



## Saksframlegg

Arkivsak-dok. 26/27578-3  
Saksbehandler Elisabeth H Mathisen

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026
Fylkesutvalget	02.06.2026

## Eierskap AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjer - Hørings svar fra Agder fylkeskommune

### Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Agder fylkeskommune sender dette vedtaket til Statens vegvesen som hørings svar til rapporten *Utredning av eierskap til AutoPASS Kjerne og kommunikasjonslinjene*.

- 1) AutoPASS er et sentralt verktøy for å nå målet til Agders regionale plan for mobilitet; "Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn» og arbeidet med nullvekstmålet i Byveksttalen for kristiansandsregionen.
- 2) Rapporten anses som et kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av AutoPASS dataene og teknologien som en nasjonal, strategisk infrastruktur og interoperabile mobilitetstjenester.
- 3) Det anbefales en stegvis tilnærming til mer samstyring og samordnet utvikling og bruk av AutoPASS dataene og teknologien til digital tjenesteutvikling nærmere de kommunale mobilitetsbehovene og -tjenestene.
- 4) Dersom alternativ A1 blir valgt skal AutoPASS-teknologien vurderes å legges til eksisterende fylkeskommunalt eide selskaper som Novari IKS, KS digital AS eller Tet digital AS.

### Vedlegg

Offentlig høring – utredning om eierskap AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjer  
MASTER - Utredning AutoPASS Kjerne  
Høring om eierskapet til AutoPASS kjerne

[Lenke til nettsiden med offentlig høringsunderlag \(Utredning eierskap AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjene\)](#)

## **Sammendrag**

AutoPASS er det nasjonale systemet for elektronisk bompengeneinnkreving i Norge, der biler registreres automatisk når de passerer en bomstasjon. Har du en AutoPASS-avtale og brikke, trekkes beløpet automatisk fra avtalen din, ofte med rabatt sammenlignet med faktura uten avtale.

Statens vegvesen har utarbeidet en rapport om hvem som burde eie og forvalte den nasjonale IT-løsningen AutoPASS kjerne med tilhørende kommunikasjonslinjer.

Rapporten anbefaler å videreføre dagens modell, der Statens vegvesen eier og forvalter AutoPASS kjerne (alternativet A0+). Ferde AS anbefaler at bompengeselskapene får samlet eierskap og forvaltningsansvar for AutoPASS kjerne (alternativet A1).

Byvekstavtalen for kristiansandsregionen skal bidra til gode og menneskevennlige by- og bomiljøer. Et sentralt element i avtalen er nullvekstmålet. De syv byområdene i Norge som per i dag har inngått byvekstavtale med staten skal bidra med utvikling av effektive, sømløse og samordnede mobilitetsløsninger, samtidig iverksette tiltak for å begrense bilbruken i sentrumsområdene.

For å sikre nødvendig adferdsendring er gode og treffsikre virkemidler avgjørende. Disse virkemidlene er i økende grad data- og teknologidrevne. Fremtidens verktøy vil også i større grad belønne de som velger å reise grønt og utjevne de sosiale forskjellene.

Utviklingen fra dagens punktvisse bompengeneinnkreving til strekningsbasert innkreving, gjerne kalt veipricing eller kjørebasert avgift, vil være et slik verktøy. AutoPASS dataene og teknologien vil derfor kunne bli et mer sentralt og treffsikkert virkemiddel, alene og i kombinasjon med andre virkemidler som innfartsparkering og ulike mobilitetsløsninger.

Selv om Agder ikke er et stort fergefylke, er fergene en integrert del av fylkeskommunens mobilitets- og transportsystem. AutoPASS ferge må i fremtiden bidra til mer sømløse reiser på tvers av transportformer gjennom enklere betaling, mer effektiv drift og en mer helhetlig brukeropplevelse for innbyggere og reisende.

