnes ferjekai (avsluttet)	0	0	1				
Sotrasambandet	3 000	0	0				
<b>Sum/vektet snitt</b>	<b>64 157</b>	<b>23 694</b>	<b>5 846</b>				

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

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 halvår skiftet på 5,8 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 finansieringskostnader. Ferde søker å redusera likviditetsrisikoen gjennom spreing av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarar, samt ved å kunna låna internt.

#### *Rente og kreditt risiko*

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

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på selskapet si finansiering som følgje av endringar i marknadsrenta. Rentene 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 låna ut pengar til Ferde spesifikt og marknaden generelt aukar Kredittrisiko vert redusert med en fornuftig løpetid eller marginbinding på uteståande lån.

### Motpartrisiko

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjere opp sine økonomiske forpliktingar eller andre forpliktingar som 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 inntektstraumen 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

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

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

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

I periodar kan derimot inntektene utvikla seg negativt.

Covid-19 pandemien var et eksternt sjokk som over natta drastisk påverka reisevanar og mobilitet. Ferde så en betydeleg nedgang i trafikkinntektene i perioden mars-mai, men trafikken har siden henta seg godt inn igjen. Norsk bilferie førte til en god sommersesong og anbefalingar 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 bompenginntekter i tida framover. Dette er det berre til ei viss grad teke høgde for i dei gjeldande proposisjonane. Det er truleg at maksimal elbiltakst,

eventuelt grunntakstane, gradvis, vil kunne aukast for å kompensera for dette inntektsbortfallet.

## 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 strategiske handlingsplanar med tiltak for områda teknologi, kvalitet, økonomi, finans,



## Strategi 2021 - 2023

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

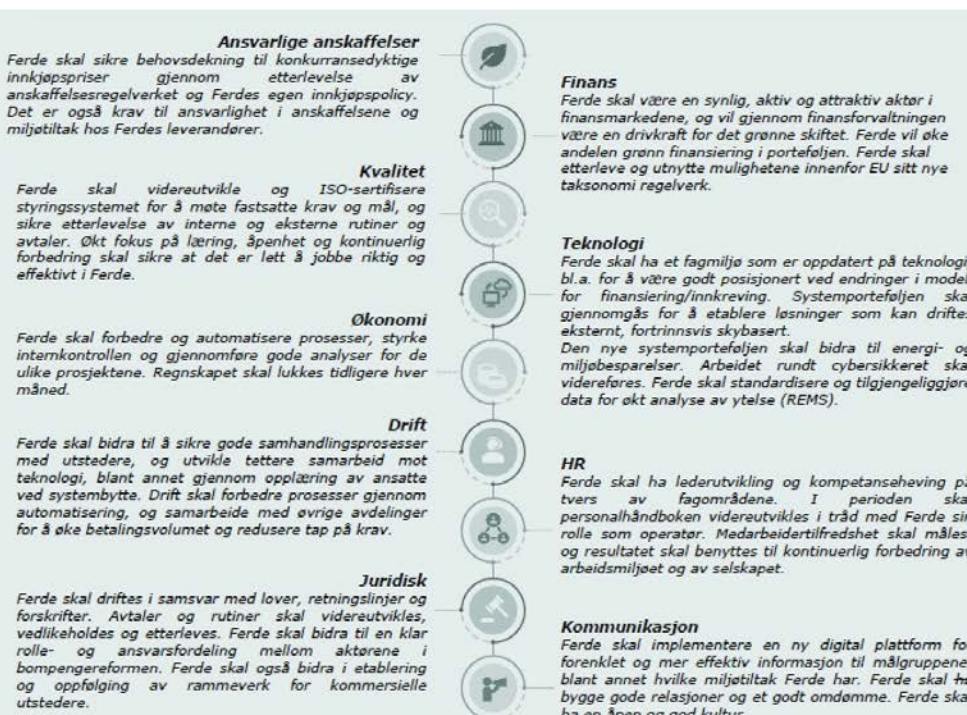
**Våre verdier** *ÅPEN (Åpen, Pålitelig, Etterrettelig, Nyskapende)* skal sammen med visjonen være ledestjerner for oppgavene Ferde utfører.

