

# Rapport 2018- 2



## Innholdsfortegnelse

<b>Rapport 2018- 2</b> .....	<b>0</b>
<b>1. Innledning</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Mandat og føringer</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Status for oppkjøp og innfusjonering av bompengeselskap</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Innkreving, trafikkdata og bompengeinntekter</b> .....	<b>7</b>
<b>5. Finans og økonomi</b> .....	<b>12</b>
<b>6. Strategier og planer for 2019</b> .....	<b>15</b>

## 1. Innledning

Styret i Ferde AS ønsker eierrapportering 2 - 3 ganger per år utover årsregnskap og rapportering i forbindelse med generalforsamlingen. Dette er den andre formelle rapporteringen til alle eierne våre i 2018. Høsten 2018 har vært preget av utfordringer ved oppstart av innkreving til Bymiljøpakken på Nord Jæren, prosesser rundt overtakelse og innfusjonering av de gamle bompengeselskapene samt arbeid knyttet til utviklingen av selskapet, finansfunksjonen og ny operatørløsning.

Ferde sine verdier er åpen, pålitelig, etterrettelig og nyskapende. Selskapet ønsker å være en gjennomsiktig organisasjon, både overfor trafikanter, oppdragsgivere og samarbeidspartnere. Vi vil derfor informere om samfunnsoppdraget vårt og om hvordan vi utfører det.

Bergen 21. desember 2018

Trond Juvik  
Adm.dir.

## 2. Mandat og føringer

Ferde AS er etablert av Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder fylkeskommuner med grunnlag i Stortingets behandling av Meld. 25 (2014 – 2015). Færre selskaper skal bidra til økt profesjonalitet i bompengesektoren. Det overordnede målet for Ferde er å sørge for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkreving og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest. Brukervennlighet skal også være sentralt.

Ferde sin rolle i bompengeinnkrevingen i bomregion sørvest er regulert av overordnet bompengeavtale mellom Ferde og Samferdselsdepartementet samt prosjekt- og finansieringsavtalene som blir inngått for hver enkelt prosjekt. Ferde skal:

- Kreve inn bompenger
- Finansiere bompengeprojekt
- Være utsteder i en overgangsperiode
- Ikke drive annen virksomhet
- Kunne yte bompengefalgige tjenester til Statens vegvesen
- Drive kostnadseffektivt
- Ikke gi utbytte til eierne

Ferde er et instrument for å nå bompengereformens hovedmål om:

- Mer effektiv innkreving
- Mer brukervennlig bompengeordning
- Bedre kontroll med bompengeinnkrevingen

For at staten skal kunne vurdere måloppnåelsen av bompengereformen på strategisk nivå, er det utviklet 6 KPIer som Ferde og de andre regionale bompengeselskapene blir målt på:

- Driftskostnad per passering
- Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt
- Realiseringsgrad på passeringer uten avtale
- Identifiseringsgrad
- Vektet gjennomsnittlig effektiv lånerente inklusive sikringskostnader
- Avkastning på overskuddslikviditet fra bompengeinnkreving

Positiv utvikling på disse KPIene er helt essensielt for at Ferde skal lykkes som regionalt bompengeselskap.

### 3. Status for oppkjøp og innfusjonering av bompengeselskap

#### Om oppkjøpene

Stortinget har bestemt at alle nye bompengeprojekt skal legges til et av de nye regionale bompengeselskapene. Overgang til ny organisering for eksisterende bompengeprojekt (som allerede er tilknyttet et bompengeselskap) er i bompengereformen forutsatt skal skje «frivillig». Det betyr at eierne av de etablerte bompengeselskapene i regionen må være villige til å avhende aksjene i disse selskapene til Ferde, for at prosjektet skal kunne bli en del av Ferdes prosjektportefølje. Ferde gav i brev fra 2017 og 2018 tilbud til alle aksjonærene i «de gamle selskapene» om å kjøpe samtlige aksjer. Vederlaget ble fastsatt til tilsvarende aksjenes pålydende justert med 80% av endringen i KPI regnet fra aksjekapitalens innbetaling til måneden før transaksjonen ble gjennomført. Det er i 2018 brukt omlag 10 mill. kr. til oppkjøp av selskapene i regionen.

#### Prosjektportefølje per 18. desember 2018

Prosjekt	Selskap	Kjøpt av Ferde	Innfusjonert i Ferde	Driftes av	Merknader:
<b>Bomregion sørvest</b>					
<b>Aksjeselskap</b>					
<b>Agder</b>					
E18 Aust Agder (avsluttet)	Aust Agder Vegfinans AS	X	X	-	Avsluttet innkrevingen 15.1.2018
Listerpakken	Lister Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	Innkrevingen avsluttes ved årsskiftet 2019/2020
Bomringen i Kristiansand	Nye Kristiansand Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
Driftsselskap i Agder	Agder Bomdrift AS	X	X	-	
<b>Rogaland</b>					
Finnfast	Finnfast AS	X	X	Ferde	
Gjesdal	Gjesdal Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
Bymiljøpakken, Nord Jæren	Rogaland Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
T-forbindelsen	Haugaland Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
Haugalandspakken	Haugalandspakken AS	X	X	Ferde	
Rogfast	Rogfast AS	X	X	Fjord1	
Ryfast	Ryfast AS	Nei	-	-	Alle kommunene har gjort vedtak om aksjesalg
<b>Sogn og Fjordane</b>					
Førdepakken	Førdepakken Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
<b>Hordaland</b>					
Bypakke Bergen	Bergen Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
Nord Jæren	Nord Jæren Bompengeselskap AS	X	X		avløst av Bymiljøpakken
Askøypakken	Askøy ompengeselskap AS	X	X	Ferde	
Jondalstunnelen	Jondalstunnelen AS	X	X	Ferde	
Bergen - Os	Bergen - Os Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	Innkreving fra 2022
Austevollsbua	Austevoll Bruselskap AS	X	X	Fjord1	
Kvammapakken	Kvam Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
Vossapakke	Voss- og Omland Bompengeselskap AS	X	X	Ferde	
Hardangerbrua	Hardangerbrua AS	X	X	Ferde	
Bømlopakken	Bømlø Vegselskap AS	X	X	Ferde og Norled	
Halsnøysambandet	Fastlandssamband Halsnøy AS	X	X	Ferde	
<b>Etablert prosjekt, ikke aksjeselskap</b>					
<b>Hordaland</b>					
E134 Stordalstunnelen	Økonomiavdelinga, HFK	-	-	Ferde	Prosjekt, ikke selskap- overtatt ikke kjøpt
Årsnes	Økonomiavdelinga, HFK	-	-	Norled	Prosjekt, ikke selskap- overtatt ikke kjøpt
<b>Nye prosjekt, ikke aksjeselskap</b>					
<b>Agder</b>					
E18 Tvedestrand - Arendal	Nytt prosjekt	-	-	Ferde	Innkrevingen starter i juli 2019
E39 Kristiansand - Lyngdal	Nytt prosjekt	-	-	Ferde	Innkreving fra 2022?
<b>Hordaland</b>					
Sotrasambandet	Nytt prosjekt	-	-	Ferde	Innkreving fra 2024?
Nordhordlandspakken	Nytt prosjekt	-	-	Ferde	Innkreving starter i 2019

#### Selskap som Ferde har kjøpt

Ferde har per desember 2018 kjøpt 21 bompengeselskap i regionen og 1 driftsselskap (Agder Bomdrift AS). Alle de kjøpte selskapene er nå innfusjonert i Ferde (har opphørt som selskap).

#### Etablerte prosjekt som Ferde har overtatt

Hordaland fylkeskommunen har vært bompengeselskap for to prosjekt – E134 Stordalstunnelen og Årsnes. Ferde har nå overtatt disse prosjektene fra fylkeskommunen.

#### Nye prosjekt som er tillagt Ferde

Stortinget har vedtatt at de nye prosjektene E18 Tvedestrand - Arendal (innkreving fra 1. juli 2019), Nordhordlandspakken (innkreving fra 2019), E39 Kristiansand – Lyngdal (innkreving fra 2022) og Sotrasambandet (innkreving fra 2024 -2026?) skal legges til Ferde.