I lys av behovet til byvekst vil Agder fylkeskommune anbefale Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene å se utredningen i en større kontekst. Agder fylkeskommune støtter behovet for å flytte bruken og utviklingen av AutoPASS-dataene og teknologien nærmere den regionale og lokale politikktutforming og selvstyret, og som en del av utviklingen av de kommunale mobilitetstjenestene. For å sikre en fortsatt helhetlig interoperabil løsning og samtidig mer behovsdrivet utvikling, anbefales det en stegvis tilnærming.

En stegvis tilnærming innebærer mer likeverdig samstyring av den digitale tjenesteutviklingen mellom fylkeskommunene, Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene. Parallelt vil fylkeskommunene gjøre vurderinger om de kommunale selskapene Novari IKS og KS Digital AS vil være aktuelle kandidater for å overta eierskapet til AutoPASS teknologien. Tet digital AS vil også kunne være en kandidat om alle fylkeskommunene er en del av eierskapet. Fylkeskommunene har ikke behov for enda et felleseid IKT selskap.

## **Saksopplysninger**

### **Samfunns mål og -utvikling**

Regjeringens nasjonale digitaliseringsstrategi<sup>1</sup> har et grunnleggende mål om å skape et tryggere og mer rettferdig Norge med muligheter over hele landet. Også Nasjonal transportplan 2025-2036<sup>2</sup> støtter opp om effektiv bruk av ny teknologi og beskriver at det skal legges til rette for utvikling av sømløs mobilitet og samhandling mellom aktører i transportsystemet, samt økt og bedre bruk av data.

Et av regjeringens viktigste virkemiddel for ønsket utvikling er byvekstavtalene i de største byområdene. Disse skal skape attraktive og bærekraftige byområder hvor menneskene skal være i sentrum. Målene i byvekstavtalene er byområder der flere kan bo, arbeide og reise på en effektiv og miljøvennlig måte.

Byvekstavtalene skal legge til rette for at veksten i persontransport i byene ikke skal føre til vekst i personbiltrafikken<sup>3</sup>. Våren 2026 har følgende syv byområder byvekstavgifter

- Oslo-området (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune)
- Bergen (Vestland fylkeskommune)
- Trondheim (Trøndelag fylkeskommune)
- Nord-Jæren / Stavanger-regionen (Rogaland fylkeskommune)
- Tromsø (Troms fylkeskommune)
- Kristiansandsregionen (Agder fylkeskommune)
- Nedre Glomma (Østfold fylkeskommune)

For å nå målene spiller data og teknologi en viktig rolle. En stadig større del av tjenesteproduksjonen i offentlig sektor er digital og datadrevet, og vi samarbeider stadig mer på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer om den digitale tjenesteutviklingen. Kravet om økt produktivitet og økende forventninger fra innbyggerne om gode og likeverdige digitale tjenester vil forsterke denne trenden.

## Vurderinger

### Bompengereformen

De fem regionale bompengeselskaper som eier og drifter bomstasjonene i landet ble etablert gjennom bompengereformen (*Meld. St. 25, 2014-2015 "På rett vei - reformer i veisektoren"*), som ble vedtatt av Stortinget i 2015. Reformen la opp til et tydelig skille mellom myndighetsoppgaver, samordningsoppgaver og operative oppgaver innen bompengesektoren. Bompengereformen hadde som et av sine sentrale mål å etablere et tydelig skille mellom myndighetsoppgaver og operative oppgaver i bompengesektoren. Statens vegvesens rolle var innen myndighet og tilsyn, og de regionale bompengeselskapene skulle ivareta de operative oppgavene som muliggjør innkrevingen.

I forbindelse med bompengereformen ble det lagt til grunn at alle operative oppgaver knyttet til bompenge skulle overføres til bompengeselskapene, forutsatt at det ble etablert et forpliktende samarbeid mellom selskapene.

Fylkeskommunedirektørens vurdering er at bompengereformen har vært vellykket, men anerkjenner at det gjenstår enkelte oppgaver før målene ved reformen er realisert, eksempelvis tydeligere roller og ansvar knyttet til den digitale tjenesteutviklingen.