**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.*

### Målbilde 2023

#### Nøkkeltallsindikator

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



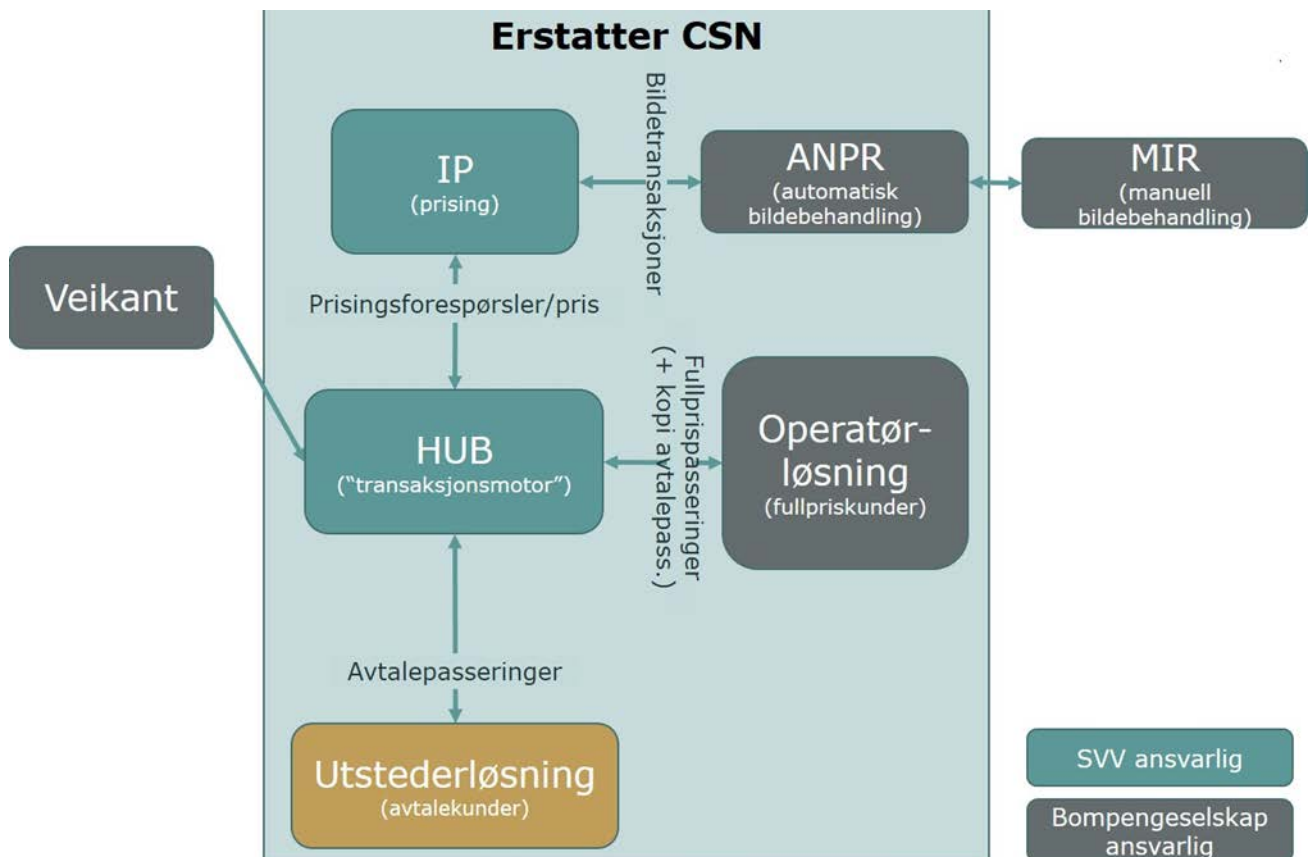


anskaffingar, kommunikasjon, finans, drift, HR og juridisk. Strategien i kortform:

## Utviklingsoppgåver

### Ny systemløsning

Sentralsystemet CS Norge frå Q - Free (eksisterande, heilintegrert løysing for innkrevjing av bompengar) er no utfasa, og erstatta med ein portefølje av komponentar som samla sett gjer tilsvarende støtte for verdikjeden, ref. illustrasjon:



Ferde har samarbeida med Vegamot og Bompengeselskap Nord om å utvikla ny operatørløysing, som er ein av komponentane, for bruk i dei tre bomregionane. Systembyttet blei gjennomført 1. mai, og løysingane er i ordinær, stabil drift. Ferde, Vegamot og Bompengeselskap Nord har etablert ei felles forvaltning av operatørløysinga, for å ivareta vidare forbetring av løysinga, i samsvar med behova til operatørselskapa. CSNorge fungerer fortsatt som utferdarløysing. Dei nye utferdardarløysingane kjem på plass i dei ulike utferdarselskapa i samband med utskiljinga og etableringa av kommersielle utferdarverksemdar.