#### Selskap i regionen som Ferde ennå ikke har kjøpt

Per i dag er det bare selskapet Ryfast AS som ikke er kjøpt av Ferde. De tre eierne - Strand kommune, Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune - har vedtatt å selge aksjene sine i Ryfast til Ferde.

#### Prosjekt hvor Ferde kun er driftsselskap

Samferdselsdepartementet har gitt dispensasjon til at Ferde drifter innkrevingen i noen prosjekter utenfor regionen til ut i 2019. Det gjelder Sykkylvsbrua, Eksportvegen, E6 Helgeland, Hålogalandsbrua og Rv19 Horten. Ferde avsluttet driften av Sykkylvsbrua 31.1.2018, E6 Helgeland og Hålogalandsbroen 6.11.2018 og innkrevingen til RV19 Horten den 19.12.2018. Ferde har også dispensasjon til å levere manuelle bildebehandlingstjenester til Svinesundforbindelsen til 1.6.2019.

#### **Agder Bomdrift AS er blitt Ferde på Agder**

Agder Bomdrift AS ble stiftet 28.08.01 og var da eid av Kristiansand Parkeringselskap og Kristiansand kommune. Senere ble selskapet heleid av Kristiansand kommune. Formålet var:

*«Å drifte bompengeprojekter for offentlige eide bomselskaper, samt hva som herved står i forbindelse.»*

Selskapet konkurrerte i markedet og hadde kontrakter med følgende tre av de fire bompengeselskapene på Agder om å drifte bompengeanlegg: Nye Kristiansand Bompengeselskap AS (bomringen i Kristiansand), Aust-Agder Vegfinans AS (Østerholtheia, Inntjore og Kviksdalen på E18) og Setesdal Vegfinans AS (Rv.9 Setesdalsvegen). Det fjerde og siste bomselskapet i Agder, Lister Bompengeselskap AS, hadde kontrakt med Vegamot AS. Kontraktene utløp i 2013 og i den forbindelse vurderte bompengeselskapene på Agder om de skulle utlyse konkurranse om nye kontrakter ved utløp eller gå sammen om å eie og drive et driftsselskap selv, enten ved å etablere et nytt driftsselskap eller ved å kjøpe Agder Bomdrift AS.

Agder Bomdrift AS ble kjøpt av de fire bompengeselskapene i 2013 og har siden driftet bompengeneinnkrevningen på Agder. Selskapet har 10 ansatte. Da Ferde kjøpte bompengeselskapene i Agder, ble Agder et datterselskap i Ferde. Agder Bomdrift AS er nå innfusjonert i Ferde og er Ferde sitt avdelingskontor på Agder. Ferde ønsker å ta vare på den høye kompetansen som var i Agder Bomdrift AS og å videreføre det gode arbeidet som Agder Bomdrift har gjort i Agderfylkene.

### **Om kjøp- og innfusjoneringsprosessen**

Kjøpsprosessen har vært tidkrevende og i sum tatt noe lengre tid enn forventet fordi:

- En del selskap hadde svært mange eiere – også private eiere.
- Den politiske behandlingen i eierkommunene har tatt lang tid.
- En del kommuner har vært negative til å selge aksjene. Disse kommunene har koblet aksjesalget sammen med motstanden disse kommunene og lokalsamfunnet har mot å legge om til nytt takst- og rabattsystem eller til faren for å miste kontrollen med et selskap der kommunen er garantist i prosjektet.
- Fylkeskommunal aksjemajoritet har i enkelte tilfeller vært satt som en forutsetning for garantiene, noe som da måtte frafalles gjennom politiske vedtak.
- Det har vært omsetningsbegrensninger i vedtektene i noen selskaper.
- Finansforbindelser har måttet samtykke til eierskifte («change of control»).
- Parallelt med aksjekjøpet har fylkeskommunene gjort nye garantivedtak, som har blitt godkjent i KMD, før garantiene har blitt overført til Ferde.
- Fusjonsprosessen har også tatt tid. Styrene har godkjent og signert fusjonsplanen. En måned senere vedtar styret fusjonen. Minst 6 uker senere blir fusjonen gjennomført (kreditorfrist).

### **Incentiver for slutte seg til det regionale bompengeselskapet**

For å få de gamle bompengeselskapene over i den nye regionale strukturen, har staten vektlagt følgende:

#### Tilskuddsordning for lavere bompengetakster for enkelte prosjekter i regional struktur

Det er etablert en tilskuddsordning for lavere bompengetakster på riksveier utenfor storbyområdene. Tilslutning til det regionale bompengeselskapet, har vært satt som vilkår for å få tilskudd fra tilskuddsordningen. I Ferde sitt område gjelder ordningen for Listerpakken, Rogfast, Haugalandspakken, E134 Stordalstunnelen, Hardangerbrua, Vossapakke, E39 Bergen-Os og Førdepakken. Tilskudd fra ordningen forutsetter også omlegging til nytt takst- og rabattsystem. Tilskuddsbeløpet skal regnskapsføres som en inntekt, spesifisert som et statlig tilskudd

#### Lavere kostnader ved å være med i regional struktur

Når de regionale bompengeselskapene har flyttet alle sine selskaper/prosjekter over til sine egne operatørløsninger som tentativt er i drift fra høsten 2019, vil gjenstående selskaper som fortsatt driver etter gammel bompengesavtale med Statens vegvesen på CS Norge systemet selv måtte dekke alle kostnadene knyttet til fortsatt drift av CS Norge. Driftskostnadene ved å stå utenfor den regionale strukturen vil også øke, da de regionale selskapene ikke kan levere driftstjenester utenfor eget selskap. Det er usikkert om det fortsatt er et marked for kjøp av driftstjenester og det er svært kostbart å bygge opp en egen driftsorganisasjon.

## 4. Innkreving, trafikkdata og bompengeneinntekter

### Passeringer i region sørvest

Per oktober 2018 var antall passeringer i bomregion sørvest 164 millioner. I tillegg kommer 3,7 mill. passeringer i anlegg utenfor regionen hvor Ferde er driftsselskap:

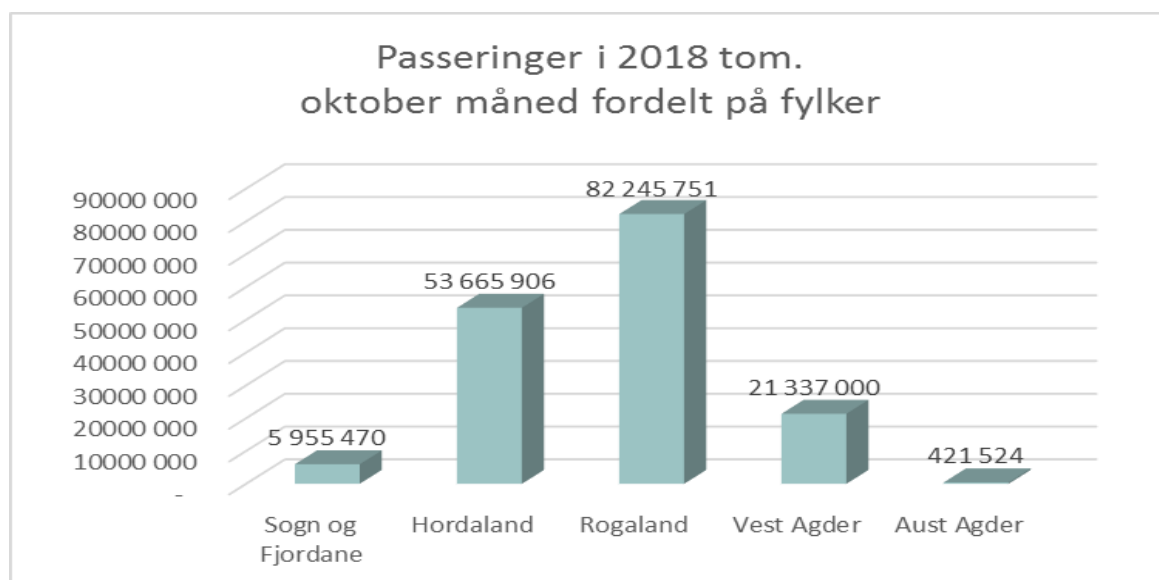
### Passeringer/kjøretøy tom. oktober

Ferde selskap/prosjekt	Driftes av	2018	2017	Endring i %, 2017-2018
Askøypakken	Ferde	6 773 443	6 697 731	1,1 %
Austevollsbrua	Fjord1	285 760	280 198	2,0 %
Bypakke Bergen	Ferde	39 810 043	40 202 641	-1,0 %
Bomringen i Kristiansand	Ferde	18 078 516	18 623 274	-2,9 %
Bymiljøpakken Nord Jæren*	Ferde	42 951 856	39 472 596	8,8 %
Bømløpakken (land)	Ferde	1 169 180	1 126 334	3,8 %
Bømløpakken (Langevåg - Buavåg)	Norled	68 036	67 902	0,2 %
E134 Stordalstunnelen	Ferde	628 724	627 449	0,2 %
E18 Aust Agder**	Ferde	421 524	11 279 685	-96,3 %
Finnfast	Ferde	410 336	410 306	0,0 %
Fv Gjesdal	Ferde	402 008	380 180	5,7 %
Førdepakken	Ferde	5 955 470	6 196 141	-3,9 %
Halsnøysambandet	Ferde	336 054	351 238	-4,3 %
Hardangerbrua	Ferde	671 002	639 487	4,9 %
Haugalandspakken	Ferde	35 861 564	37 202 408	-3,6 %
Jondalstunnelen	Ferde	205 787	197 938	4,0 %
Kvammapakken	Ferde	928 089	932 963	-0,5 %
Listerpakken	Ferde	3 258 484	3 353 575	-2,8 %
Rogfast (Mortavika-Arsvågen)	Fjord1	1 219 813	1 233 186	-1,1 %
T- forbindeleisen	Ferde	1 400 174	1 424 504	-1,7 %
Vossapakken	Ferde	2 573 174	2 569 569	0,1 %
Årsnes- Gjermundshamn	Norled	216 614	216 336	0,1 %
<b>Sum:</b>		<b>163 625 651</b>	<b>173 485 641</b>	<b>-5,7 %</b>
<b>Sum eks. E18 Aust Agder</b>		<b>163 204 127</b>	<b>162 205 956</b>	

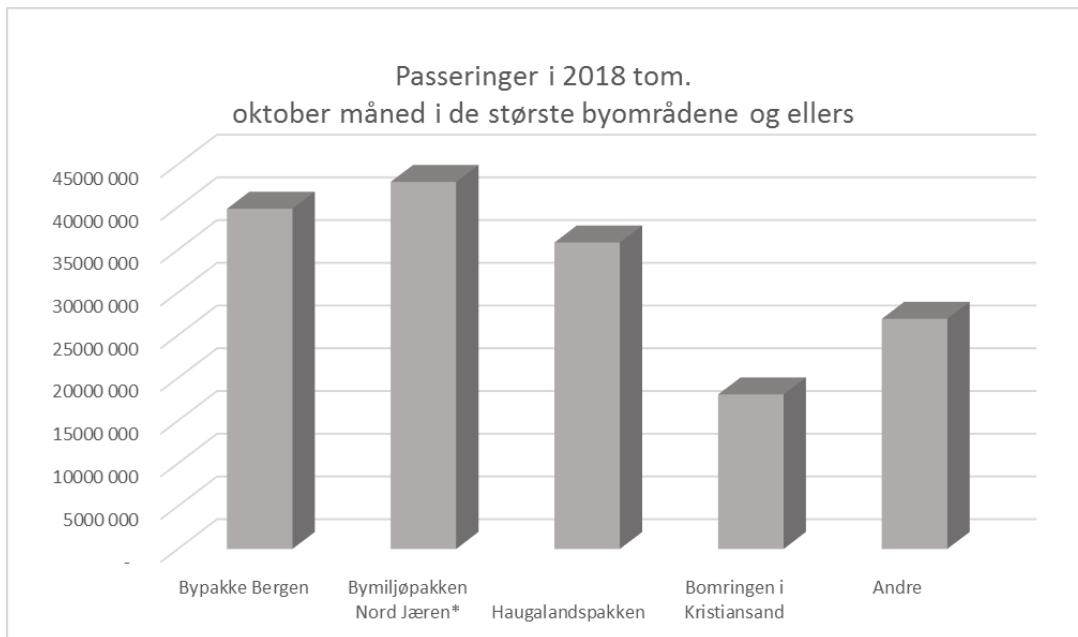
\* Nye stasjoner på Nord Jæren fra oktober 2018, oppstartsvansker og sytemtrøbbel i forhold til vegkantutstyr og timeregulering

\*\*Innkrevingen til E18 Aust Agder ble avsluttet 15. januar 2018

Det blir innkrevd bompenger i store deler av regionen, særlig i Rogaland og Hordaland.