### AutoPASS-dataene og teknologien

AutoPASS er en nasjonal teknologi som sikrer interoperabilitet og bompengeneinnkreving på en helhetlig, enhetlig og sømløs måte. Teknologien skaper rom for lokal og regional politikkutforming, og bidrar til å understøtte formålet med bompengereformen. Økt rolleklarhet og forbedret innkreving er viktig for produktiviteten i sektoren, og videreutvikling av teknologien er viktig som et regionalt og lokalt virkemiddel.

<sup>1</sup> Fremtidens digitale Norge - Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030

<sup>2</sup> [Meld. St. 14 \(2023-2024\) Nasjonal transportplan 2025-2036 fra s. 33](#)

<sup>3</sup> [Statens vegvesens nettsider om byvekstavgifter](#)

AutoPASS Kjerne, som nasjonal IT-løsning, muliggjør all elektronisk bompengeneinnkreving ved at løsningen registrerer og identifiserer kjøretøy og passeringer gjennom bomstasjonene, og danner grunnlag for korrekt prising og fakturering. AutoPASS Kjerne håndterer både store økonomiske verdier og data som er tett knyttet til transportinfrastruktur og mobilitet i Norge. Rapporten beskriver at kjerneløsningen inngår i samfunnets digitale infrastruktur og berører hensynet til nasjonal sikkerhet, beredskap og motstandsdyktighet<sup>4</sup>. Løsningen skal sikre effektiv, korrekt og lik bompengeneinnkreving i hele landet og systemet er koblet til alle norske bomstasjoner gjennom egne kommunikasjonslinjer. Kommunikasjonslinjene er et nettverk som sender data fra alle bomstasjonene inn til AutoPASS Kjerne<sup>5</sup>.

Vegvesenets utredning peker også på fremtidige utviklingsmuligheter. Den fremtidige kjerneløsningen er i større grad enn tidligere tiltenkt rollen som nasjonal digital infrastruktur, med støtte for transportpolitiske mål som trafikkstyring, analyse og datadeling i en mer digital og datadrevet transportsektor.

Den teknologiske utviklingen og behovene til offentlig sektor er i rask utvikling. Eksempelvis muliggjør teknologien strekningsbasert innkreving, også kjent som veiprisering eller kjørebasert avgift. Dette er et mer treffsikkert virkemiddel, både alene og sammen med sømløs, samordnet og førerløs mobilitet på kollektivområdet.

For å sikre nødvendig adferdsendring er gode og treffsikre virkemidler avgjørende. Disse virkemidlene er i økende grad data- og teknologidrevne. Fremtidens verktøy vil også i større grad belønne de som velger å reise grønt og utjevne de sosiale forskjellene.

Utviklingen fra dagens punktvisse bompengeneinnkreving til strekningsbasert innkreving, gjerne kalt veiprisering eller kjørebasert avgift, vil være et slik verktøy. AutoPASS dataene og teknologien vil derfor bli et mer sentralt og treffsikkert virkemiddel, alene og i kombinasjon med andre virkemidler som innfartsparkering og ulike mobilitetsløsninger.

Selv om Agder ikke er et stort fergefylke, er fergene en integrert del av fylkeskommunens mobilitets- og transportsystem. AutoPASS for ferge må i fremtiden bidra til mer sømløse reiser på tvers av transportformer gjennom enklere betaling, mer effektiv drift og en mer helhetlig brukeropplevelse for innbyggere og reisende.

## **Organisering og ansvarsfordeling**

Statens vegvesen har sektoransvar for oppfølging av nasjonale oppgaver knyttet til veitransportsystemet, herunder et særskilt ansvar for å tilrettelegge for en helhetlig bompengeneinnkreving. Den operative driften av AutoPASS Kjerne ivaretas i dag av Statens vegvesen<sup>6</sup>.

Agder fylkeskommune skal levere gode og likeverdige tjenester til over 300 000 egder. For å løse samfunnsoppgaven har fylkeskommunen rolle som samfunnsutvikler, myndighetsutøver og tjenesteprodusent. Fylkeskommunene har en sentral rolle for fremtidens mobilitetsstilbud for våre fylkesveger (inkl. fylkesvegferjer), for kollektivtransporten (inkl. drosjer og transport på bestilling – som tilrettelagt transport (TT) og som sentral part i byvekstavtalene.