### Sal av uferdarfunksjonen

Utskiljing av utferdar og etablering av kommersielle utferdarselskap er ein del av bompengereforma. Regjeringa fastsette i statsråd 14.12.2018 «Forskrift om utstedervirksomhet for bompengar 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 bompasseringar. Utferdar skal syta for at det blir etablert ei teknisk løysing for registrering av køyretøyet, t.d. ved utferding av bombrikke.

Ferde AS har i brev frå Statens vegvesen frå 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 (ferdig).
3. Utskiljing og avhending (i avslutningsfase).

Ferde er no i fase 3. Ferde har selt Flyt AS til Gjensidige. Salet av Flyt AS vart godkjent av styret i Ferde 29. juni. 2021. For Ferde har det i salsprosessen vore viktig å sikra ein best mogleg pris, å ta vare på dei tilsette og å ha tryggleik for kontantstraumen.

Salssummen er per i dag ikkje offentleg. Inntektene frå salet av utferdarverksemda vil gå til prosjekta i regionen og bli fordelte etter ein nærmare angitt fordelingsnøkkel. Eigarane av Ferde vart orienterte om salet i eigarmøte 24. juni og fylkesordførarane sa seg godt nøgde med salet og salsprosessen.

I tida fram til ny eigar overtek Flyt, vil Ferde arbeida med å sikra ei velfungerande utferdarløysing (IT- system) og eit robust grensesnitt mellom Ferde som operatør og utferdarselskapet Flyt AS. Den endelege avhendinga av Flyt AS og utflyttinga av dei tilsette, som utgjer om lag like mange tilsette som i bompengeselskapet, vil skje tentativt 1. november 2021.

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 passeringssinntekter frå AutoPASS-avtalar til dei kommersielle utferdarselskapa som tar inn bompengar i Ferde sine anlegg. I juni 2021 var 21,3 mill. passeringar med brikke som fordelte seg slik på utferdarselskapa:

Flyt AS	19 552 679	Flyt AS	19 552 679	<b>Gjensidige</b>	<b>19 643 714</b>
Fremtind Service AS	1 350 196	Vegamot AS	91 035	<b>Fremtind Service</b>	<b>1 607 510</b>
Vegfinans E18 Vestfold - TSP	187 720	Vegfinans AS	237 217	<b>Øresundsbroen</b>	<b>844</b>
Vegamot AS - TSP	91 035	Fremtind Service AS	1 350 196	<b>BroBizz</b>	<b>42 717</b>
SkyttelPASS AS	52 373	Bompengeselskap Nor	20 097	<b>SkyttelPASS</b>	<b>52 373</b>
BroBizz A/S - TSP	42 680	Øresundsbroen	844	<b>Sum:</b>	<b>21 347 158</b>
Vegfinans Østfold Bompels AS	28 956	BroBizz	42 717		
Hålogalandsbrua AS - TSP	12 024	SkyttelPASS	52 373		
Vegfinans E6 G-M AS - TSP	10 941	<b>Sum:</b>	<b>21 347 158</b>		
Veipakke Saltan - TSP	5 452				
Vegfinans E6 Oppland AS - TSP	3 549				
Vegfinans Bypakke Glomma - TSP	2 700				
Helgeland Veitvikling - TSP	2 621				
Vegfinans E16 Kongsvinger -TSP	2 286				
Vegfinans Gausdalsv AS - TSP	1 065				
Øresundsbro Konsortiet - TSP	844				
BroBizz	37				
<b>Sum:</b>	<b>21 347 158</b>				

### Signering av utferdaravtalar

Ferde har gjennom bompengavtalen ei plikt til å sørjja for selskapet sine interesser, ved å etablere størst mogleg tryggleik/soliditet for den framtidige kontantstraumen. Rammeverket for utferdarmarknaden føreset at ein kommersiell utferdar skal ha signert utferdaravtale med alle operatørane, før han kan setjast i operativ drift. Ferde har signert utferdaravtale med SkyttelPASS AS og Fremtind Service AS. Ferde er også i prosess for å inngå avtale med EETS utferdarane Brobizz og Tollticket. Det må også signerast avtale med Flyt AS (Gjensidige) når det er blit til eit eksternt utferdarselskap.

### Utvikla vegkantsystemet

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

### Tildeling av nye kontraktar

Det har ikkje blitt tildelt nye kontraktar sidan førre rapportering.