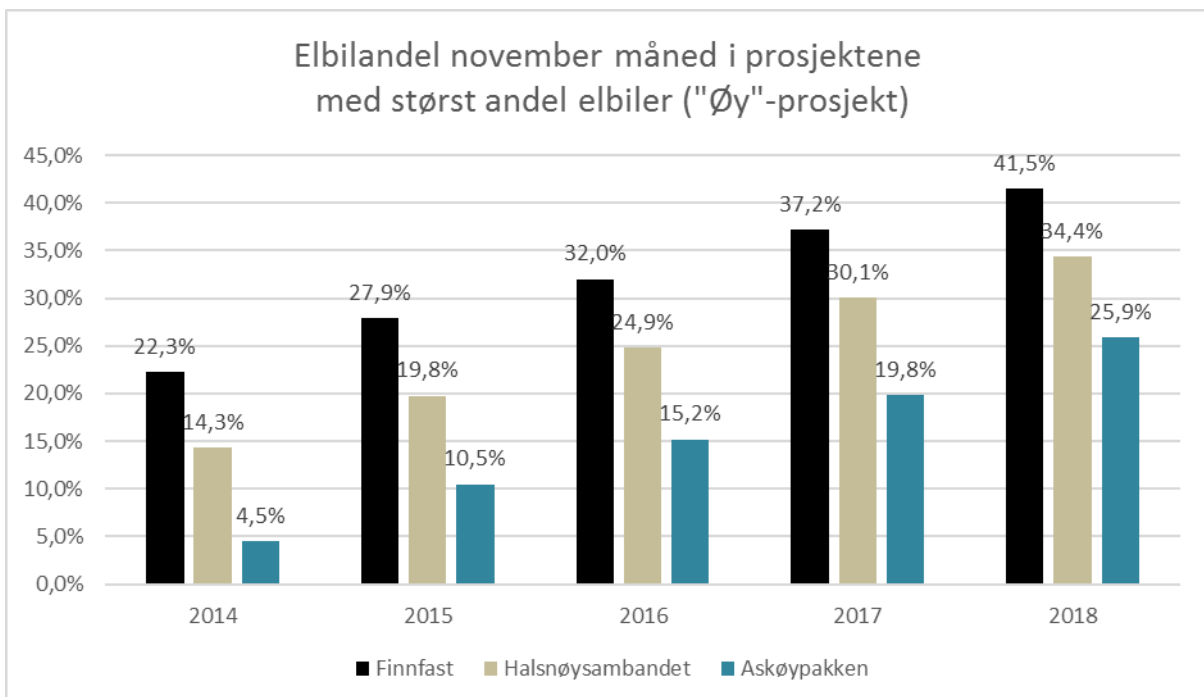




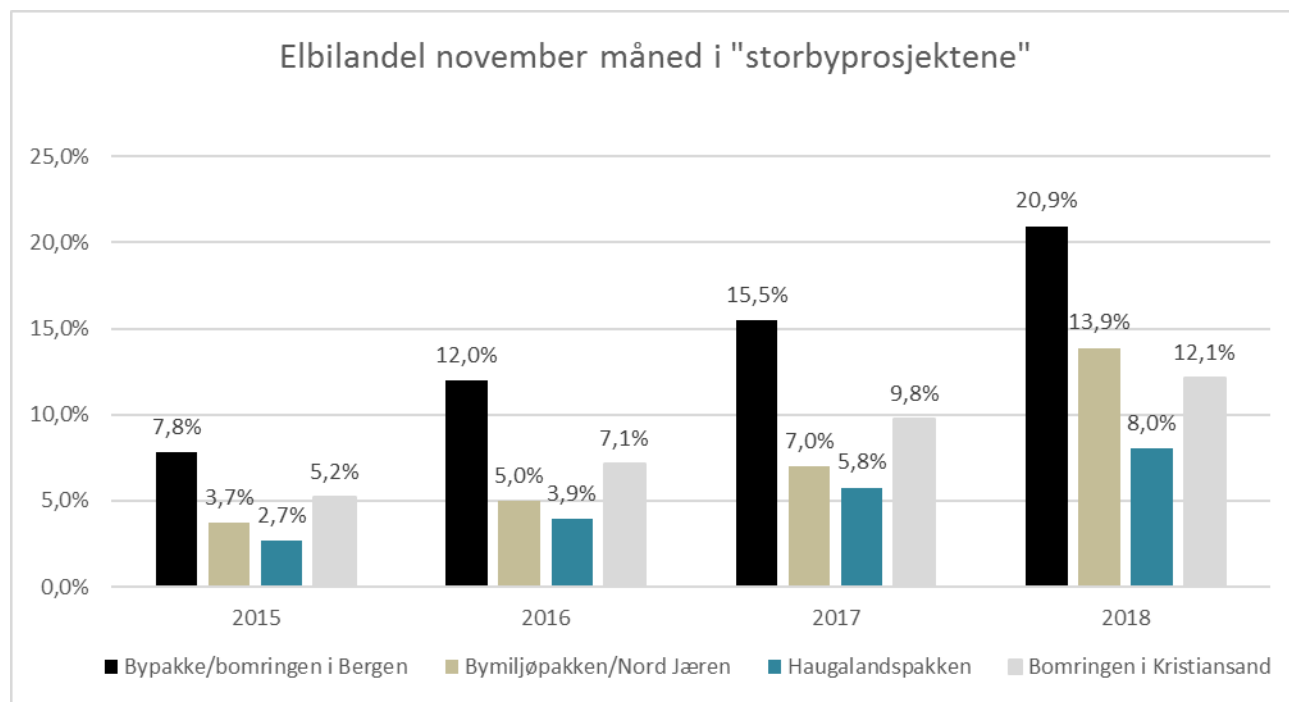
Men det er de tre største byområdene som står for de store passeringstallene: Rogaland er det store bompengedykket i regionen målt i antall passeringer. Bomringen på Nord Jæren og Haugalandspakken bidrar til dette. 96% av alle passeringene i Rogaland er i Bomringen på Nord Jæren og i Haugalandspakken. I Hordaland er 74% av passeringene i fylket i Bypakke Bergen (bomringen i Bergen).

### Elbilpasseringer

Andelen elbiler i bomstasjonene er sterkt økende. Elbilandelen er særlig stor i ferjeavløsningsprosjektene Finnfast og Halsnøysambandet - og i og nær byene på kysten av Vestlandet. Finnfast og Halsnøysambandet er de prosjektene som har høyest andel elbilpasseringer. I november 2018 utgjorde elbilandelen i Finnfast 41,5% av alle



passeringene. I Halsnøysambandet var denne andelen 34,4% og i Askøypakken 25,9%. I byene i bomregionen er det Bergen som har den høyeste elbilandelen med 20,9% i november 2018. Det er over grensen på 20% som er satt for når elbiler i bomringen skal begynne å belastes for bompenger.



Elbilpasseringene kan ikke direkte sees på som «tapt inntekt». Mange elbilpasseringar vil ikke kunne bli inntektsgivende, da også de vil bli fritakspasseringer grunnet passeringstak og timesregler, slik som for andre biler. I for eksempel Førdepakken utgjorde elbilpasseringen 13,2% av fritakspasseringene i november 2018. De fleste fritakspasseringene skyldes her timesregelen (17,7%) og månedstaket (60,3%). I Bergen er tallene i samme måned 46,4% (elbilpasseringer), 33,6% (timesregelen) og 7,8% (månedstaket).

### Bompengainntekter i Ferdes selskaper

Passeringsinntektene hittil i 2018 ved utgangen av oktober måned er om lag 2,1 mrd. kr. oppsummert for Ferdes selskaper. Det er litt lavere enn i 2017, noe som skyldes at innkrevningen til E18 i Aust Agder ble avsluttet 15. januar 2018. Det har også vært oppstartsvansker med innkrevningen i Bymiljøpakken, noe som gjør at inntektene for oktober 2018 per nå ikke er riktige for dette prosjektet.

### Bompengeinntekter tom. oktober (Ikke regnskapstall, foreløbige tall med forbehold om ev. feil)

Ferde selskap/prosjekt	Driftes av	2018	2017	Endring i %, 2017-2018
Askøypakken	Ferde	76 854 034	79 062 133	-2,8 %
Austevollsbrua	Fjord1	17 261 897	16 736 005	3,1 %
Bypakke Bergen	Ferde	577 396 641	547 972 660	5,4 %
Bomringen i Kristiansand	Ferde	178 232 330	186 898 119	-4,6 %
Bymiljøpakken Nord Jæren*	Ferde	468 933 180	449 172 216	4,4 %
Bømløpakken (land)	Ferde	48 492 616	49 490 176	-2,0 %
Bømløpakken (sjø)	Norled	1 104 354	1 134 593	-2,7 %
E134 Stordalstunnelen	Ferde	20 638 563	22 797 830	-9,5 %
E18 Aust Agder**	Ferde	6 647 622	190 168 633	-96,5 %
Finnfast	Ferde	34 209 869	34 642 236	-1,2 %
Fv Gjesdal	Ferde	16 963 091	16 216 033	4,6 %
Førdepakken	Ferde	80 413 907	85 006 493	-5,4 %
Halsnøysambandet	Ferde	17 973 458	18 731 576	-4,0 %
Hardangerbrua	Ferde	98 167 830	95 205 675	3,1 %
Haugalandspakken	Ferde	168 638 079	168 930 613	-0,2 %
Jondalstunnelen	Ferde	16 210 710	15 846 450	2,3 %
Kvammapakken	Ferde	28 637 960	28 154 536	1,7 %
Listerpakken	Ferde	60 245 273	62 283 138	-3,3 %
Rogfast (Mortavika-Arsvågen)	Fjord1	91 298 329	89 859 337	1,6 %
T- forbindelselsen	Ferde	29 320 599	29 980 881	-2,2 %
Vossapakken	Ferde	84 664 132	83 854 998	1,0 %
Årsnes- Gjermundshamn	Norled	5 313 154	5 447 784	-2,5 %
<b>Sum:</b>		<b>2 127 617 627</b>	<b>2 277 592 115</b>	<b>-6,6 %</b>
<b>Sum eks. E18 Aust Agder</b>		<b>2 120 970 005</b>	<b>2 087 423 482</b>	

\* Nye stasjoner på Nord Jæren fra oktober 2018, foreløpig feil i oktober 2018 inntekten

\*\*Innkrevingen til E18 Aust Agder ble avsluttet 15. januar 2018

### Avvik i innkrevingen i Bymiljøpakken (Nord Jæren)

Ferde startet innkrevingen til Bymiljøpakken (Nord Jæren) 1. oktober 2018. I Bymiljøpakken er det oppstått feilsituasjoner i systemene for bompengeinnkreving som i enkelte tilfeller fører til for høy belastning av kunder, for lav belastning av kunder og tapte inntekter.

I forbindelsen med oppstart av innkrevingen ble det innført tidsdifferensierte bompenger (rushtidsavgift) og en timesregel, hvor det er den første fysiske passeringen innen en time som det skal belastes for. Denne timesregelen avviker fra timesregelen som blir brukt de andre stedene der rushtidsavgift kombineres med timesregel, hvor det er den første registrerte passeringen som blir belastet kundens avtale.

I de tilfellene hvor første fysiske passering ikke blir identifisert vil trafikkanter som har flere enn én passering innenfor én time, kunne bli belastet med det høyeste taksten innenfor timesreglen når de skulle hatt den laveste taksten eller med den laveste taksten innenfor timesregelen når de skulle hatt den høyeste taksten. I disse tilfellene er den første passeringen ikke registrert inn på avtalen.

Tilfellet med for høy takst kan inntreffe vi ikke klarer å identifisere den første fysiske passeringen på en avtalekunde i timen mellom kl.06-07 og kl.14-15, og denne kunden passerer en ny stasjon etter innslag av rushtid.

Tilfellet med for lav takst kan inntreffe når vi ikke klarer å identifisere den første fysiske passeringen på en avtalekunde i timen mellom kl.08-09 og kl.16-17, og denne kunden passerer en ny stasjon etter utløp av rushtid.

Når vi ikke klarer å knytte en fysisk passering til en kunde, har vi ikke grunnlag for å belaste/fakturere kunden. Det blir da en tapt inntekt.

Disse feilsituasjonene skyldes at dagens innkrevingssystem er ikke innrettet for å håndtere en slik timesregel i kombinasjon med tidsdifferensierte takster. I tillegg er det identifisert feil i vegkantutstyret som Statens vegvesen har anskaffet, etablert og stilt til rådighet for Ferde.

I de fleste tilfeller er passeringene belastet korrekt, dvs. både første, andre og flere innenfor samme time, blir alle registrert på avtalen. Feilene oppstår kun i enkelte tilfeller knyttet til timesregelen rundt rushtidsinnslaget. Alle andre passeringer blir korrekt belastet avtalene. Passeringer uten avtale er ikke berørt av disse feilene.

Statens vegvesen har 8.12.2018 besluttet at det ikke skal belastes rushtidsavgift inntil de tekniske problemene er løst.

## 5. Finans og økonomi

### KPI rapportering

Ferde og de andre regionale bompengeselskapene har rapportert på de 6 KPI-ene for første gang 1.9.2018. Denne rapporteringen var en prøverapportering som var unntatt offentlighet etter §5 i Offentleglova om utsatt innsyn. Det skal rapporteres halvårlig med rapporteringsperioder 01.01-30.06 og 01.07-31.12. Rapporteringsperiodene har rapporteringsfrister henholdsvis 01.09 og 01.03. Det er lagt opp til at fremtidige KPI rapporter skal offentliggjøres.

### Økonomikonsolidering

Det pågår arbeid med å få overført regnskapene fra de gamle selskapene til Ferde. Det vil bli avlagt prosjektrekskap for 2018 for alle selskap som er innfusjonert i Ferde i 2018 og regnskapene inngår også i Ferde sitt regnskap.

### Ferde sin låneportefølje

Ferde tar opp lån som finansierer Statens vegvesen og Nye Veier AS sine bompengeprojekt. For hvert bompengeprojekt blir det inngått en finansieringsavtale og en prosjektavtale med Statens vegvesen eller Nye veier AS. Midler til prosjektene blir rekvirert basert på en rekvisisjonsplan og lånene blir nedbetalte med bompenger som Ferde krever inn for de respektive prosjektene. Ferde finansierer per i dag 23 prosjekter. Gjelden er på omlag NOK 13 mrd. Planlagte nye prosjekt gir et estimert fremtidig lånebehov på over NOK 50 mrd.



### Verdien av fylkeskommunale garantier

For å få best mulige rentevilkår er det vanlig at fylkeskommuner stiller garantier for bompengeselskapene sine lån. Offentlige garantier gjennom selvskyldnergaranti gir et «kvalitetsstempel» på gjelden, noe som innebærer at långivere får lavere risiko og låntaker (Ferde) får større tilgang på lån gjennom flere långivere og bedre lånevilkår enn selskapet ellers ville ha fått. Bankene rater låntakerne etter egne ratingmodeller som kan

sammenlignes med kredittratingbyråene sine ratingmodeller der AAA er høyeste rating (mest kredittverdig). Med offentlig selvskyldnergaranti kan man regne se på gjelden Ferde utsteder som høyst kredittverdig. Ett regneeksempel viser, under gitte forutsetninger, at forskjellen i rentekostnader på ett lån på 15 mrd.kr. for en bedrift som er AA ratet i forhold til AAA ratet, kan ha enn nåverdi på omlag 500 mill. kr. Dette kan man se på som den implisitte verdien av at det blir gitt offentlige garantier. Når finansieringskostnadene går ned, kan Ferde stille mer midler til disposisjon for vegeier. Det kan da bygges mer (ref. pakker med porteføljestyling), takstene kan settes ned og/eller innkrevningen kan avsluttes tidligere enn forutsatt i stortingsproposisjonen.

Fylke	Prosjekt	Garanti i NOK millioner
Aust-Agder	E18 Tvedestrand - Arendal	3 000
Hordaland	Jondalstunellen	50
Hordaland	Fastlandssambandet Halsnøy	130
Hordaland	Bømlopakken	600
Hordaland	Kvammapakken	370
Hordaland	Vossapakken	610
Hordaland	Hardangerbrua	1 430
Hordaland	Nordhordlandspakken	750
Hordaland	Årsnes ferjekai	16
Hordaland	Bypakke Bergen	6 100
Hordaland	Bergen – Os	3 770
Hordaland	Austevollbrua	100
Hordaland	Askøypakken	1 230
Hordaland	Sotrasambandet	3 000
Rogaland	Finnfast	550
Rogaland	Haugaland Bompengeselskap (T-forbindelsen)	210
Rogaland	Haugalandspakken	210
Rogaland	Rogaland Bompengeselskap (Bypakke Nord-Jæren)	7 000
Rogaland	Rogfast	16 000
Sogn og Fjordane	Førdepakken	600
Vest-Agder	Nye Kristiansand Bompengeselskap	200
Vest-Agder	Listerpakken	200
Sum		46 126

### Risikoen ved å gi fylkeskommunale garantier til Ferde

Om økonomien i et prosjekt blir svakere enn regnet med, kan Ferde etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år. I bompengepakker og i en del bompengeprojekt er det mulig å redusere utbyggingsomfanget om inntektene skulle svikte. Det er også mulig å fremme et revidert bompengeprogger for Stortinget. På landsbasis har det vært slik at bompengeprojekt i snitt blir nedbetalte 2 år før tiden.

### Grønne lån

I de senere årene har økende fokus på miljø, klima og bærekraft gjort at det har etablert seg et marked for såkalte «grønne lån» og «grønne obligasjoner». Dette er lån som blir gitt til prosjekter har en positiv effekt på miljøet eller klima. Grønne lån og obligasjoner har gjennomgående bedre betingelser enn et tilsvarende ordinære lån. Etterspørselen etter grønne lån er økende. Ferde jobber mot å benytte seg av denne typen grønn finansiering for prosjekter, eller deler av prosjekter, som kvalifiserer til dette. For Ferde

vil dette typisk være prosjekter som tilrettelegger for økt bruk av kollektiv, gang- og sykkelvei eller vegprosjekter som har en positiv effekt på klima i form av reduserte samlede utslipp som følge av fergeavløsning eller redusert antall flyreiser på en gitt strekning.

### **Utvikling av finansfunksjonen**

Ferde jobber kontinuerlig med å skaffe best mulig finansiering for bompengeprojektene. Ferde vil derfor bruke ulike løsninger i markedet som:

- Banklån i vanlige banker (DnB, Nordea, Danske bank osv.).
- Banklån i spesialbanker (Kommunalbanken, Nordic Investment bank osv.).
- Sertifikatlån (kapitalmarkedsfinansiering under 12 måneder).
- Obligasjonslån (kapitalmarkedsfinansiering over 12 måneder).

Ferde vil også se på om det kan bli mulig med en ordning med internbank (treasury) for finansiering av prosjektene for å effektivisere finansiering og likviditetsstyring. Per i dag åpner ikke regelverket opp for dette.

## 6. Strategier og planer for 2019

### Strategi 2019 - 2021

Med grunnlag i visjonen «Effektiv finansiering av fremtidens samferdsel» og Ferde sine verdier «Åpen, Pålitelig, Etterrettelig og Nyskapende», har Ferde lagt en strategiplan for perioden 2019- 2021, inklusive handlingsplaner med tiltak for strategiperioden knytt til teknologi/kunde, prosess/kvalitet og organisasjon/drift/finans.

Selskapet skal ha god score på de seks KPI'ene som gjelder for de regionale bompengeselskapene. Samtidig skal Ferde utvikles som et profesjonelt selskap, med godt omdømme og nyskapende teknologi. Ferde vil kontinuerlig bli vurdert ut fra utviklingen på de eksternt gitte KPI'ene og evnen til trygg og kundevennlig innkreving. Ferde skal ta posisjonen som det teknologiledende bompengeselskapet innen 2025. I strategi 2019 - 2021 legger Ferde opp til å ta teknologiske grep og gjøre prosessforbedringer. Sentralt i dette er Ferde sin nye operatørløsning som erstatter dagens grunnfunksjonalitet i operatørsystemet, men som også legger fundamentet for videre teknologiutvikling innenfor automatisering og selvbetjening.

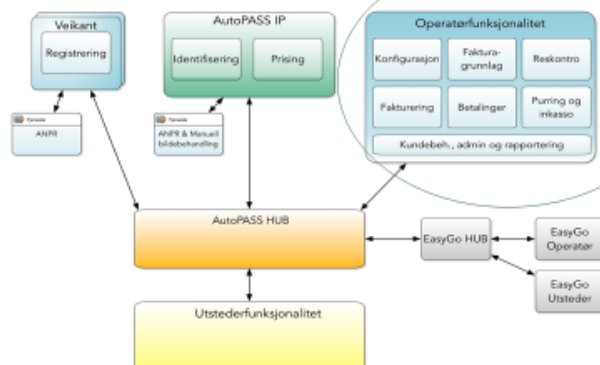
### Noen sentrale utviklingsoppgaver i 2019

#### Ny operatørløsning

Statens vegvesen sin kontrakt med Q Free om bruk av CS Norge går ut i juli 2019, men Statens vegvesen kan utløse opsjoner for forlenging. Ferde samarbeider nå med Vegamot og Bompengeselskap Nord om å utvikle en ny operatørløsning for bruk i de tre regionene. Planen er å ha en pilotløsning klar til mai 2019 og å ta løsningen



#### Ny operatørløsning



Ferde i lag med Vegamot og Bompengeselskap Nord holder på med å utarbeide en ny operatørløsning til erstatning for CS- Norge, som skal utfases i 2019 (ev. opsjon tom. august 2020)

Pilot våren 2019.  
I drift fra høsten 2019.

i drift i august 2019. Ferde skal, i lag med de andre regionale bompengeselskapene, etter hvert overta AutoPASS IP, AutoPASS HUB fra Statens vegvesen og vil da få ansvaret for hele AutoPASS verdikjeden.



### Forberede utskilling av utstederfunksjonen

Regjeringen har i statsråd 14. desember 2018 fastsatt «Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)»<sup>1</sup>. Forskriften blir gjeldende fra 1.1.2019. Formålet med forskriften er å etablere et nødvendig rammeverk for utskilte utstedere:

## Klargjering av rollar i bompengereformeringa

Pressemelding | Dato: 14.12.2018  
| Nr: 194/18

- Gjennom bompengereforma sørger vi for at pengane bilistane betaler blir brukt til å bygge meir veg. No skal dei som har ansvar for bompengebrikkene bli skilt ut frå bompengeselskapa. Da hindrar vi krysssubsidiert mellom bompengeselskapa og bompengebrikka kan nyttast til andre ting en berre bompengar, seier samferdselsminister Jon Georg Dale.

Det er den såkalla utferdarrolla som skal skiljast ut frå bompengeselskapa. Etter fastsetjinga av *Utstederforskriften* i statsråd i dag, trer endringane i kraft frå 1. januar 2019.

Bompengeselskapa får ein overgangsperiode på inntil 18 månadar til å omstille seg. Det vil vere mogleg å forlengje denne overgangsperioden med ytterligere seks månader dersom det ligg føre særskilde grunnar.

- Vi skal vere trygge på at pengane vi betalar i bomstasjonar vert nytta til det formålet dei er tiltenkt. Da er det viktig med tydelige og separate roller. Det får vi no, seier samferdselsministeren.

Bompengeselskapa har i dag både rolla som operatør og utferdar. Som operatør har selskapa ansvar for forvaltning av lån og registrering av passeringar i dei aktuelle bompengeprojekta. Som utferdar tilbyr selskapa bilistane ein avtale og ei brikke til registrering av bompaseringar. Selskapa står dermed både for innkrevjing frå sine avtalekundar via brikka, og i tillegg ber dei kredittrisikoen for betaling for bompaseringar frå avtalekundane sine overfor operatør. Denne utferdarrolla vert nå tatt over av eigne utferdarselskap.

Forskriften var på høring» sommeren 2018, med høringsfrist 17.8.2018<sup>2</sup>. Ferde gav uttale 2.7.2018.

Avhending og verdifastsettelse av utstedervirksomheten vil skje i henhold til retningslinjer fra Vegdirektoratet. Utskillingen vil ha store konsekvenser for Ferdes fremtidige kostnadsbilde og organisering.

Oppsummering av Ferde sitt syn på utskillingen og på forslaget til utstederforskrift:

---

<sup>1</sup> Se: <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2018-12-14-1917>

<sup>2</sup> Høringsnotat og høringsuttalelser til forslaget til forskrift: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=2291022>

### Ferde sitt syn på utskillingen – i korte trekk

- Ferde er positiv til at det tilrettelegges for eksterne utstedere som kan tilby nisjetjenester innen tungtransport for å sikre sømløs og effektiv transport i Europa.
- Ferde ser det som svært uheldig at utskilling blir satt som et absolutt krav for norske bompengeselskap, fordi det vil gi.....
  - ✓ **Økte kostnader** (utstedergodtgjørelsen, mer fragmentert arbeidsflyt og økt systemkompleksitet)
  - ✓ **Mindre brukervennlighet** (når kunden i mange tilfeller må forholde seg til både operatørselskapet og utstederselskapet)
  - ✓ **Ikke noe større grad av måloppfyllelse.** (Regionaliseringen av bompengeselskapene har alt gitt kundene færre selskap å forholde seg til.)
  - ✓ **Fare for markedssvikt** (Vil det komme nye og tilstrekkelig mange utstedere?)
  - ✓ **Et marked uten markeds mekanismer** (Fastpris på utstedergodtgjørelsen.)

Ferde og de andre regionale bompengeselskapene har i stor grad sammenfallende syn:

### Ferde sin uttale, fellespunkter med andre RBSer :

- Utsteder må kunne inngå i **samme konsern/eies av RBS-ene** (Ferde, Fjellinjen, Vegamot, Vegfinans). Må vurderes videre (Bompengeselskap Nord).
- Usikkert/lite sannsynlig at fylkeskommunene vil bruke **fylkeskommunale midler til å kjøpe utstedervirksomheten** (Ferde, Fjellinjen). Eierne må ha tid til å vurdere dette når rammevilkårene er kjent (Vegfinans, Vegamot).
- Behov for lengre **overgangsperiode** (alle unntatt Fjellinjen).
- Behov for lengre frist for varsling av **endring av utstedergodtgjørelsen** (alle).
- **Kommersielle utstedere** kan ha høyere avkastningskrav/tjene penger på bompenger. (Ferde, Vegamot)
- Viktigheten av brikke? **AutoPASS brikker** er i ferd med å bli utdatert teknologi (Vegfinans, Ferde, Fjellinjen, Vegamot).

Regjeringen har ved fastsettelsen av forskriften ikke tatt hensyn til høringsinnspillene fra de regionale bompengeselskapene.

Forskriften medfører at Ferde må skille ut utstedervirksomheten innen 1.7.2020. Utstedervirksomhet kan senere forlenges til 31. desember 2020 hvis det «foreligger særlige grunner» (§37 i forskriften).

Ferde har i brev fra 26.9.2018 søkt om dispensasjon for å drive integrert utstedervirksomhet i overgangsperioden. Ferde har nå begynt å planlegge hvordan og når i løpet av overgangsperioden utskillingen av utstedervirksomhetene skal finne sted. Utstedervirksomheten i Ferde vil i første omgang organiseres som en intern enhet (avdeling/divisjon) i Ferde. I neste omgang er det aktuelt å organisere utstedervirksomheten i et datterselskap. Ferde vil sondere markedet for å få oversikt over potensielle interessenter og informere disse om at utstedervirksomheten skal utskilles og vil bli til salgs.

#### Overta og utvikle vegkant

Eierskapet til vegkantutstyret skal overføres Ferde fra Statens vegvesen. Etter hvert som selskapene overtas av Ferde AS, skal også service- og vedlikeholdskontrakter overføres til Ferde. Nye innkjøp og oppgraderinger fremover skal utføres av Ferde. Ferde har nå organisasjon, kompetanse og kapasitet til å overta ansvaret for vegkant for alle prosjektene.

Bypakke Nord-Jæren ble åpnet 1. oktober. Anlegget ble utsatt for et større hærverk dagen før åpningen, et hærverk som det har tatt tid å utbedre. I tillegg har man hatt oppstartsproblemer. Disse vanskene håndteres av Statens Vegvesen, Statens vegvesen sin leverandør av bomstasjoner og Ferde i fellesskap. Overlevering av vegkantutstyret i Bymiljøpakken til Ferde var planlagt gjennomført i januar 2019. Ferde legger til grunn at problemene med vegkantutstyret er løst når Ferde skal overta dette ansvaret.

Etter ønske fra oppdragsgiver Nye Veier er planlagt oppstart av vei- og bompengeprojektet på E18 mellom Tvedestrand og Arendal vedtatt fremskyndet med 3,5 måneder. Det vil si til 1.7.2019. I Nordhordlandspakken har Ferde mottatt bestilling på anskaffelse, installasjon og drift av 5 bompengestasjoner (+1 som kommer senere på Radøy). Planlagt oppstart for innkrevingen er 1.12.2019. Anskaffelsen av bompengestyr til Ryfast blir håndtert av Statens Vegvesen.

Regionen har et stort antall bomstasjoner og kjørefelt. Det er et økende behov for enkelt å kunne monitorere og overvåke stasjonene, transaksjonsflyt og kvaliteten fra de ulike leverandører i et felles grensesnitt. Ferde vil se på dette i forbindelse med leveransen av nytt sentralsystem.

#### **Kvalitetsutvikling**

Ferde vil innføre prosjektmetodikk og utvikle et styringssystem for selskapet.

I forbindelse med innkjøpsstrategi vil Ferde utarbeide en forenklet CSR-Policy som ivaretar krav fra FN-initiativet Global Compact.

Ferde har oppdatert sin behandling av personinformasjon i henhold til Eus personvernforordning - General Data Protection Regulation (GDPR), som ble innført sommeren 2018. For å sikre at Ferde til enhver tid etterlever krav i Personvernforordningen, har vi et kontinuerlig fokus på å sikre kompetanse hos ansatte, forbedre interne prosesser samt utvikle IT-verktøy og systemer som støtter opp om krav.

I tillegg har Ferde gjennomført to interne revisjoner høsten 2018, med eksterne revisorer:

- Revisjon av IT-sikkerhet, men tanke på sikkerhet i system og videre en gjennomgang av rutiner ifmb GDPR.
- Kvalitetsrevisjon av styringssystem, med tanke på klargjøring av sertifisering av Ferde i henhold til ISO 9001:2015 (Internasjonal standard for kvalitetssystem).

I høst har Ferde og hatt fokus på prosesskartlegging og Ferde har gjennomgått kjerneprosessene i selskapet. Kartleggingen gir oss rom til forbedring samt vil være nyttig input i arbeidet med kontinuerlig forbedring.

## **Driftsoppgaver i 2019**

### Ordinær drift

Ferde skal i 2019 forestå innkreving og finansiering for de prosjektene som er i Ferdes portefølge. Innkrevingen i disse prosjektene holder frem i 2019. Det er ingen prosjekter, kanskje bortsett fra Listerpakken som planlegges avsluttes i 2019/2020.

### Nye prosjekt

Ferde får ett betydelig ansvar og mye arbeid med å kreve inn bompenger og å finansiere store bompengeprojekt som starter opp i 2019:

#### *Bypakke Bergen*

I Bypakken for Bergen (Prop. 11 S (2017-2018)), som finansierer "Miljøløftet", skal bomringen utvides med 15 nye bomstasjoner med enveisinnkreving mot sentrum. Utvidelsen skulle skje fra 1.1.2019, men den er nå forsinket med 3 måneder. Det er regnet med at årlige brutto bompenginntekter vil øke fra om lag 680 mill. kr i dag til vell 1 mrd. kr som følge av utviding av bompengesystemet med nye bomstasjoner og innføring av miljødifferensierte takster. Dette gir brutto bompenginntekter på om lag 20 mrd. 2017 kr for perioden 2018 – 2037.

#### *E18 Tvedestrand- Arendal*

I prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal (Prop. 86 S (2015-2016)) starter innkrevingen 1.7.2019. Innkrevingen skjer i to bomstasjoner med innkreving i begge retninger. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 3,62 mrd. 2016 kr. Innkrevingsperioden er satt til 15 år.

#### *Nordhordlandspakken*

Innkreving til Nordhordlandspakken (Prop. 164 S (2016–2017)) starter 1.12.2019 i fem bomstasjoner i kommunene Meland, Lindås og Radøy. Brutto bompenginntekter er regnet til om lag 1,48 mrd. 2017 kr. og innkrevingsperioden er satt til 12 år.

#### *Ryfast*

Ryfastprosjektet på Rv13 vil gi ferjefri forbindelse mellom Ryfylke, Hundvåg og Stavanger, og bygges sammen med Eiganestunnelen på E39 i Stavanger i ett prosjekt (Eiganestunnelen er delvis finansiert fra bomringen på Nord Jæren). I Ryfast starter bompenginnkrevingen i desember 2019 i bomstasjoner på Hundvåg, Buøy og Solbakk. Innkrevingsperioden er satt til 20 år. Brutto bompenginntekter er regnet til 9,9 mrd. 2012 kr.

#### *Andre vedtatte prosjekter*

Etter 2020 blir det innkreving til E39 Rådal- Svegatjørn (2022), E39 Kristansand vest –

Lyngdal og Rv 555 Sotrasambandet (2024)

### Takstendringer

Det vil bli gjort mange takstendringer i 2019:

#### *Innføring av takster for nullutslippskjøretøy*

Den store økningen i elbilandel er i varierende grad blitt predikert og hensyntatt i stortingsproposisjonene. Lokalpolitisk er det derfor de siste årene kompt opp ønsket om å innføre bompenger for elbiler ut fra behovet for å demme opp mot inntektstapet som følger av større elbilandel. Bompenger for elbil blir også begrunnet ut fra nytte og rettferdighetsprinsipp. Stortinget vedtok 14. juni 2018 bortfall av fritaksordningen for nullutslippskjøretøy, med innføring av takst på mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst, der det er lokalpolitisk oppslutning om det. Hordaland og Rogaland fylkeskommuner har vedtatt å innføre maksimaltakst i sine prosjekt og det pågår nå høringer om dette rundt om i de kommunene som ikke alt har gjort vedtak om å innføre bompenger for nullutslippskjøretøy.

Ferde vil i 2019 implementere bompengavgift for nullutslippskjøretøy i samsvar med føringene i Prop. 87 S (2017-2018) i de prosjektene og pakkene i bomregion sørvest der det er lokalpolitisk tilslutning om å innføre en slik avgift. Først ut med tak for nullutslippskjøretøy er Askøypakken, der det blir innført bompenger for lette nullutslippskjøretøy fra 1.1.2019. Deretter følger Bømlopakken 1.2.2019. I Bypakke Bergen skal det innføres bompenger for nullutslippskjøretøy når andelen blir 20%. Andelen i Bergen er 20,9 % i november.

Bergen kommune og Oslo kommune har vedtatt at hydrogen kjøretøy (HY) fortsatt skal være gratis. Statens vegvesen venter på en avklaring fra Samferdselsdepartementet på om HY-kjøretøy kan utgjøre en egen takstgruppe. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune kan komme til å behandle denne saken på nytt dersom svaret fra Samferdselsdepartementet drøyer eller hvis svaret er negativt.

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

Alle prosjektene i Ferde sin region, bortsett fra Ryfast, Kvammapakken, Finnfast, Fv 45 Gjesdal, Listerpakken og Bømlopakken har nå lagt om til nytt takst- og rabattsystem.

Hardangerbrua, Vossapakke og Jondalstunnelen la om til nytt takst- og rabattsystem 1. desember 2018. Disse prosjektene har nå innført etterskuddsfakturering, 20% brikkerabatt for lette kjøretøy og ingen rabatt for tunge kjøretøy. For Vossapakke og Hardangerbrua belastes kunder med gyldig AutoPASS-avtale og brikke i bilen maksimalt 25 passeringer pr. kalendermåned pr. kjøretøy som er tilknyttet avtalen. Passeringstaket på 25 gjelder for både takstgruppe 1 (lette kjøretøy) og takstgruppe 2 (tungekjøretøy).

Bømlopakken legger om til nytt takst- og rabattsystem 1. februar 2019. Her innføres det passeringstak på 30 passeringer per kalendermåned for kjøretøy i takstgruppe 1. Kjøretøy i takstgruppe 2 får passeringstak på 40 passeringer per kalendermåned og ordningen med timesregel avvikles.

Kvam herad har i heradstyremøte 19.12.2018 vedtatt omlegging til nytt takst- og rabattsystem i Kvammapakken. Vest Agder fylkeskommune og kommunene i Listerpakken har sagt nei til omlegging til nytt takst- og rabattsystem grunnet kort gjenstående innkrevningstid.

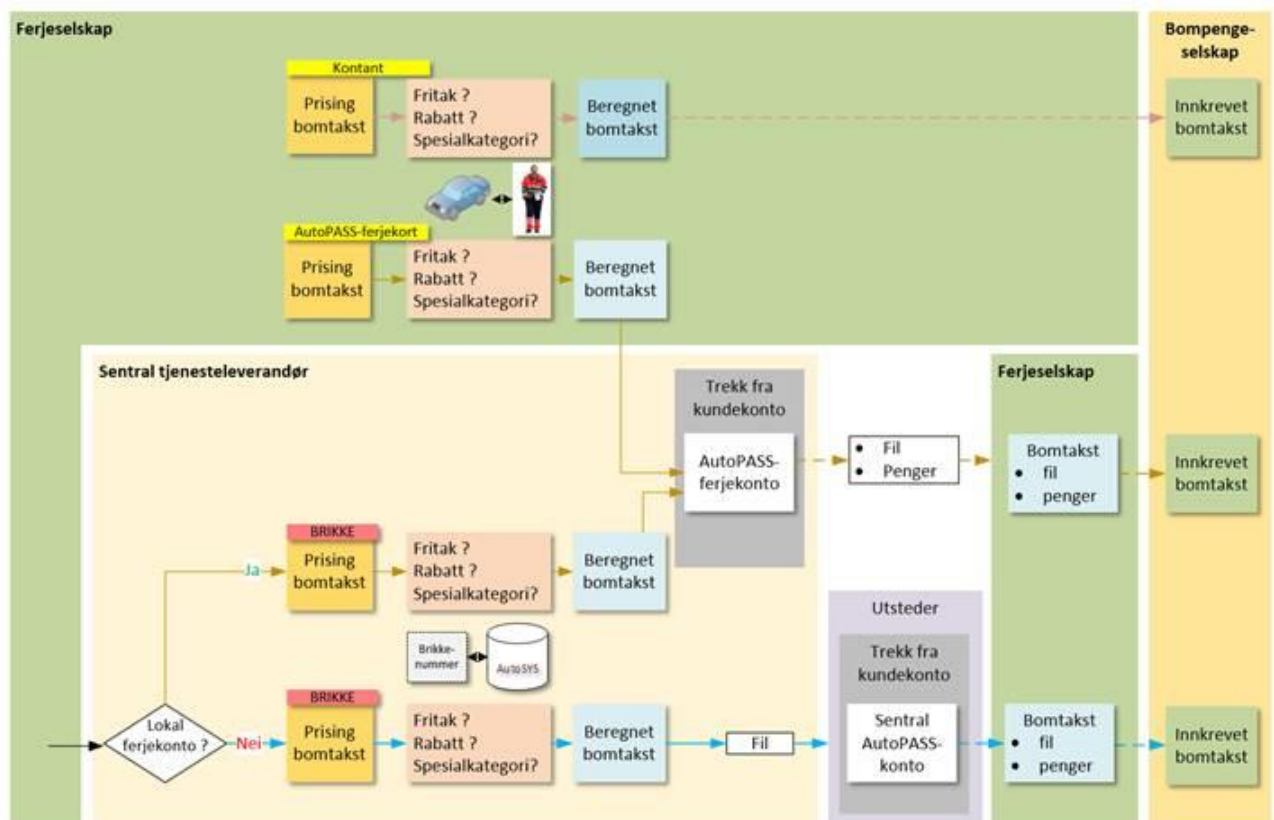
Statens vegvesen har sendt forslag til nytt takst- og rabattopplegg for Ryfast, Finnfast og

Fv45 Gjesdal til lokalpolitisk høring. I Finnøy kommune kommer saken om Finnfast trolig opp i kommunestyret i februar 2019. Fylkestinget i Rogaland delegerte 11.12.2018 fullmakt til samferdselsutvalget til å gi uttale til nytt takst- og rabattsystem for Ryfast. Kommunestyret i Strand sluttet seg til nytt takst- og rabattsystem for Ryfast 12.12.2018, men med en del tilleggsønsker. Stavanger kommune har ennå ikke behandlet sak om omlegging til nytt takst- og rabattsystem i Ryfast.

#### AutoPASS bompengerekrav på ferjene

Fra 1.1.2019 blir det innført ferjebillettering etter Autopass regulativet på Mortavika – Årsvågen, der bompenger til Rogfast inngår som en del av betalingen for ferjebilletten. Det blir også nye bompengetakster for Austevollsbrua når Auto-PASS ferje blir innført på ferjeforbindelsene Husavik – Sandvikvåg og Hufthamar – Krokeide. Autopass-innkrevningen på ferjene i Austevoll skulle ha startet opp 15.5.2018, men er blitt utsatt.

### Registrering, kategorisering, beregning, innhenting og formidling av bompenger



Figur fra prosjektet Autopass ferje.

#### KPI justering av takstene

Bompengetakstene i bomringen i Bergen blir prisjustert i tråd med veksten i konsumprisindeksen (KPI) fra 1.1.2019.

Se Ferde sine nettsider [www.ferde.no](http://www.ferde.no) for detaljert og oppdatert informasjon om takstendringer.

#### Bytte av driftsoperatør

Ferde overtok driften av Hardangerbrua og Bømlopakken fra Vegamot 1. desember.



Eksportvegen ligger i Vegamots region, men driftes fremdeles av Ferde. Driften av Eksportvegen vil bli overført til Vegamot om og når Eksportvegen AS blir overtatt av Vegamot. Dispensasjonen Ferde har for å drifte Eksportvegen går ut 24.10.2019.