Byvekstavtalene er i hovedsak organisert etter samme modell i alle syv byområdene, men med noen lokale tilpasninger. Typisk består organiseringen av:

- en politisk styringsgruppe ledet av staten (ofte Samferdselsdepartementet)
- en administrativ styrings- eller koordineringsgruppe,

<sup>4</sup> [Fra vegvesenets utredning om AutoPASS kjerne](#) (fra s. 22)

<sup>5</sup> Kommunikasjonslinjene er beskrevet i utredningsrapporten fra side 13.

<sup>6</sup> avdeling Transportutvikling.

Dokumentnr.: 26/27578-3

- et sekretariat som følger opp avtalen i det daglige,
- samt partene: fylkeskommune, kommuner, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og statsforvalteren.

Fylkeskommunene har ofte en sentral rolle fordi vi er kollektiv-, veg og fergemyndighet, medeier i bypakkene og ansvarlige for regional samordning av areal og transport. Sekretariatet for byvekst i Kristiansandsregionen er organisert som en del av Agder fylkeskommune.

Fylkeskommunene er eiere og oppdragsgivere for de fem regionale bompengeselskapene og garanterer for bompengeselskapenes låneopptak. Agder, Rogaland og Vestland fylkeskommuner eier det regionale bompengeselskapet Ferde AS. Bompengeselskapene etablerer, eier og drifter bomstasjoner og har ansvaret for løsningene som fakturerer kjøretøyeiere som ikke har AutoPASS-avtale.

### Utredningsrapportens anbefaling

Utredningsrapporten anbefaler alternativet A0+, der Statens vegvesen har eierskapet til AutoPASS Kjerne<sup>7</sup>. Utredningen oppgir at A0+ har størst samfunnsøkonomisk nytte og lavest samlede kostnader over tid, også når det tas hensyn til usikkerhet i vurderingen. Vegvesenet skriver at A0+ gir størst nytte for samfunnet også når det gjelder nasjonal samordning av regelverk, teknologi og data.

Utredningsrapporten anbefaler A0+ fordi statlig eierskap er vurdert som best egnet til å ivareta nasjonal sikkerhet, beredskap og ansvar for samfunnskritisk infrastruktur og legger til rette for at AutoPASS-kjernen kan utvikles som nasjonal, strategisk digital infrastruktur, også for fremtidige transportpolitiske behov, uten at bompenger brukes til andre formål.

### Det regionale bompengeselskapet Ferdes vurderinger og anbefaling

I brevet fra Ferde, som ligger ved denne saken, (datert 4. mai 2026) anbefaler de A1, der AutoPASS kjerne blir eid av de regionale bompengeselskapene i fellesskap. Ferde skriver at A1 er i samsvar med rollefordelingen i bompengereformen, der det skilles mellom den operative rollen som bompengeselskapene har og den tilsyns- og myndighetsrollen som Statens vegvesen har. Ferde skriver at det er viktig at ansvar, myndighet og beslutningskraft samlokaliseres hos bompengeselskapene som har forretningsrisikoen.

Oppsummert skriver Ferde at alternativ A1 er det alternativet som best ivaretar målene i bompengereformen om effektiv innkreving, klar ansvarsdeling og regional forankring.

### Andre vurderinger

Agder fylkeskommune har en sentral rolle i nasjonale satsinger på mobilitetsområdet:

- Samferdselsdepartementet har gjennom oppdrag 5-2024<sup>8</sup> og 23-2024<sup>9</sup> igangsatt et viktig arbeid knyttet til samarbeid om digital tjenesteutvikling i jernbane- og kollektivsektoren. I den forbindelse viser fylkeskommunedirektøren til kollektivtrafikkforeningens utredning «*En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling*»<sup>10</sup> og Jernbanedirektoratets arbeid med dataforvaltning og digital tjenesteutvikling for sømløs mobilitet<sup>11</sup>.
- Agder fylkeskommune er pilot i samordning av offentlig betalt bestillingstransport. Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede muligheten for å etablere ett eller flere pilotprosjekter for samordning av offentlig betalt bestillingstransport. Oppdraget tar utgangspunkt i at bedre samordning kan gi mer effektiv bruk av ressurser innen transporttjenester som finansieres av det