### Rammeavtale vegkantutstyr

Ferde har starta ein prosess med mål om å inngå rammeavtalar på vegkantutstyr. Slik det ser ut no, vil me koma med førespurnadar om både 1- og 3-portalsløyser, samt mobile bomstasjonar. Ferde planlegg å inngå rammeavtaler med 2 leverandørar på dei ulike løysingane. Utsending av invitasjon er planlagt til slutten av september. Ferde vurderer om ein

som ein del av rammeavtalen, skal skifta ut nokre eldre 3-portalsløyser. I utlysninga vil Ferde truleg be om både kjøp og leige av vegkantutstyr og tenester.

#### Status for spesielle prosjekt:

23. oktober 2020 vart bomstasjonen Bruland (Førdepakken) påkøyr av ein lastebil med kran, og ein mobil bomstasjon vart montert etter kort tid. Etter lang ventetid på delar frå den spanske leverandøren Tecsidel, vart nye portalar og stasjonært innkrevjingsutstyr, montert og sett i drift 10. mai 2021. Den lange leveringstida og prosessen rundt denne hendinga har gitt nyttig erfaring i høve til inngåing av rammeavtalen.

9. februar inngjekk Ferde avtale med Q-Free om levering av bl.a. 2 nye bomstasjonar til E18 Tvedestrand – Arendal. Desse vart monterte og sett i drift siste veka i mai.

#### Status for andre prosjekt

I Kristiansand starta innkrevjinga for fase 2 i Samferdselspakken for Kristiansandsregionen 1. september 2021.

Den første bomstasjonen på E39 mellom Kristiansand og Mandal vert montert i haust, og har planlagt oppstart 30.12.21. Dei andre stasjonane på strekninga kjem på plass neste år.

E39 Sveгатjörn - Rådal (Bergen- Os), her starter installasjonen på forsommaren 2022, med planlagt oppstart 1. september 2022.

Innkrevjing til Finnfast og T-forbindelsen vart avslutta 1. juli 2021 og utstyret vil bli demontert i løpet av hausten 2021.

#### Komande vegkantprosjekt

- E18 Tvedestrand - Dørdal
- Nordhordlandspakken, vert utvida med 1 bomstasjon (Radøy) i 2024.
- Sotrasambandet
- E16 Arna – Trengereid/Stanghelle (i NTP, men ikkje vedteke proposisjon enno)
- E134 Seljestad – Røldal (i NTP, men ikkje vedteke proposisjon enno, truleg innkrevjing først i 2028)
- Bypakke Kristiansand - utviding (lokalpolitisk handsaming i haust, ikkje i proposisjon enno, truleg innkrevjing først i 2023).

#### Andre vegkantprosjekt

Dei 5 regionale bompengeselskapa (RBSane) har i fellesskap oppdatert kravdokumenta relatert til anskaffingar av vegkantutstyr. Dette arbeidet vart slutført 2. juli 2021.

De 5 RBPSane har også samarbeida i eit prosjekt der dei har definert behovet for ei sams driftsovervakingsløyising. Før sommaren vart det gjeve klarsignal for å realisere dette prosjektet.

### *Kvalitetsutvikling og HMS*

Ferde har i strategiplanen sin 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 som skal sikra at styringssystemet til ein kvar tid oppfyller krava.

Per august 2021 har Ferde gjennomført tre internrevisjonar på følgjande område; GDPR, vegkant og arbeidsmiljø. Resultata av revisjonane har vore positive og Ferde arbeider no med tiltak og forbetringar basert på tilbakemeldingane frå revisjonane/revisor. For hausten 2021 planlegg Ferde ein revisjon av området anskaffingar.

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.

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

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

Ferde har eit overordna mål om å utvikla og foredla medarbeidarane i selskapet slik at kompetansen vert verande i selskapet og at servicen mot oppdragsgjevarar, 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 hausten 2021. Det er ikkje planlagt stogg i innkrevjinga i nokon prosjekt i resten av 2021.

### *Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport*

I revidert nasjonalbudsjett for 2021 vart det løyvd 130 mil kr. i tilskott til nedbetaling av Finnfast og 190 mill. kr. til nedbetaling av T- forbindelsen, noko som gjorde at innkrevjinga til Finnfast og T-forbindelsen vart avslutta 1. juli. 2021 kl. 00.00. Innkrevjingsretten for Finnfast går ut i 2029 og forventa nedbetalingsår utan tilskott var 2023. Innkrevjingsretten for T-forbindelsen går ut i 2028 og forventa nedbetalingsår utan tilskott var 2026. Når prosjektrekneskapane for Finnfast og T-forbindelsen er gjort opp, vil overskytande midlar tilfella Rogaland fylkeskommune til vegføre mål i områda der bompengane er kravde inn. Før prosjektrekneskapen for T- forbindelsen kan gjerast opp, skal Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune få tilbakebetalt forskotteringar på høvesvis 111,5 mill. kr og 75,3 mill. kr.

### *Nye innkrevjingar hausten 2021*

Samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 2 (E39/E18 Gartnerløkka – Kolsdalen): Prop. 95 S (2020–2021) «Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder» vart vedteke i Stortinget 13. april 2021. Innkrevjinga etter i Kristiansand starta opp igjen 1. september 2021. Takstane er endra sidan 2020 og det er innført bompengar for nullutsleppskøyretøy og miljødifferensiering av takstane.

I samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 2 prioriterer ein gjennomføringa av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen i Kristiansand. I tillegg er det sett av midlar til tiltak for bl.a. kollektivtrafikk, sykkel og gange. Pakken er planlagt finansiert med bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Brutto bompengeinntekter er rekna til 2 640 mill. 2021 kr. og innkrevjingsperioden er rekna til om lag 14 år.

Kristiansand – Lyngdal: Innkrevjinga til E39 Kristiansand – Lyngdal (ref. Prop. 135 S 2016-2017) på delstrekninga Døle bru – Mandal i stasjon Skoieveien er venta å starta 15. 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. Eit justert bompenggeopplegg vil truleg bli handsama i fylkestinget i Agder i september i år og koma opp i ein ny proposisjon. Innkrevjinga i Mandal vil vera basert på gjeldande proposisjon og snittakst i proposisjonen, men prisjustert frå vedtaket i Stortinget.

## Takstendringar, nytt sidan førre rapport

### *Innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy*

Vegdirektoratet fatta 17.juni 2021 takstvedtak om innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy i Rogfast. Ferde har bedt om nokre presiseringar av vedtaket. Ferde legg opp til å innføre takstar for nullutsleppskøyretøy på ferjesambandet Arsvågen – Mortavika i løpet av hausten. Då er det takstar for nullutsleppskøyretøy i alle prosjekta til Ferde.

### *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 gjerne gjort i samband med andre takstendringar.

Ferde har i juni 2021 søkt Vegdirektoratet om prisjustering i prosjekta; Askøypakken, Bømlopakken (Spissøy), Gjesdal, Nordhordlandspakken, Vossapakke og E18 Tvedestrand – Arendal. Dette er prosjekt kor det ikkje er naudsynt med lokalpolitisk handsaming og tilslutnad for å gjera prisendringar. Vegdirektoratet har i august 2021 gjort takstvedtak for desse

prosjekta. Takstane vil bli prisjusterte 1. oktober 2021.

Ferde har ikkje søkt om prisendringar i prosjekt som nyleg har endra takstane (Hardangerbrua, Førdepakken). I bypakkar er det naudsynt med lokalpolitisk tilslutnad for å kunna prisjustera. Ferde har derfor sendt sak om prisendring av Haugalandspakken til lokalpolitisk handsaming. Styringsgruppa for Haugalandspakken har i møte 1. juli 2021 slutta seg til forslaget. Det vert også vurdert å prisjustera takstane i dei to bypakkane med byvekstavtale; Bomringen i Bergen og Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Ferde har i søknadane til Vegdirektoratet lagt opp til å prisjustera grunntakstane, uavhengig av kva realisert snittakst måtte vera i forhold til fastsett snittakst.

På ferjene har bompengetakstane blitt justerte årleg, utan eksplisitte takstvedtak, som følgje av takstendringar i ferjeregulativet. Sambanda Langevåg – Buavåg og Arsvågen - Mortavika fekk auka takstar 1. januar 2021 som følgje av endra takstar i autopassferjeregulativet. Denne automatiske prisjusteringa vert det no slutt på fordi at ein frå 1. juli 2021 gjekk over frå sonepåslag til kronepåslag og frikopla bompengetakstane frå ferjeregulativet.

#### *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*

Ved salderinga av statsbudsjettet for 2020 budsjettet fekk Ferde 138,5 mill. kroner til Kvammapakken til reduksjon av takstane og gjeldslette. Takstane i Kvammapakken vart halverte frå 22. mars 2021.

### **Framtidige prosjekt**

#### *Vedtekne prosjekt – med innkrevjing etter 2021*

E39 Svegatjørn – Rådal (Os – Bergen): Innkrevjinga til E39 Rådal – Svegatjørn i kommunane Bjørnafjorden og Bergen er planlagt å starta opp 1. september 2022. I Prop 134 S (2013-2014) er det lagt til grunn samla bompenginntekter på om lag 5 mrd. kroner i 2014-prisnivå. Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Bjørnafjorden og Bergen kommunar. Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Innkrevjinga vil skje i begge retningar på ny E39 i Endelausmarka, på eksisterande E39 ved Bahus og på Fv 163 ved Djupvik.

Vegdirektoratet sendte ei sak om takstar og omlegging til nytt takst – og rabattopplegget til



lokalpolitisk handsaming 21.april 2021. Bjørnafjorden kommune handsama saka i kommunestyremøte 17.juni 2021. Det er venta at saka kjem opp i Bergen kommune og Vestland fylkeskommune hausten 2021. Prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Ferde har frist til å søkja på dette tilskottet til 1. november 2021. Tre månadar før innkrevjingsstart skal Ferde søka om takstvedtak. Ferde skal i forkant av innkrevjinga gjera nye utrekningar av gjennomsnittstaksten i lys av det utbyggjar faktisk har rekvirert frå selskapet og kjente renteforhold. Evt. forslag til justeringar av fastsatt gjennomsnittstakst må ha tilslutnad frå fylkeskommunen som garantist for bompengeselskapet sitt låneopptak. Bjørnafjorden kommune har bedt om møte med Vegdirektoratet for å drøfta ev. fritak for busette i Nordvik-området og i Vallaheiene/Søfteland-området

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..

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.

Nye Veier kart:



Bruttobompenginntektene 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 finansieringskostnadar og innkrevjingskostnadar. Bompengeperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar. Prosjektet skal ifølgje planen byggast ut med første delopning i 2025 og



siste delopning i 2028.

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

Fylkestinget i Hordaland vedtok 12.12.2017 eit bompengeloplegg 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 bompengeloplegg for E134 Røldal—Seljestad i Vestland fylke. Det er lagt til grunn at utbygginga skal skje i åra 2022-2027 og at bompengeneinnkrevjinga tek til når prosjektet opnar for trafikk. Prosjektet er med i Nasjonal transportplan 2022- 2033.

Innkrevjinga på Bømlo ser ut til å bli forlenga til 2037 gjennom at ein Bømlopakke 2 med same innkrevjingsopplegg avløyser gjeldande Bømlopakke. Alternativt kan det bli vedteke eit utvida innkrevjingsopplegg. Proposisjon er venta å koma hausten 2021.

Grunnlaget for proposisjon for Kvinnheradpakken vart sendt frå Vestland fylkeskommunen til Samferdselsdepartementet og er no sendt frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet for kvalitetssikring.

### **Om innkrevjing av bompengar på ferje**

Fram til 1. juli 2021 vart bompengane i prosjekta med innkrevjing på ferje (Rogfast (Arsvågen - Mortavika og Bømlopakken (Langevåg - Buavåg) kravde inn gjennom sonepåslag på ferjetaksten. Frå 1. juli vart ferjetakstane sette sett ned med 25 %, noko som medførte at sonepåslaget i kroner vart lågare enn før. For å unngå reduserte bompengar, tok Ferde opp denne problemstillinga med Vegdirektoratet. I brev frå Vegdirektoratet frå 25.juni 2021 vart det gjeve høve til å leggja om takstane frå sonepåslag til kronepåslag. Ved denne frikoplinga frå ferjeregulativet, er det no ikkje lenger automatikk i at bompengetakstane følgjer ferjetakstane ved endringar i autopassferjeregulativet. Takstendringane på ferje vil då måtta bli søkt om og bli kunngjorde av bompengeselskapet etter takstvedtak i Vegdirektoratet, på line med takstendringar i bompengestasjonane på land.

Ferde er bompengeselskap, men ikkje driftsselskap for desse bompengeprosjekta. Fjord1 står for innkrevjinga av bompengar etter kontrakt (driftsavtale) med Ferde. Innføringa av autopassferjeordninga har vore positivt for kostnadane ved bompengeneinnkrevjing 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 kronepåslag på ferjebilletten heller enn at ferjetaksten er kronepåslag 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.

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 ferjebillett, men ikkje bompengar på ferja. For at buss i rute (Kystbussen i praksis – Tide og Boreal) 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. Det same gjer Skyttel gjennom autopassferje.no, i funksjon av å vera sentral tenesteleverandør for autopassferje.

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.