<sup>7</sup> [Se hele anbefalingen beskrevet fra s. 92.](#)

<sup>8</sup> [Utvikling av rammebetingelser for sømløs mobilitet](#)

<sup>9</sup> [Utredning av og forslag til finansierings- og samhandlingsmodell for digitale tjenester for sømløs mobilitet Oppdrag 23-2024](#)

<sup>10</sup> [Lenke til En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling](#)

<sup>11</sup> Jernbanedirektoratets oppdrag nr. 23–2024 om dataforvaltning og digital tjenesteutvikling for sømløs mobilitet Dokumentnr.: 26/27578-3

offentlige, herunder pasientreiser, TT-transport, skoleskyss og ordinær bestillingstransport.

### **Regionplan Agder 2030 og Regional plan for mobilitet 2023-2033**

Gjennom Regionplan Agder skal levekårene på Agder opp, samtidig som klimagassutslippene våre skal ned. Vi skal utvikle regionen bærekraftig, sosialt og økonomisk. Ett av hovedsatsingsområdene er et attraktiv og miljøvennlig Agder.

Hovedmålet i Regional plan for mobilitet 2023-2033 (mobilitetsplanen) er at vi skal samarbeide om grønne, trygge og enkle reiser i Agder. Mobilitetsplanen slår fast at Agder skal være en pådriver for å etablere effektive digitale løsninger og plattformer i transportsektoren. Videre kan målrettet bruk av teknologi kan gi en enklere reisehverdag, økt konkurranseevne for næringslivet, mer for pengene, tryggere trafikk og reduserte klimagassutslipp. Steg 1 i planen oppgir at vi skal jobbe for fleksible løsninger med bestillingstransport og sømløse reiser. Steg 8 er å bruke intelligente transportssystemer og digitale virkemidler aktivt. Eksempelvis å:

- benytte mobildata og annen teknologi i analyse av reisevaner.
- være en pådriver for å etablere effektive digitale løsninger og plattformer i transport sektoren.
- utarbeide plattformer for gratis og enkel deling av data mellom offentlige etater.
- bidra i spleiselag for pilotprosjekter for å utvikle nye teknologiske løsninger
- bygge ut digital infrastruktur systematisk og effektiv.
- utvikle digitale offentlige tjenestetilbud på mobilitetsområde.

Målsettingene i byvekstavtalen for kristiansandsregionen er en byregion hvor det er godt å være, jobbe og bo. Vi skal bli flere mennesker, uten å øke personbiltrafikken.

Byvekstavtalen forplikter oss til et nullvekstmål for byområdet, med redusert klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy. Dette gjøres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Sømløse reiser og gode digitale kundetjenester, som å betale for reisen fra start til slutt i én operasjon. Det skal gjøres enkelt for den reisende å velge andre løsninger, enten det er med tog, buss, båt, bestillingstransport, sparkesykler eller samkjøring.

Saken har ingen særskilte konsekvenser for barn og unge.

### **Økonomiske konsekvenser**

Det er ingen økonomiske konsekvenser av å sende høringsinnspill til Statens vegvesens utredningsrapport.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren anbefaler en stegvis tilnærming fra A0+ til A1 hvor forsterket samstyring og samordning av digital tjenesteutvikling i offentlig sektor er en sentral suksessfaktor for å lykkes med å dekke mobilitetsbehovene.

Ved en eventuell endring til A1 skal AutoPASS teknologien legges til eksisterende fylkeskommunalt eide selskaper som Novari IKS, KS digital AS eller Tet digital AS. Fylkeskommunene har ikke behov flere felleseide IKT selskaper.

Kristiansand, 14.05.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør