EIGARRAPPORT 2026 - 2

14.9.2026

EIGARRAPPORT 2026 - 2 1
1. Oppsummering 4
2. Mandat og føringar 7
2.1. Mandat og føringar frå bompengereforma 7
2.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde 8
2.3. Bompengeselskapa si rolle i takstsaker 9
3. Nyare og evt. komande rammevilkår 9
3.1. Regelverksarbeid 9
3.2. Eigarskapen til nasjonal kjerneløysing for bompengeinnkrevjing 10
3.3. Eigarskapen til AutoPASS.no 12
3.4. Fjerning av elbilrabatten 12
3.5. Rettleiar og takstretningsliner 12
3.6. Statleg delgaranti 13
3.7. Fritak for bompengar 14
3.8. Nye veier sin metodikk for strekningsvise utbyggingar 14
3.9. Beredskapstakstar 15
4. Trafikk og inntekter 17
4.1. Passeringar første halvår 2026 og 2025 17
4.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei tre største bypakkane, første halvår 22
4.3. Passeringsinntekter første halvår 2026 og 2025 24
4.4. Trafikklysmodellen, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst 26
4.5. Trafikkendringar ved store takstendringar 30
5. Finans 32
5.1. Finans 32
5.2. Gjeld 32
5.3. Garantiar 33
5.4. Grøn finansiering 35
5.5. Overskotslikviditet 36

5.6. Kredittrating 36
5.7. Finansiell risiko 37
5.8. Likviditetsrisiko 37
5.9. Rente- og kredittrisiko 38
5.10. Motpartsrisiko 38
5.11. Måleindikatorar/nøkkeltal (KPI-ar) 39
6. Utvikling og drift 40
6.1. Utviklingsoppgåver 40
6.2. Driftsoppgåver 49
6.3. Framtidige prosjekt 52
VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter 61

1. Oppsummering

Per i dag er det berre prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest som ikkje ser ut til å kunna bli nedbetalt innan utlaupet av den fastsette innkrevjingstida.

Ferde sin finansieringsanalyse frå 2026 syner ei estimert restgjeld på om lag 4 000 mill. kr i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest ved ordinær innkrevingsslutt i 2045. Mykje av den økonomisk uvissa i dette prosjektet er knytt til at trafikken er for låg og at det framleis står igjen å opna to delstrekningar mellom Lyngdal og Mandal. Desse delstrekningane er forseinka i høve til planen i Prop 89 S (2022-2023). Fylkestinget i Agder har i vedtak frå 5. mai 2026 motsett seg å utgreia alternativ med sidevegsbom og bedt om utgreiing av 25 års innkrevjing utover sikringsregelen på 5 år. Samferdselsministeren har bedt om ein heilskapleg gjennomgang av prosjektet. Resultatet av gjennomgangen kan få vesentleg betydning for prosjektøkonomien.

Rv 13 Ryfast er akkurat i rute til å kunna bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingstida. Takstane vart 2. juli 2025 sette ned med 33 prosent som ei prøveordning. Sjølv om takstane vart redusert med 33 prosent, er talet på passeringar i første halvår 2026 i heile Ryfast berre 4,8 prosent høgare enn i første halvår 2025 (før takstnedsetjinga). Men i Ryfylketunnelen er veksten noko større: 8,4 prosent. Det er uvisst om tilskotsordninga vert vidareført i statsbudsjettet for 2027. Statens vegvesen har overfor Samferdselsdepartementet fråråd det.

I første halvår 2026 har det vore om lag 160 millionar passeringar i Ferde sine bomstasjonar, inklusive på ferje. Det er ein vekst på 8,8 prosent frå første halvår 2025. Veksten skuldast i stor grad oppstart av innkrevjinga i Bypakke Haugesund- og fastlands Karmøy 30. mars 2026. Det er også vekst i passeringar i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (+31,5 prosent) grunna heil halvåreffekt av stasjonane som opna i februar og mai 2025. Auken i tal passeringar i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest (+10,2 prosent) skuldast i stor grad oppstart av innkrevjing i stasjonen i Herdal 3. juni 2025. Færre passeringar i Haugalandspakken skuldast at innkrevjinga vart avslutta 30.mars 2026.

I første halvår 2026 har bompengeinntektene auka med 5,3 prosent frå første halvår 2025. Prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest har størst inntektsauke (+15,5 prosent) frå første halvår 2025 til første halvår 2026, noko som skuldast opninga av

stasjonen Herdal 3.6.2025. Bypakke Bergen har nest størst vekst (+12,9 prosent). Veksten i Bypakke Bergen skuldast hovudsakleg auka elbiltakst frå 25. mars 2026.

Statens vegvesen har i 2025 og 2026 utgreidd eigarskapen til AutoPASS kjerne. Vegdirektoratet tilrår i utgreiinga statleg eigarskap, mellom anna basert på at etaten òg ønskjer å bruka løysinga som plattform for framtidig transportpolitikk. Ferde har i høyringssvaret vektlagt at det er heilt avgjerande at bompengeselskapa har kontroll over heile verdikjeda si, inkludert eigarskapen til AutoPASS kjerne, for å kunne optimalisera effektiviteten i innkrevjinga. Ferde har difor tilrådd alternativ A1. Vegdirektoratet held etter høyringa framleis fast på statleg eigarskap (A0+) og har tilrådd dette overfor Samferdselsdepartementet

Ferde meiner at Vegdirektoratet ikkje gjev tilstrekkjeleg underlag/spesifikasjon av fakturaene for drift og forvaltning av AutoPASS nasjonal kjerne, Selskapet held derfor tilbake betaling inntil slikt underlag/spesifikasjon vert gjeve. Ferde er i dialog med Samferdselsdepartementet om dette.

Ved utgangen av første halvår 2026 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 26 036 millionar kroner, opp frå 25 790 millionar kroner ved utgangen av 2025. I tillegg hadde prosjekta interne lån (trekt via konsernkonto) på 13 millionar kroner ved halvårsslutt, medan det ikkje var trekt på interne lån ved utgangen av 2025. Finanskostnadene for første halvår 2026 enda på 521 millionar kroner. Samanliknbare finanskostnadar for 2025 var på 541 millionar kroner. Nedgangen skuldast i hovudsak lågare marknadsrenter samanlikna med tilsvarande periode i fjor.

I første halvår 2026 blei det gjennomført fire internrevisjonar. Tre av revisjonane omfatta utvalde område innan informasjonstryggleik og personvern, medan éin revisjon omfatta selskapet sitt byggherreansvar. Revisjonane stadfesta at etablerte tiltak og prosessar i hovudsak fungerer godt og etter føremålet. Det blei òg identifisert moglegheiter for vidareutvikling av leiingssystem, arbeidsprosessane og tilhøyrande dokumentasjon. Tiltaka blir følgde opp som ein del av Ferde sitt systematiske arbeid med læring og kontinuerleg forbetring.

Selskapet har sett i gang arbeidet med ny verksemdsstrategi for strategiperioden frå 2027. Arbeidet vert gjennomført med prosessbistand frå BDO og skal sikra at verksemdsstrategien er forankra i eigarstrategien og selskapet sitt samfunnsoppdrag. Strategien skal danna grunnlag for selskapet sine prioriteringar og vidare utvikling i komande strategiperiode. Som ledd i arbeidet er eigarane sine respektive

fylkesdirektørar inviterte til å gje innspel til strategiske prioriteringar og selskapet si vidare utvikling.

Ferde ønskjer å dela bompengedata med omverda. Tilgang til bompengedata kan vera nyttig i samfunnsplanlegginga, særleg innafor samferdsle- og transportplanlegging. Ferde ønskjer også , i samsvar med verdiane til selskapet, å vera open om aktiviteten på bompengeområdet. Derfor har vi no fått på plass ei nettside med trafikk- og inntektsdata. Sida finn ein her:

https://ferde.no/passeringer-og-inntekt

2. Mandat og føringar

2.1. Mandat og føringar frå bompengereforma

Ferde AS er etablert av det som no er Vestland, Rogaland og Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Det overordna målet for Ferde ut frå bompengereforma er å sørgja for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest.

Ferde si rolle i bompengeinnkrevjinga i bomregion sørvest er regulert av overordna bompengeavtale mellom Ferde og Samferdselsdepartementet samt prosjektavtalen og finansieringsavtalen som vert inngått for kvart enkelt prosjekt.

Prosjektavtalen vert inngått med Statens vegvesen. Avtalen gjev løyve til etablering og drift av bompengeinnkrevjing på spesifiserte vegstrekningar samstundes som bompengeselskapet pliktar å stilla med midlar til utbyggingsprosjektet.

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjevar (dei tre fylkeskommunane i regionen, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjevaren sin rett til rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbyggar og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr.

Ferde sine oppgåver er å:

- ✓ Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak vedteke av Vegdirektoratet frå AutoPASS-utferdarar, frå ferjeoperatørar og frå bilistar som ikkje har AutoPASS-brukaravtale (fullprispasseringar).
- ✓ Finansiera bompengeprosjekt. Tar opp lån og utbetaler til oppdragsgjevar basert på rekvisisjonar.
- ✓ Drifta og utvikla utstyr og programvareløysingar relatert til brukaridentifikasjon på veg, under dette løysingar som registrering av køyretøy, transaksjonshandtering og innfordring.
- ✓ Ha ansvar for og skal dekka kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehald av portalar og vegkantutstyret i bomstasjonane.

- ✓ Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar

Selskapet har ikkje høve til å gje utbytte til eigarane og kan ikkje driva anna verksemd enn det som følgjer av å vera bompengeselskap. Selskapa skal ikkje vera pådrivar for nye bompengeprosjekt, under dette ikkje vera pådrivar i å endra innkrevjingsopplegget i eksisterande bompengeprosjekt.

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

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

2.2. 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. Det vert no stilt spørsmål frå statleg hald om dette kravet til eigarskap er godt nok heimla.

I eigarane sin strategi for Ferde er det krav om at drifta av selskapet er

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

Desse krava kan knytast til måla i bompengereforma om kostnadseffektivitet og profesjonalitet. Vidare går det fram at:

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

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

«Eierene 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.»

Det norske klimamålet vart i november 2022 forsterka til «minst 55 prosent», men eigarstrategien er ikkje blitt revidert i høve til dette målet.

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

2.3. Bompengeselskapa si rolle i takstsaker

I Prop. 1 S (2016-2017) «For budsjettåret 2018» er bruk av gjennomsnittstakst som tiltak for reduksjon av uvisse i bompengeprosjekta omtala. Gjennom stortingsbehandlinga av eit bompengeprosjekt sluttar Stortinget seg til ein gjennomsnittstakst for eit prosjekt. Med gjennomsnittstakst er det meint inntekt per passering når det vert teke omsyn til effekten av rabattar, fritak og fordeling av køyretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Denne omtalast som «fastsett gjennomsnittstakst» for innkrevjinga.

Bompengeselskapa si oppgåve i strekningsvise prosjekt er å overvaka prosjektøkonomien og søkja Vegdirektoratet om takstar som gjer at realisert gjennomsnittstakst vert lik fastsett gjennomsnittstakst, slik at prosjektet kan nedbetalast innan utløpet av fastsett innkrevjingsperiode. I takstsøknaden kjem bompengeselskapet med framlegg til grunntakstar som gjer at realisert gjennomsnittstakst vert mest mogeleg lik fastsett gjennomsnittstakst, slik den framkjem av proposisjonen. Det er Vegdirektoratet som er takstmynde og avgjer kva takstane skal vera.

I pakkar med parallelinnkrevjing er det meir opp til lokale styresmakter å avgjera om selskapet skal søka om takstar som gjer at snittaksten skal oppretthaldast eller om ein gjennom porteføljestyring ønskjer å redusera investeringsomfanget som er gitt i fagleg grunnlag og omtala i proposisjon.

3. Nyare og evt. komande rammevilkår

3.1. Regelverksarbeid

Ferde var i 2024 med i ei arbeidsgruppe som såg på om det som i dag vert regulert i avtalar kan regulerast i forskrifter. Det vart arbeidd vidare med dette i Vegdirektoratet

i regi av «Regelverk 2030 – Brukarfinansiering», som var ein del av større arbeid i Vegdirektoratet- «Regelverk 2030». «Regelverk 2030 – Brukarfinansiering» og «Regelverk 2030» er avvikla som omgrep. Vegdirektoratet ventar framleis på respons frå Samferdselsdepartementet på endring av §27 i Veglova og på «takst i forskrift».

Bruk av forskrifter heller enn avtalar i bompengesektoren vil medføra endringar for Ferde, men også for eigarane av Ferde.

3.2. Eigarskapen til nasjonal kjerneløysing for bompengeinnkrevjing

Samferdselsdepartementet gav i brev frå 26. februar 2025 Statens vegvesen i oppdrag å setja i gang ei utgreiing av det vidare eigarskapen til og forvaltninga av AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjene for dette. AutoPASS kjerne er den nasjonale IT-løysinga for elektronisk bompengeinnkrevjing. Den er finansiert av bompengar og inngår som ein liten, men svært viktig del av verdikjeda til bompengeselskapa. Statens vegvesen si utgreiing låg føre 23. mars 2026. I utgreiinga er det vurdert tre alternativ for eigarskap: A0+ der Statens vegvesen eig og forvaltar AutoPASS kjerne, A1 der eigarskapen er overført til dei regionale bompengeselskapa, organisert i eit felleseigd aksjeselskap, og A2 der eigarskapen er overført til eit offentleg eigd aksjeselskap, der Samferdselsdepartementet er eigar. Statens vegvesen tilrår alternativ A0+, mellom anna basert på at etaten òg ønskjer å bruka løysinga som plattform for framtidig transportpolitikk. Høyringsfristen var 19.juni 2026.

Ferde har i høyringssvaret vektlagt at det er heilt avgjerande at bompengeselskapa har kontroll over heile verdikjeda si, inkludert eigarskapen til AutoPASS kjerne, for å kunne optimalisera effektiviteten i innkrevjinga. Ferde har difor tilrådd alternativ A1, det vil seia at AutoPASS kjerne blir eigd av dei regionale bompengeselskapa. Då mister ikkje fylkeskommunane innverknad på prioriteringar, utvikling og kostnadsnivå i systemet, noko som er ein føresetnad for lokale bompengeprosjekt.

Ferde meiner at valet mellom A0+ og A1 i røynda ikkje er eit spørsmål om økonomi eller risiko, men eit grunnleggjande val av styringsmodell i bompengesektoren. Ei løysing der eigarskap, styring og operativt ansvar er samla hos bompengeselskapa (A1), er avgjerande for å sikre effektiv drift, tydelege ansvarsforhold og legitimitet i

bompengeordninga. Utgreiinga gir etter Ferde sitt syn ikkje eit tilstrekkeleg grunnlag for å konkludere annleis.

Alternativ A1 er òg i samsvar med rollefordelinga i den politisk vedtekne bompengereforma, der det blir skilt mellom den operative rolla bompengeselskapa har, og tilsyns- og myndigheitsrolla til Statens vegvesen. Det er viktig at ansvar, mynde og avgjerdskraft blir samla der forretningsrisikoen ligg, hos bompengeselskapa.

Ferde ser på AutoPASS kjerne først og fremst som eit operativt verktøy i bompengeinnkrevjinga. I høyringssvaret har Ferde veklagt at «midlane som går inn i løysinga, skal ikkje brukast til å byggje opp sentral statleg digital styringskapasitet med diffuse og ikkje vedtekne framtidige statlege formål. Dette blir best sikra når eigarskap og forvaltning ligg hos bompengeselskapa, hos dei som finansierer og nyttar AutoPASS kjerne, og som ikkje har andre formål enn trygg og effektiv innkrevjing».

Høyringsdokumenta - og fråsegnene, som stort er frå bompengeselskapa og fylkeskommunane, finn ein her:

https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/26-85463-utredning-eierskap-autopass-kjerne-og-komm.linjene

Vegdirektoratet har summert opp høyringa og tilrår statleg eigarskap. Frå brev til SD frå 31. august 2026:

«Basert på utredningen er vår faglige anbefaling at det langsiktige eierskapet av AutoPASS kjerneløsningen og kommunikasjonslinjene legges til Statens vegvesen. Det vil gi best samlet nytte for samfunnet, har lavest risiko og gir bedre nasjonal samordning av regelverk, teknologi og data. Anbefalingen vil være en avklart og betydelig forbedret videreføring av dagens forvaltning, med betydelige endringer sammenlignet med dagens situasjon. Særlig viktig er en revisjon av styrings- og forvaltningsmodellen for AutoPASS samvirket for bedre å kunne å ivareta bomselskapenes behov for medvirkning, transparens og effektivitet i operative oppgaver samtidig som de involveres tettere i det langsiktige utviklingsløpet på strategisk nivå. Løsningen finansieres av bompenger, men funksjonalitet som understøtter fremtidige behov ut over bompenger må finansieres av statsmidler eller annen finansiering. Vi ser det som hensiktsmessig å etableres et etatsinternt endringsprosjekt med ansvar for videre oppfølging fra dagens midlertidige forvaltning

til et avklart, langsiktig og forankret eierskap i Statens vegvesen.»

3.3. Eigarskapen til AutoPASS.no

Samferdselsdepartementet har bestemt at domenet autopass.no framleis skal eigast av staten, men at det kan lånast ut til bompengeselskapa gjennom ein avtale. Statens vegvesen har inngått domenelåneavtaler med dei fem regionale bompengeselskapa om overtaking av drift og forvaltning av nettstaden autopass.no. Det er etablert ei forvaltningsgruppe med éin representant frå kvart bompengeselskap, som har ansvar for planlegging, anskaffing og lansering av den nye nettsida. Arbeidet med konkurransegrunnlaget for anskaffinga er starta, og lansering av den nye nettsida er planlagt våren 2027. Nettsida autopass.no vert endra frå å vera ei myndigheitsside til å bli ei side med informasjon til bilistane.

3.4. Fjerning av elbilrabatten

I samband med arbeidet med å reforhandla byvekstavtalen for Nord-Jæren ønskjer Rogaland fylkeskommune å undersøkja om det er mogeleg å innføra ei prøveordning om å fjerna den gjeldande rabatten for nullutsleppskøyretøy. Styringsgruppa i Bymiljøpakken har også gjort vedtak om å vera positive til å redusera/fjerna rabattane for nullutsleppskøyretøy, om staten opnar for dette.

Vegdirektoratet tilrår i brev til Samferdselsdepartementet frå 5.8.2026 at det vert opna for at berørte myndigheiter kan fastsetja takst for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 på inntil 100 pst. av normaltakst om lokale myndigheiter ønskjer dette.

Om Samferdselsdepartementet ikkje ønsker ei slik generell opning på det noverande tidspunkt, tilrår Vegdirektoratet subsidiært at Bypakke Nord-Jæren får høve til å innføra 100 pst. takst for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1. Ei evaluering etter 1-2 år vil kunna gje kunnskap om effektane av endringa, under dette utslag i tal passeringar, trafikkvekst og sal av elbilar.

Vegdirektoratet legg til grunn at saka må leggjast fram for Stortinget. Iverksetjing vil deretter kunna skje gjennom nytt takstvedtak når fullmakt ligg føre.

3.5. Rettleiar og takstretningsliner

Vegdirektoratet la i juni 2025 ut oppdatert rettleiar («Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde. En sammenstilling av rammevilkår og praksis ved utredning og drift av et bompengeprosjekt») og oppdaterte takstretningsliner på autopass.no.

Det ligg ikkje føre logg som syner kva endringar som er gjort. RBPS-ane stilte ein del spørsmål til dei nye retningslinjene knytt til HC- fritak og til korleis ein skal forstå det nye omgrepet «fylkeskommunal/kommunal kollektivtransport» i samband med fritak for buss. Etter dette trekte Vegdirektoratet takstretningslinjene og erstatta dei med takstretningslinjene frå februar 2025. Det er uvisst kor tid det vil koma nye takstretningslinjer på høyring.

3.6. Statleg delgaranti

I statsbudsjettet for 2023, Prop 1 S (2022-2023) vart ordninga med statlege delgarantiar, som var lansert i statsbudsjettet for 2022, ytterlegare konkretisert. Fylkeskommunar som ønskjer avlastning på garantiansvaret sitt kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Dette vil gjelda for nye riksvegprosjekt som Stortinget vedtar frå og med 2023, og som ein reknar med har ein investeringskostnad på over 1 milliard kr. Store kollektivprosjekt (såkalla 50/50-prosjekt), fylkesvegar og bypakkar vil ikkje vera omfatta av ordninga. Vidare vil statleg delgaranti berre vera aktuelt der fylkeskommunen stiller same type garanti (sjølvskuldnargaranti) som staten for den resterande delen av lånebeløpet (sjå også finanskapittelet lenger bak i rapporten).

Den statlege garantiordninga vil også innverka på takstsaker:

«Bompengeselskapet kan søke takstmyndigheten (Statens vegvesen Vegdirektoratet) om økte takster og/eller forlenget innkreving selv om bare en av garantistene har sluttet seg til dette.»

Fylkeskommunen har følgjeleg mindre å seia i takstsakene i slike prosjekt.

https://www.autopass.no/siteassets/filer-og-vedlegg/13.-statlig-garanti/regler---statens-garantiordning-for-bompengeprosjekter-pa-riksvei.pdf

Fylkestinget i Vestland gjorde i møte 9.12.2025 nytt garantivedtak med nedjustering av E134 Seljestad – Røldal til 50 prosent. Denne endra garantien vart godkjent i Kommunal – og distriksdepartementet 11.2.2026. Då står det igjen å få tilsvarande tilsegn for den statlege delen. Ferde er i dialog med Vegdirektoratet om dette. Eit anna prosjekt som kvalifiserer for statleg delgaranti er prosjektet E16 Arna – Stanghelle.

3.7. Fritak for bompengar

Det er i dag anslagsvis over 50 000 avtalar som er knytt til ei form for fritak. Krav til avtale og brikke påfører AutoPASS- utferdarane kostnadar, medan AutoPASS-utferdarane har få eller ingen inntekter frå desse brukarane, avhengig av arten til fritaket. Det er bompengeselskapa som behandlar søknadar og fattar vedtak om fritak frå å betale bompengar. Dette er ein administrativ kostnad for bompengeselskapa.

Vegdirektoratet vil i samarbeid med bompengeselskapa sjå på om det er mogeleg å effektivisera fritaksordningane. Men i første omgang vert det berre sett på om det er mogeleg å innføra bompengar for firehjuls mopedar og motorsyklar.

3.8. Nye veier sin metodikk for strekningsvise utbyggingar

Vegamot og Ferde har i brev til Vegdirektoratet 20.november 2024 tatt opp ein del problematiske sider ved Nye veier sin prosjektmetodikk i høve til gjeldande bompengeregelverk. Nye Veier prioriterer utbygging i høve til likviditet og samfunnsøkonomisk nytte og delstrekningar vert opna for trafikk før heile strekninga er ferdig utbygt, noko som gjer at reelle innkrevjingsperiodar kan avvika mykje frå opphavlege planlagde innkrevjingsperiodar.

Nye Veier sin metodikk knytt til strekningsvis utbygging er ikkje tilpassa dagens bompengeregelverk. Dagens malverk for finansieringsavtale regulerer oppgåver og ansvar ved opningstidspunktet og start av innkrevjing. Malverket er basert på at det er eitt opningstidspunkt i prosjektet, og ikkje fleire. Sanksjoner knytt til opninga er også knytt til eit tidspunkt. Ei løysning kan vera å utvikla ein mal som er tilpassa fleire opningstidspunkt og fleire tidspunkt for oppstart av innkrevjing, og at sanksjonsregimet vert tilpassa ei slik ordning. Eit sentralt punkt for bompengeselskapet

er å ha eit verksamt sanksjonsregime dersom det vert forseinkingar i høve til planlagt opning av veg/oppstart av innkrevjing. Det kan derfor vera behov for å klargjera tydeleg når partane i finansieringsavtalen skal fastleggja planlagde opningstidspunkt for dei enkelte delstrekningane.

Dagens regulering av økonomioppfølging og takstfastsetjing/takstendringar er basert på at prosjektet har ein innkrevjingsperiode og ein gjennomsnittstakst, og passar derfor mindre bra på denne type prosjekt. Når eit prosjekt opnar delar av strekningane og bomsnitta, oppstår det utfordringar knytt til økonomioppfølgjinga og takstfastsetjing/takstendringar. Det vert ikkje mogeleg å få ein skikkeleg oversikt på økonomien sett opp mot føresetnadane. Utfordringa vert større dess lengre tidsrom det er mellom første og siste opningstidspunkt.

Vegdirektoratet foreslo å splitta dei gjenståande strekningane på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest opp i fleire proposisjonar. Men Ferde er skeptisk til å skilja ut resterande parseller på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest i eigne proposisjonar, med bakgrunn i at vi ikkje har noko erfaringsmateriale for korleis dette grip inn i eit eksisterande bompengeprosjekt og at vi ikkje hadde oversikt på kva risiko dette ville representera i høve til eksisterande låneportefølje, garantiar osv.

3.9. Beredskapstakstar

Departementet kan etter Veglova §27 tredje ledd i forskrift fastsetja mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengeordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i §9 i Forurensningsloven.

Det vart i 2016 fastsett *«Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune, Hordaland»*. Bergen kommune og Vestland fylkeskommune kan fastsetja mellombelse auka takstar (fem gongar ordinær takst) når det er fare for at grenseverdiane for luftkvalitet vil bli overskride.

Men prosjektavtalen som regulerer innkrevjinga i Bypakke Bergen heimlar ikkje innkrevjing av beredskapstakstar, og Vestland fylkeskommune og Bergen kommune

kan ikkje påleggja Ferde å krevja inn beredskapstakstar. Fjellinjen har dei same synspunkta som Ferde gjeldande rammeverket for beredskapstakstar.

Ferde prøvde i februar 2026 å få på plass ein heimelskjede ved å foreslå endringar i bompengeavtalen og forskrifta, som eit hastetiltak i høve til situasjonen no i vinter. Ferde vann ikkje fram med det. Men Vegdirektoratet har no eit utkast til endring av forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen på høyring med høyringsfrist 1. oktober 2026:

https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/endring-av-forskrift-om-mellombelse-auka-bompengetakstar-i-bergen-25-324258-7/

Det er lagt opp til at endringane i forskrifta skal vera på plass innan vinteren.

4. Trafikk og inntekter

4.1. Passeringar første halvår 2026 og 2025

I første halvår 2026 har det vore om lag 160 millionar passeringar i Ferde sine bomstasjonar, inklusive på ferje. Det er ein vekst på 8,8 prosent frå første halvår 2025.

Prosjekt	2026, første halvår	2025, første halvår	Endring frå i fjor	Endring i prosent
Bypakke Haugesund og fastlands - Karmøy	11 246 788	0	11 246 788	-
Samferdselspk. Kristiansandsregionen	22 119 719	16 821 614	5 298 105	**31,5%**
E39 Kristiansand - Lyngdal	5 690 661	5 163 927	526 734	**10,2%**
RV 13 Ryfast	3 641 374	3 473 069	168 305	**4,8%**
E39 Svegatjørn - Rådal	3 155 336	3 011 830	143 506	**4,8%**
Kvinnheradpakken	247 515	238 524	8 991	**3,8%**
E39 Rogfast	893 392	872 366	21 026	**2,4%**
Nordhordlandspakken	8 198 481	8 022 567	175 914	**2,2%**
Bømlopakken	843 984	826 682	17 302	**2,1%**
Bypakke Bergen	48 643 764	47 682 216	961 548	**2,0%**
Askøypakken	4 769 844	4 728 929	40 915	**0,9%**
Bypakke Nord-Jæren	37 591 197	37 431 569	159 628	**0,4%**
E18 Tvedestrand - Arendal	3 937 306	3 946 908	-9 602	**-0,2%**
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	396 498	397 870	-1 372	**-0,3%**
Førdepakken	3 421 262	3 433 959	-12 697	**-0,4%**
Kvammapakken	510 172	519 223	-9 051	**-1,7%**
Haugalandspakken	5 124 772	10 948 259	-5 823 487	**-53,2%**
Sum:	**160 432 065**	**147 519 512**	**12 912 553**	**8,8%**

Veksten skuldast i stor grad oppstart av innkrevjinga i Bypakke Haugesund- og fastlands Karmøy 30. mars 2026. Det er også passeringsvekst i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (+31,5 prosent) grunna heil halvåreffekt av stasjonane som opna i februar og mai 2025. Auken i tal passeringar i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest (+10,2 prosent) skuldast i stor grad oppstart av innkrevjing i stasjonen i Herdal 3. juni 2025. Utan innkrevjinga frå stasjonen i Herdal er talet på passeringar i første halvår 2026 2,8 prosent høgare enn i første halvår 2025. Færre passeringar i Haugalandspakken skuldast at innkrevjinga vart avslutta 30.mars 2026.

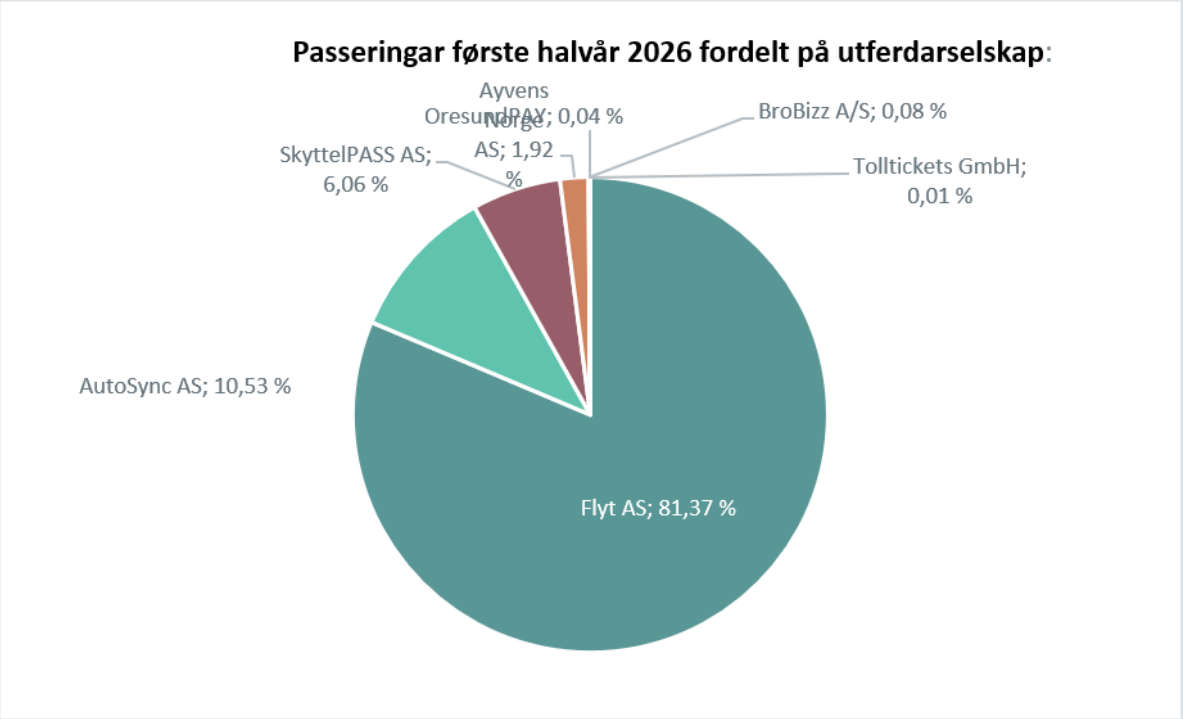
Passeringane i første halvår 2026 fordelte seg slik på kategoriane (AutoPASS-brukaravtale, fullpris- norske, fullpris- utanlandske og ferje):

Prosjekt	AutopPASS avtale	Fullpris- norske	Fullpris- utanlandske	Ferjepasseringar	Sum	Brikkeandel (utanom ferje)
Askøypakken	4 552 971	205 772	11 100		4 769 843	95,5 %
Bypakke Nord-Jæren	35 709 594	1 737 890	143 712		37 591 196	95,0 %
RV 13 Ryfast	3 445 212	148 158	48 004		3 641 374	94,6 %
E39 Svegatjørn - Rådal	2 982 230	156 235	16 871		3 155 336	94,5 %
Bypakke Bergen	45 973 002	2 477 470	193 292		48 643 764	94,5 %
Nordhordlandspakken	7 726 411	430 774	41 296		8 198 481	94,2 %
Førdepakken	3 219 913	186 354	14 995		3 421 262	94,1 %
Haugalandspakken	4 814 900	298 109	11 763		5 124 772	94,0 %
Bypakke Haugesund og fastlands -Karmøy	10 562 202	645 722	38 864		11 246 788	93,9 %
Samferdselspk. Kristiansandsregionen	19 951 792	2 005 452	162 473		22 119 717	90,2 %
Bømlopakken	754 951	42 669	3 863	42 501	843 984	89,5 %
Kvammapakken	451 902	42 590	15 680		510 172	88,6 %
E39 Kristiansand - Lyngdal	4 947 488	563 932	179 241		5 690 661	86,9 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	339 286	32 322	24 890		396 498	85,6 %
E18 Tvedestrand - Arendal	3 293 528	580 610	63 167		3 937 305	83,6 %
Kvinnheradpakken				247515	247 515	
E39 Rogfast				893392	893 392	
Sum:	**148 725 382**	**9 554 059**	**969 211**	**1 183 408**	**160 432 060**	**92,7 %**

Heile 92,7 prosent av passeringane i første halvår 2026 var passeringar på veg med AutoPASS brukaravtale dvs. rabatterte passeringar registrerte på brikker hjå eit utferdarselskap. 6,6 prosent av passeringane er fullprispasseringar (6,0 prosent norske og 0,6 prosent utanlandske). Ferjepasseringane utgjorde 0,7 prosent av alle passeringane. Mange av ferjepasseringane er også basert på brikkebruk, men her har me ikkje den statistiske fordelinga. Den totale brikkebruken er derfor noko høgare enn 92,7 prosent.

Brikkeandelen på Sørlandet er framleis relativt låg i Agder i høve til i Rogaland og i Vestland. E18 Tvedestrand- Arendal har ein brikkeandel på 83,6 prosent. Brikkeandelen i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er 86,9 prosent. Relativt låg brikkeandel på Hardangerbrua (85,6 prosent) skuldast i stor grad høg andel utanlandske fullprispasseringar i sommarmånadane. I første kvartal var brikkeandelen 3 prosent høgare enn for halvåret. Brikkeandelen er høgast i Bergensområdet og i Stavangerområdet. Askøypakken har høgast brikkeandel av alle prosjekta med 95,5 prosent. Prosjekt som har vore lenge i drift og mange ferjesamband i området kan vera forklaringar på den høge brikkebruken på Vestlandet.

Avtalepasseringane fordelte seg slik på utferdarselskap i første halvår 2026:



Utferdarselskap	Passeringar første halvår 2026	Passeringar første halvår 2025	Endring	Endring i prosent
Flyt AS	121 012 771	112 900 725	8 112 046	**7,2 %**
AutoSync AS	15 658 120	14 186 571	1 471 549	**10,4 %**
SkyttelPASS AS	9 007 659	6 746 547	2 261 112	**33,5 %**
Ayvens Norge AS	2 858 124	2 656 141	201 983	**7,6 %**
BroBizz A/S	115 089	120 742	-5 653	**-4,7 %**
OresundPAY	57 109	52 065	5 044	**9,7 %**
Tolltickets GmbH	16 510	17 119	-609	**-3,6 %**
Sum:	**148 725 382**	**136 679 910**	**12 045 472**	**8,8 %**

Flyt AS er framleis den største aktøren i Ferde sitt område med om lag 81,4 prosent av avtalepasseringane i Ferde sine bompengeprosjekt. I første halvår 2025 var Flyt AS sin andel om lag 82,6 prosent. SkyttelPASS har relativt størst vekst med 33,5 prosent fleire passeringar i første halvår 2026 enn i første halvår 2025 (+2,2 mill. passeringar). Målt i beløp er Flyt AS sin andel 77,8 prosent i første halvår 2026 mot 78,9 prosent i første halvår 2025.

Fordelinga på takstgruppene varierer mellom prosjekta:

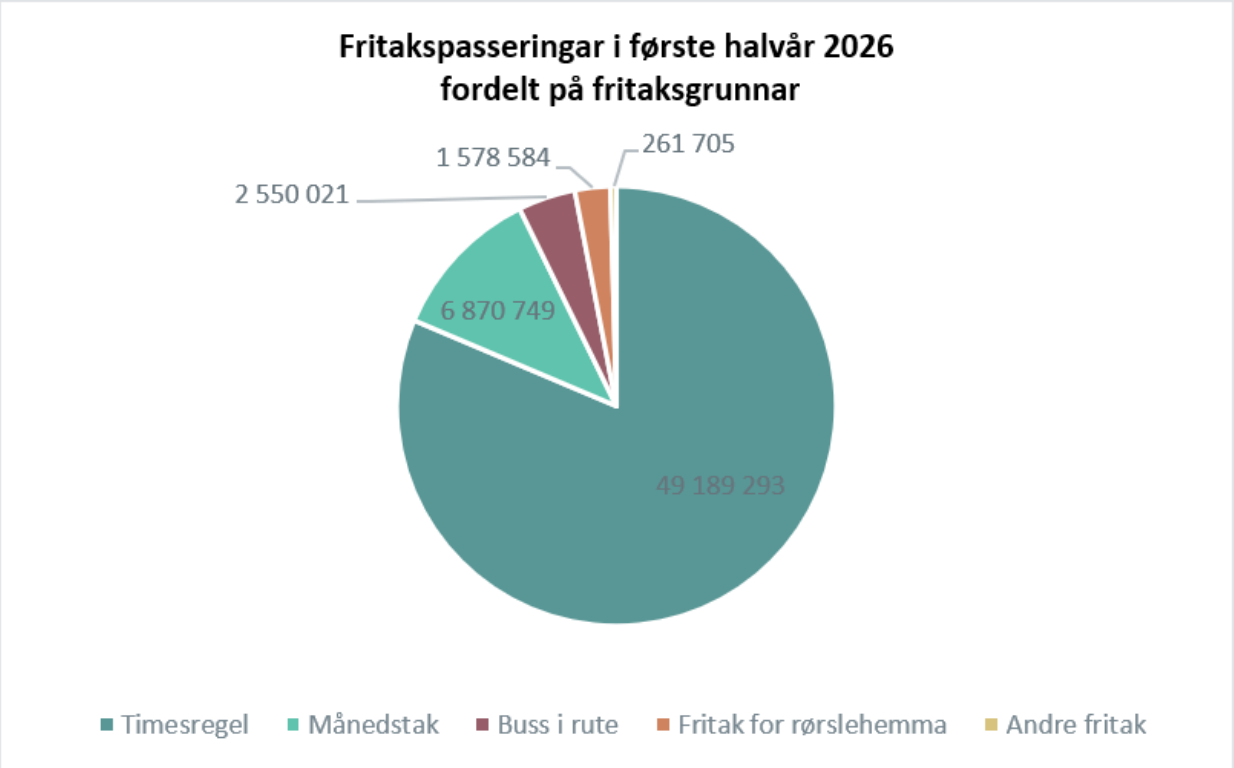
Tungbilandelen er høgast i Rogfast (ferja på sambandet Arsvågen – Mortavika) og lågast i Bypakke Haugesund- og fastlands Karmøy. Det er berre i Rogfast at det er bompengeinnkrevjing for MC. Takstgruppeandelane per prosjekt endrar seg lite.

Elbilandelen veks i alle prosjekt. I juli 2026 er elbilandelen størst i Askøypakken med 55,5 prosent og lågast i Kvinnheradpakken med 29,0 prosent.

60 450 326 passeringar (37,7 prosent av alle passeringane) i første halvår 2026 var fritakspasseringar dvs. ikkje inntektsgjevande passeringar. Det er 2,6 prosent meir enn i første halvår i 2025. Snittaksten for Ferde i første halvår 2026 er 15,34 kr. Grovt estimert er verdien av fritakspasseringane 927 mill. kr. Fritaksandel og snittpris varierer mykje mellom prosjekta og takstgruppene. Og ein del av trafikken ville falla vekk om fritaksordningane vart oppheva. Likevel indikerer reknestykket ovanfor at fritaka representerer eit betydeleg inntektsbortfall.

Prosjekt	Fritakspasseringar	Andel fritakspasseringar	Snittpris	Verdien av fritakspasseringane
Bypakke Bergen	23 105 630	47,5%	13,13	303 360 631
Bypakke Nord-Jæren	12 496 105	33,2%	13,98	174 634 982
Samferdselspk. Kristiansand	9 830 630	44,4%	10,39	102 097 819
Sum:	45 432 365			580 093 432

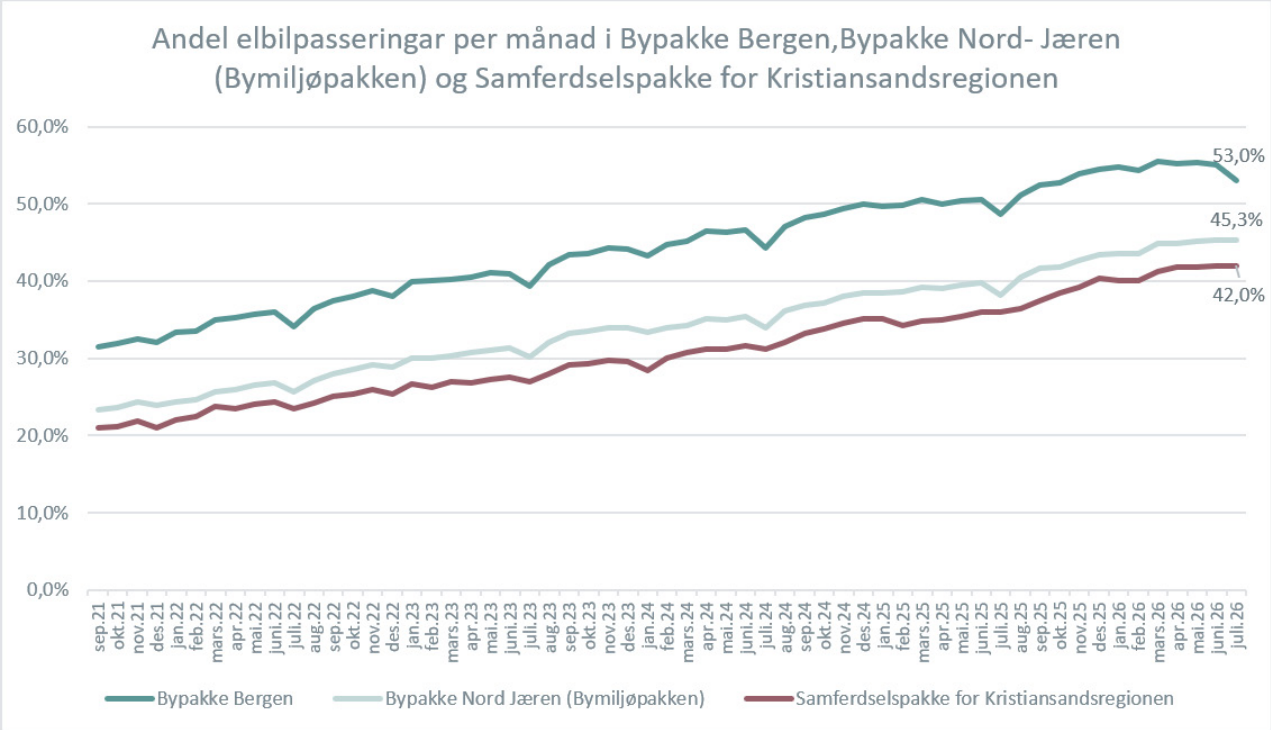
Passeringane i Ferde i første halvår 2026 fordelte seg slik på fritaksgrunnar:



4.2. Utviklinga i trafikk, inntekt og gjennomsnittsinntekt i dei tre største bypakkane, første halvår

Trafikken har auka i dei Bypakke Bergen i første halvår 2026 samanlikna med første halvår 2025,2024 og 2023, trass i at elbiltaksten auka mykje frå 25. mars 2026. I Bypakke Nord- Jæren har trafikken auka kvart einaste første halvår frå 2023. Passeringstala for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i 2025 og 2026 kan ikkje samanliknast med tala for 2023 og 2024, då det har kome mange nye bomstasjonar i 2025, noko også viser igjen i inntektsveksten og redusert snittakst. I Bypakke Bergen er realisert snittakst i første halvår 2026 langt høgare enn i første halvår 2025, 2024 og 2023, noko som skuldast auka elbiltakst i takstgruppe 1. Inntektene i Bypakke Bergen er 12,9 prosent høgare i første halvår 2026 enn i første halvår 2025.

Talet på elbilpasseringar aukar månad for månad. I juni 2026 er elbilandelen 55,1 prosent i Bypakke Bergen, 45,3 prosent i Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken) og 41,9 prosent i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.



Det ser ut til å vera ei viss utflating av vekstraten i Bypakke Bergen i 2026, medan Bypakke Nord- Jæren og framleis har sterk vekst. Generelt fell elbilandelen i juli og aukar igjen i august. Årsaka til dette kan vera ferietrafikk med større innslag av langdistansereisande, meir gjennomgangstrafikk frå område med lågare elbilandel og relativt færre arbeidsreiser, som ofte har høgare elbilandel.

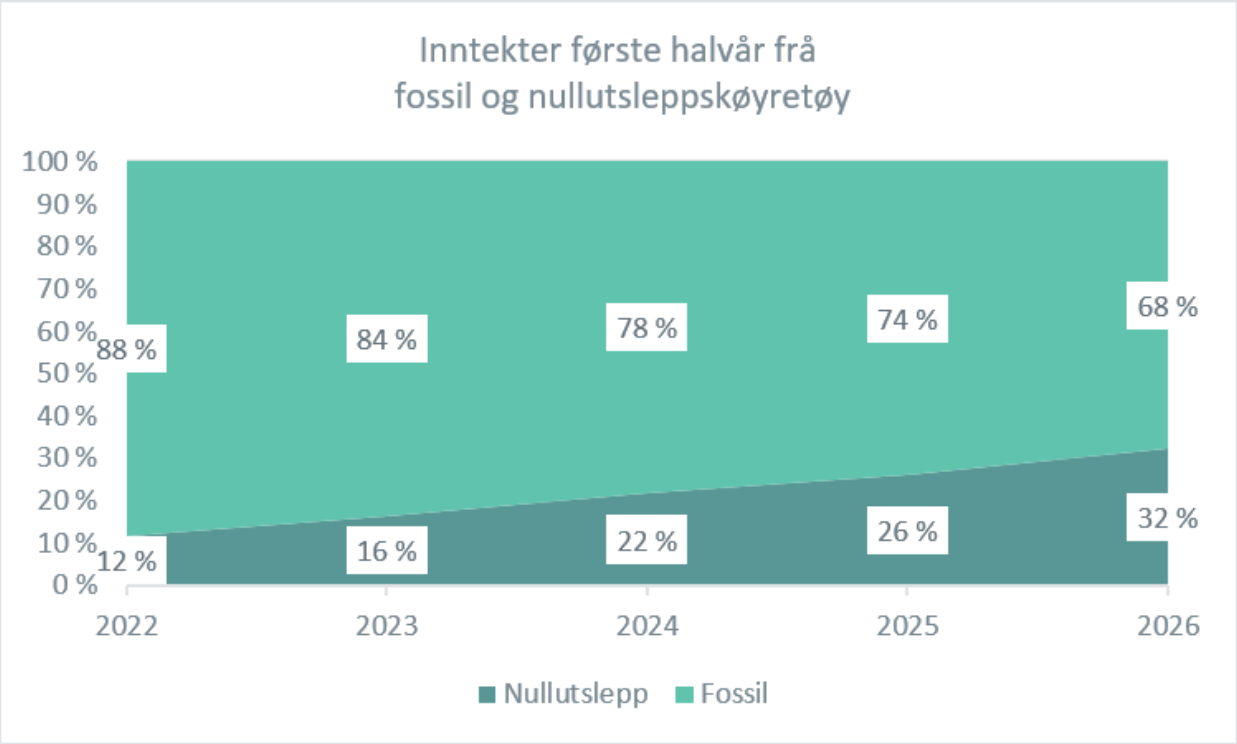
4.3. Passeringsinntekter første halvår 2026 og 2025

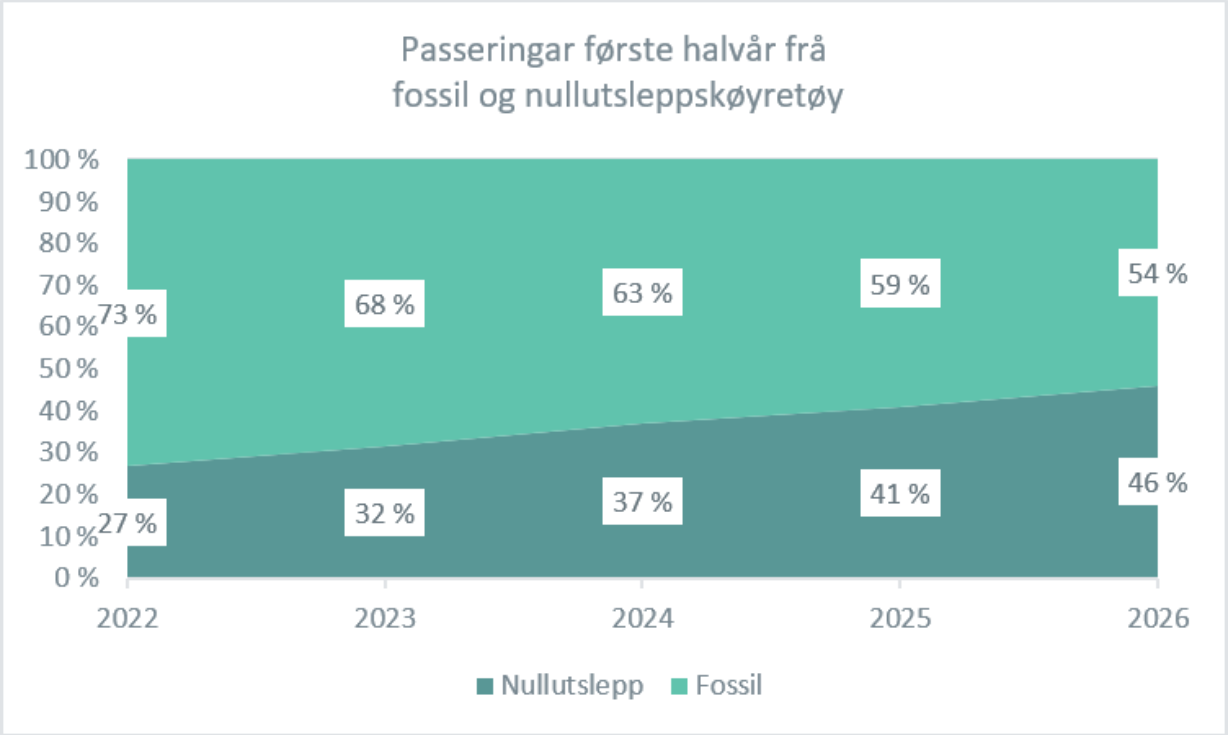
I første halvår 2026 har bompengeinntektene auka med 5,3 prosent frå første halvår 2025. Prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest har størst inntektsauke (+15,5 prosent) frå første halvår 2025 til første halvår 2026, noko som skuldast opninga av stasjonen Herdal 3.6.2025. Bypakke Bergen har nest størst vekst (+12,9 prosent).

Berre Haugalandspakken, Rv13 Ryfast og Kvammapakken har fått redusert passeringsinntekt i denne perioden. Rv13 Ryfast reduserte takstane med 33 prosent 2.7.2025. Innkrevjinga i Haugalandspakken vart avslutt 30.3.2026. Inntektsreduksjonen i Kvammapakken er marginal og skuldast redusert trafikk og auka elbilandel.

Prosjekt	2026	2025	Endring frå i fjor	Endring frå i fjor i prosent	Merknadar
E39 Kristiansand - Lyngdal	181 744 656	157 356 068	24 388 588	**15,5%**	Ny stasjon i Herdal 3.6.2025
Bypakke Bergen	638 658 318	565 513 073	73 145 244	**12,9%**	Redusert elbilrabatt 25.3.2026
Kvinnheradpakken	11 642 717	10 579 092	1 063 625	**10,1%**	Auka trafikk, redusert elbilrabatt 1.3.2026
Samferdselspk. Kristiansandsregionen	229 728 085	213 552 203	16 175 883	**7,6%**	Nye stasjonar febr. og mai 2025
Bømlopakken	53 069 827	49 482 398	3 587 429	**7,2%**	Snittakstjustering 14.5.2025
E39 Svegatjørn - Rådal	148 439 228	139 340 636	9 098 593	**6,5%**	Trafikkvekst
Askøypakken	79 873 148	75 419 441	4 453 707	**5,9%**	Redusert elbilrabatt 17.2.2025, kpi-just.
Førdepakken	78 910 056	76 290 295	2 619 761	**3,4%**	
E39 Rogfast	73 804 513	71 423 557	2 380 956	**3,3%**	
Bypakke Nord-Jæren	525 340 044	514 996 893	10 343 150	**2,0%**	
Nordhordlandspakken	74 974 546	73 679 393	1 295 153	**1,8%**	
E18 Tvedestrand - Arendal	77 318 509	76 251 379	1 067 130	**1,4%**	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	49 158 904	48 497 228	661 676	**1,4%**	
Kvammapakken	9 715 120	9 828 554	-113 434	**-1,2%**	
RV 13 Ryfast	125 108 390	172 600 447	-47 492 057	**-27,5%**	Takstnedstjing 2. juli 2025 grunna tilskott
Haugalandspakken	40 438 654	82 413 903	-41 975 249	**-50,9%**	Avslutta innkrevjing 30.3.2026
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	63 592 661	0	63 592 661		Oppstart av innkrevjing 30.3.2026
Sum:	**2 461 517 375**	**2 337 224 560**	**124 292 815**	**5,3%**	

Ein stadig større del av inntektene kjem frå nullutsleppskøyretøy, fordi desse utgjer ein aukande andel av passeringane - og fordi elbilrabatten er blitt redusert i alle prosjekta utanom Kvammapakken og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.





I første halvår 2026 står nullutsleppskøyretøy for 46 prosent av passeringane og 32 prosent av inntektene. Andelen av passeringane har auka med 5 prosentpoeng og andelen av inntekta har auka med 6 prosentpoeng.

4.4. Trafikklysmodellen, avvik i ÅDT og gjennomsnittstakst

Prosjekta skal styrast etter gjennomsnittstakst. Ein del prosjekt har lågare snittakst enn lagt til grunn i proposisjon og takstvedtak. Ferde overvakar prosjektøkonomien og fremjar framlegg om takstauke der det er aktuelt.

Tom juni 2026:

Stamdata | Stamdata - Rullerende 12 måneder | Definisjoner

Stamdata - Rullerende 12 måneder

Rullerende 12 måneder alle tall bortsett fra Gjsnitt fin.kost

-	Faktisk ÅDT 2026	ÅDT Prop 2026		Snittakst 2026	Snittakst Prop 2026		Gjsnitt fin.kost 2026	Ramme Prop slutt	Estimert slutt	
Totals	**979 216**	**950 077**	-	**15,41**	**31,74**	-	-			-
Askøypakken	25 961	24 558		16,80	16,87		4,3%	01.11.2033	01.11.2033	
Bypakke Bergen	266 515	250 000		12,31	15,26		3,8%	01.06.2038	01.06.2038	
Bypakke Haugesund og f-Karmøy	120 933	106 800		5,65	6,89		0,0%	30.03.2041	30.03.2041	
Bypakke Nord-Jæren	206 798	216 553		13,98	15,07		0,0%	01.10.2038	01.10.2038	
Bømlopakken	4 637	4 010		63,10	65,76		3,8%	01.11.2037	01.11.2037	
E18 Tvedestrand - Arendal	23 384	25 616		19,47	22,83		3,2%	01.09.2034	01.03.2031	
E39 Kristiansand - Lyngdal	33 482	40 000		31,38	34,21		4,0%	31.12.2045	31.12.2049	
E39 Rogfast	5 112	0		81,88	0,00		4,5%	05.09.2053	01.04.2050	
E39 Svegatjørn - Rådal	17 342	15 505		47,10	53,60		3,8%	31.10.2040	01.12.2035	
Førdepakken	18 977	16 847		23,19	23,72		0,0%	03.10.2033	03.10.2033	
Gjesdal	0	0		-	0,00		0,0%	15.02.2024	15.02.2024	
Haugalandspakken	59 663	57 500		7,89	5,44		0,0%	30.03.2026	30.03.2026	
Kvammapakken	3 150	2 809		19,24	24,05		4,3%	08.12.2029	30.04.2027	
Kvinnheradpakken	1 408	1 245		45,63	50,83		4,4%	01.01.2038	01.01.2038	
Nordhordlandspakken	45 440	51 778		9,22	8,82		4,6%	01.12.2031	01.12.2031	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2 591	2 247		124,09	171,66		3,4%	17.08.2030	01.09.2028	
RV 13 Ryfast	20 180	22 608		35,02	40,09		4,0%	01.02.2041	01.02.2041	
Samferdselspk. Kristiansand	123 643	112 000		10,42	16,20		0,0%	21.06.2039	21.06.2039	

Grenseverdiar «trafikklys»: Grønt – høgare enn budsjettert. Raudt – meir enn 10 prosent lågare enn budsjettert. Gult – mellom 0 og 10 prosent av budsjettert. På estimert slutt: Estimert slutt meir enn 1 år før ramme prop slutt = grøn. Estimert slutt 1 år før/etter ramme prop slutt = gul. Estimert slutt meir enn 1 år etter ramme prop slutt = raud.

Auka takstar og reduserte elbilrabattar har vore nytta og vil bli nytta for å auka snittaksten der det er aktuelt. Der er berre Kvammapakken og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen som ikkje har minimert rabatten for nullutsleppskøyretøy.

Det er eit prosjekt som ikkje er i rute til å bli nedbetalt innan utlaupet av innkrevjingstida. Det er prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest.

<u>E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest</u>

Trafikken i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er framleis lågare enn lagt til grunn i proposisjonen (raudt). Trafikktala i proposisjonen er for høge, då desse er basert på at alle strekningane er ferdig utbygde. Det er også rimeleg å tru at den store takstauken 8. februar 2024 har gjeve trafikkavvising. Gjennomsnittstaksten er noko under kva som er lagt til grunn i proposisjonen (gult), og det er framleis mykje uvisse knytt til framdrift og trafikkutsiktene i dette prosjektet (sjå lenger bak). Prosjektet er ikkje i rute til å bli nedbetalt før heile fire år etter utlaupet av innkrevjingstida (raudt).

Ferde evaluerte i mars/april 2025 prosjektet eit år etter at innkrevjinga etter Prop 89 S (2022-2023) starta opp. Evalueringa viste då ei restgjeld på 2 300 mill. kr ved ordinær innkrevingsslutt i 2045. Med bakgrunn i evalueringa frå Ferde foreslo Vegdirektoratet i brev til Samferdselsdepartementet 19.12.2025 at prosjektet vert utgreia på nytt.

Ferde oppdaterte finansieringsanalysen i mars 2026. Den viste då ei estimert restgjeld på om lag 4 000 mill. kr ved ordinær innkrevingsslutt i 2045 for E39 Kristiansand vest –

Lyngdal vest. Dette inneber eit behov for å forlenga innkrevingstida med 4 år i alle bomstasjonar, for å kunna nedbetala heile gjelda. I evalueringa av bompengeprosjektet datert i april 2025 vart restgjelda i 2045 rekna til å vera 2 300 mill. kr. Auken på 1 700 mill. kr er hovudsakleg knytt til endringar i rekvireringsplanane, samt noko lågare passeringsinntekter. I mars 2026 mottok Ferde ein oppdatert rekvireringsplan frå Nye Veier. Det totale rekvireringsbehovet var auka med 566 mill. kr, frå 3 700 til 4 266 mill. kr, samstundes som delar av behovet var framskunda. Dette gir både høgare gjeldsoppbygging, tidlegare og auka rentekostnadar gjennom heile innkrevjingsperioden.

Samferdselsdepartementet bad i brev til Agder fylkeskommune 3. mars 2026 om Agder fylkeskommune sitt syn å utarbeida eit revidert bompengeopplegg med sidevegsbom. Fylkestinget i Agder vedtok 5. mai 2026 mellom anna at det ikkje skal utgreiast noko alternativ om å etablera sidevegsbom.

Stortinget 19. juni 2026; Innst. 405 S (2025-2026) og tilhøyrande romartalsvedtak (XXII):

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med Agder fylkeskommune så raskt som mulig gjennomføre en helhetlig gjennomgang av bompengeopplegget på E39 Kristiansand–Mandal.»

Samferdselsministeren til Stortinget 24.6.2026:

«Jeg vil følge opp Stortingets anmodning og snarlig sette i gang et arbeid med en helhetlig gjennomgang av prosjektet basert på utredningene som allerede er gjort. I det videre arbeidet er det nødvendig at Agder fylkeskommune er bevisst sitt ansvar og aktivt bidrar til å løse utfordringene i prosjektet.»

Samferdselsministeren til Stortinget 28.8.2026:

«En helhetlig gjennomgang innebærer at man må se på helheten i prosjektet, og vurdere alle sider av saken på nytt. Som lagt til grunn i Statens vegvesens rapport fra desember 2025 vil ikke forlenget nedbetalingstid alene være nok til å øke inntjeningen i prosjektet. Dette mener jeg både vi og Agder Fylkeskommune må forholde oss til. Statens vegvesen har derfor fått i oppdrag å følge opp Stortingets vedtak sammen med lokale myndigheter.»

Mykje av den økonomisk uvissa i dette prosjektet er knytt til at trafikken er for låg og at det framleis står igjen å opna to delstrekningar mellom Lyngdal og Mandal. Desse delstrekningane er forseinka i høve til planen i Prop 89 S (2022-2023).

Vegdirektoratet utgreier forlenga innkrevjingstid. Det er framleis uvisst om sidevegsbom vil bli utgreidd, sidan Agder fylkeskommune er i mot å greia det ut. Om det ikkje snart kjem tilskott og/eller endringar i bompengeopplegget, er det aktuelt for Ferde å søka om auka takstar.

Rv13 Ryfast

Rv13 Ryfast har framleis for låg trafikk (raudt), sjølv om trafikken har auka etter at takstane vart redusert med 33 prosent 2. juli 2025. Det er gjeve tilskott for takstreduksjon i ein prøveperiode ut 2026. Prosjektet er framleis noko bak på snittakst (gult). Prosjektet er no marginalt i rute til å bli nedbetalt innan utlaupet av innkrevjingstida, men grunna langt fram i tid og stor uvisse er den likevel sett som gul i «trafikklysrapporten» på estimert slutt.

Politisk har det vore forventningar om at takstreduksjonen vil gje auka trafikk, noko som saman med det ekstraordinære tilskottet vil kunna betra økonomien i prosjektet. Sjølv om takstane er redusert med 33 prosent, er talet på passeringar i første halvår 2026 i heile Ryfast berre 4,8 prosent høgare enn i første halvår 2025 (før takstnedsetjinga). Men i Ryfylketunnelen er veksten noko større; 8,4 prosent:

Prosjekt	2026, første halvår	2025, første halvår	Endring	Endring i prosent
Ryfast	**3 641 374**	**3 473 069**	**168 305**	**4,8 %**
Ryfylketunnelen	1 044 445	963 765	80 680	8,4 %
Hundvågtunnelen	2 596 929	2 509 304	87 625	3,5 %
Hundvåg	1 368 978	1 279 541	89 437	7,0 %
Buøy	1 227 951	1 229 763	- 1 812	-0,1 %
Forholdstal Hundvågtunnelen/Ryfylketunnelen:				
	2,49	*2,60*		

I Prop. vart det lagt til grunn forventa trafikktal som ville gje eit forholdstal på 2,26. Hundvågtunnelen bidrar relativt meir med trafikk til prosjektet enn kva som vart lagt til grunn i proposisjonen, både før (2,60) og etter takstnedsetjinga (2,49).

Statens vegvesen skriv i brev til Samferdselsdepartementet 7. mai 2026 at:

«Eventuelle forventninger om at økt trafikk og merinntekter i stor grad skal kunne redusere størrelsen på framtidig tilskudd, ser etter 9 måneders drift ikke ut til å være

realistisk.»

Statens vegvesen tilrår at det ekstraordinære tilskottet ikkje vert vidareført i 2027:

«Vår anbefaling er at man fjerner ordningen, og øker takstnivået tilbake til det nivå det var før prøveordningen ble gjennomført.»

Det er uvisst om tilskotsordninga vert vidareført i statsbudsjettet for 2027. Men per no ser det ut til å vera fleirtal på Stortinget for å halda fram med tilskotsordninga.

4.5. Trafikkendringar ved store takstendringar

Får du ned takstane, får du fleire til å køyra på vegen og inntektene vil bli høgare enn før grunna volumendring, vert det hevda frå politisk hald. Reduserte takstar vil normalt auka trafikken, men trafikkauken er ikkje nødvendigvis stor nok til å kompensera for lågare inntekt per passering. Erfaringane frå Ferde sine prosjekt tyder på at trafikken er lite var for prisendringar, men at prisfølsemda varierer mellom prosjekta.

Kvammapakken

Takstane i Kvammapakken vart sett ned med 50 prosent 22. mars 2021 grunna ekstraordinært tilskott. Det vart likevel ikkje noko stor trafikkvekst utover kva som var forventa årleg trafikkvekst og vekst grunna avslutning av Covid- restriksjonane:

Kvammapakken, år:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Trafikk (ÅDT)	2748	2819	2488	2656	2933	3172	3098	3175
Bompengeinntekt (mill .kr)	32,4	34,1	30,2	18,5	17,8	20,1	20,9	22,8

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

Takstane i stasjonane Skoieveien, Storemyr, Lohnelier og Holbekkstjønn auka i snitt med om lag 30 prosent 8. februar 2024 for å få realiserte snittakstar meir lik dei fastsette snittakstane frå det faglege grunnlaget for prosjektet, noko som truleg kan forklara trafikknedgangen. Men inntekta auka:

E39 Kr, vest - Lyng. Vest (fire stasjonar), år;	2023	2024	2025
Trafikk (ÅDT)	33155	30629	30016
Bompengeinntekt (mill .kr)	263,8	320,1	332,7

Rv13 Ryfast

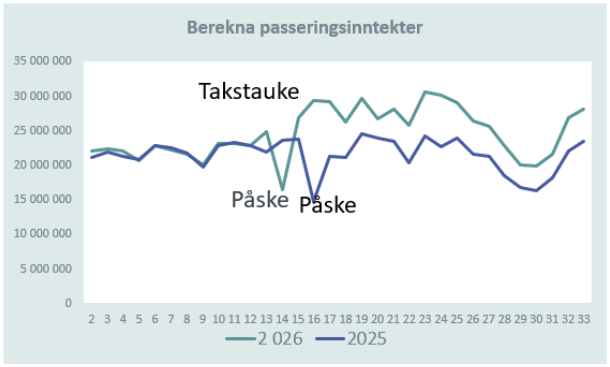
Takstane i Ryfast vart sette ned med 33 prosent 2.juli 2025 grunna ekstraordinært tilskott, utan at det har gjeve stor trafikkauke.

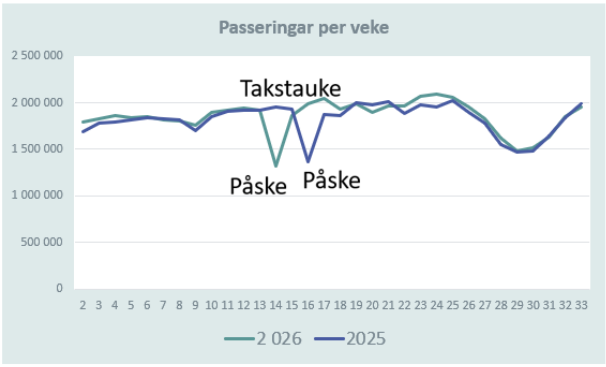
Ryfast , år;	Første halvår 2025	Første halvår 2026
Trafikk (ÅDT)	19118	20118
Bompengeinntekt (mill .kr)	172,6	125,1

Bypakke Bergen

I Bypakke Bergen auka takstane for elbilar i takstgruppe 1 frå i rushtida frå 24 kr. 44 kr. og utanfor rushtida frå 13 kr. til 22 kr. Det har auka inntektene, men ikkje redusert trafikken:

Redusert elbiltakst frå 25. mars 2026 (veke 13)





Etterspurnaden etter bompasseringar i bompengeprosjekta er gjennomgåande uelastisk, men graden av prisfølsemd varierer mykje mellom prosjekta.

Trafikkutviklinga etter takstendringa i Bypakke Bergen gir så langt ikkje indikasjon på ein negativ trafikkeffekt. Det tyder på låg prisfølsemd på kort sikt, men observasjonsperioden er kort, og det er ikkje kontrollert for andre forhold som kan ha påverka trafikken. Den observerte trafikkutviklinga kan mellom anna skuldast at reisemønsteret er lite prisfølsamt på kort sikt og at bil er det mest tidssparande/aktuelle reisemidelet for svært mange.

Kvammapakken og Ryfast er også svært uelastiske i etterspurnad, medan E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, som også er uelastisk, er litt meir prissensitivt, fordi trafikantane har eit godt sidevegsalternativ.

5. Finans

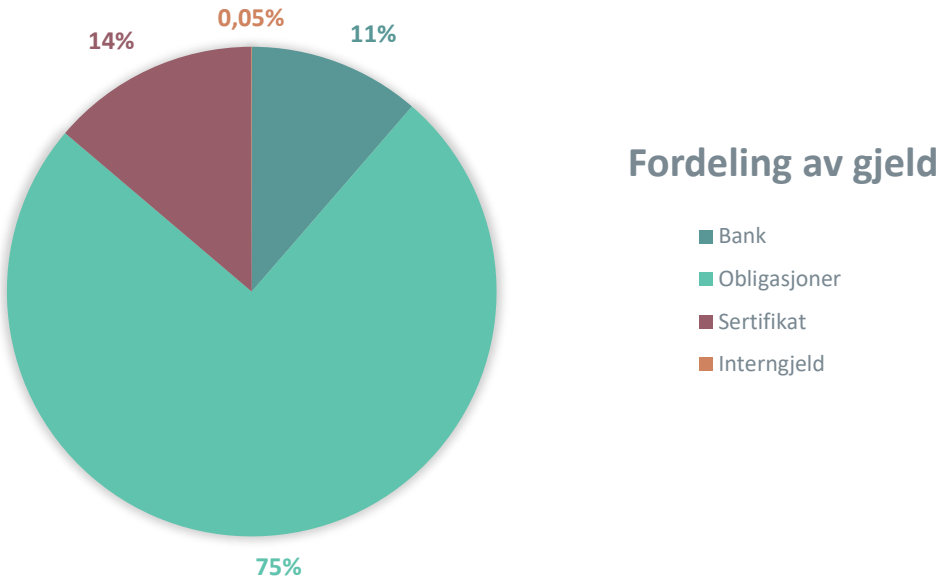
5.1. Finans

Ferde skal utøva ei ansvarleg finansforvaltning. Ferde søkjer å optimalisera finansieringskostnadane på lån, samt å oppnå attraktiv avkastning på overskottslikviditet for prosjekta, innanfor dei risikorammene som er fastsett av finansreglementet. Forbodet mot kryss-subsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Både finansiering, likviditetsforvaltning og risikostyring tilpassast dei enkelte prosjekta sin eigenart, men risiko vert også vurdert på overordna selskapsnivå. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknadane og ønskjer å utnytta moglegheitstrommet for berekraftig finansiering i prosjekt som kvalifiserer for grøne lån.

5.2. Gjeld

Ved utgangen av første halvår 2026 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 26 036 millionar kroner, opp frå 25 790 millionar kroner ved utgangen av 2025. I tillegg hadde prosjekta interne lån (trekt via konsernkonto) på 13 millionar kroner ved halvårsslutt, medan det ikkje var trekt på interne lån ved utgangen av 2025. Finanskostnadene for første halvår 2026 ende på 521 millionar kroner. Samanliknbare finanskostnadar for 2025 var på 541 millionar kroner. Nedgangen skuldast i hovudsak lågare marknadsrenter samanlikna med tilsvarande periode i fjor.

Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 19 498 millionar kroner i obligasjonslån, 3 580 millionar kroner i sertifikatlån, 2 958 millionar kroner i banklån og 13 millionar kroner i interne lån. Av sertifikatlånene er 2 000 millionar kroner underlagt langsiktige rulleringsavtalar.



For å redusera risiko for auka kostnadar ved auka rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og rentebytteavtalar.

Ved utgangen av første halvår 2026 utgjorde totalt rentesikra volum 11 788 millionar kroner, tilsvarande 45,3 prosent av utestående gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesikra volum var ved utgangen av året på 4,4 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut fra det enkelte prosjektet sine eigenskapar, som blant annet gjenverande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling.

Gjennomsnittleg finanskostnad for første halvår 2026 var 4,05 prosent. Gjennomsnittlig løpende rente per 30.06.2026 var 4,77 prosent utan rentebytteavtalar og 4,23 prosent inkludert rentebytteavtalar.

5.3. Garantiar

Alle låneopptaka i Ferde har tryggleik i fylkeskommunale eller ein kombinasjon av fylkeskommunale og kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane bidreg til at Ferde har god tilgang til attraktivt prisa finansiering.

Dei samla garantiane stilte overfor Ferde per 30.06.2026 var på 73 822 millionar kroner. Garantibeløpa er oppgjevne i nominelle verdiar, og den enkelte stortingsproposisjonen med tilhøyrande garantivedtak kan innehalda rammer for

indeksjustering. Garantien vil for dei fleste prosjekta i tillegg dekkja inntil 10 prosent av utestående hovudstol til eventuelt påløpte renter og kostnader.

Stortinget vedtok i Prop. 1 S (2021–2022) at det på visse vilkår kunne stillast statleg delgaranti for nye bompengelån til riksvegprosjekt. Det gjekk òg fram at det skulle arbeidast vidare med retningsliner for ordninga, mellom anna kriterium for kva prosjekt som skulle omfattast. Prop. 1 S (2022–2023) konkretiserer at fylkeskommunane kan få avlasta garantiansvaret sitt gjennom ein statleg delgaranti på inntil 50 prosent. Dette gjeld nye riksvegprosjekt vedtekne frå og med 2023 med ei venta investeringsramme på over 1 milliard kroner. Statens vegvesen skal forvalta ordninga på vegner av staten. Rammeverket for ei slik ordning kom på plass i 2024. Ferde har per i dag to prosjekt som kvalifiserer for statleg delgaranti: E134 Seljestad–Røldal og E16 Arna–Stanghelle. Finansieringa av Arna–Stanghelle-prosjektet ligg framleis eit godt stykke fram i tid.

Garantier og gjeld pr. 30.06.2026

Alle tall i MNOK

Vestland fylkeskommune	Garanti	Gjeld	Likviditet
E16 Arna-Stanghelle	8 910	1	
Askøypakken	575	200	34
Bypakke Bergen	6 100	2 900	152
Bømlopakken	620	450	158
E134 Røldal-Seljestad	1 242	1	
E39 Svegatjørn-Rådal	3 175	2 757	19
Førdepakken	600		617
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	1 430	350	56
Kvammapakken	370	30	18
Kvinnheradpakken	170	170	45
Nordhordlandspakken	750	350	240
Rv 555 Sotrasambandet	2 700	2	
Sum	26 642	7 211	1 338
Rogaland fylkeskommune			
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	500	6	
Bypakke Nord-Jæren	3 500		2 666
E39 Rogfast	16 000	6 250	161
Haugalandspakken	210		974
Rv 13 Ryfast (garanti 70%)	4 943	5 800	47
Sum	25 153	12 056	3 848
Agder fylkeskommune			
E18 Tvedestrand-Arendal	3 000	930	47
E18 Tvedestrand-Dørdal (garanti 61%)	3 166	2	45
E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest	9 719	5 850	673
Samferdselspakke Kristiansandregionen	2 000		437
Sum	17 885	6 782	1 202
Sum garantier stilt av eierne	**69 680**		
Stavanger kommune			
Rv 13 Ryfast (garanti 30%)	2 118		
Telemark fylkeskommune			
E18 Dørdal-Tvedestrand (garanti 39%)	2 024		
Sum garantier stilt av kommuner/fylkeskommuner	**4 142**		
Total sum	**73 822**	**26 048**	**6 388**

5.4. Grøn finansiering

Rammeverket gjev Ferde høve til å utferde grøne lån for å finansiere bybane, gang- og sykkelvegar, samt infrastruktur knytt til kollektivtransport og lågutsleppstransport. Det

grøne rammeverket bidreg til Ferde sin visjon om å sikre effektiv finansiering av framtidas samferdsel og målet om ansvarleg finansforvaltning.

Rammeverket er gjennomgått av S&P Global og samla vurdert til kategorien Dark Green.

Ferde etablerte sitt første grøne rammeverk hausten 2019 og har sidan då vore ein viktig aktør i den norske marknaden for utferding av grøne obligasjonar. Rammeverket vart fornya hausten 2025. Grøne lån gjev normalt lågare finansieringskostnader enn ordinære lån, samstundes som dei gjev auka og meir diversifisert tilgang til kapital.

Ferde ønskjer å nytte grøne lån i dei prosjekta som kvalifiserer for denne typen finansiering. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper vert viktig for i fellesskap å identifisere og kvalifisere prosjekt, eller delar av prosjekt, som fell innanfor det grøne rammeverket. Ferde har per i dag lånt 2 900 millionar kroner gjennom grøne obligasjonar, sertifikat og banklån. Midlane er i hovudsak nytta til finansiering av Bybanen i Bergen.

5.5. Overskotslikviditet

Den samla likviditetsbehaldninga i selskapet var ved utgangen av halvåret 6 340 millionar kroner. Av dette var 4 470 millionar kroner bankinnskot, medan 1 870 millionar kroner var plasserte i rente- og obligasjonsfond. Den løpande likviditetsbehaldninga varierer til dels mykje gjennom året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall.

5.6. Kredittrating

Hausten 2024 innhenta Ferde kredittrating frå Scope Ratings. I november 2025 vart kredittratinga til Ferde på AA+ vidareført etter den årlege fornyingsprosessen. AA+ er den nest høgaste vurderinga av kredittkvalitet som kan oppnåast, og representerer difor ei stor anerkjenning og eit solid kvalitetsstempel for Ferde som låneutferdar i finansmarknaden. Ratinga er gitt til Ferde på sjølvstendig grunnlag (stand alone).

I løpet av 2025 fekk òg obligasjonslåna til Ferde eigne kredittratingar, baserte på vurderingar av kredittkvaliteten til garantistane for låna. Lån garanterte av Agder og Rogaland fylkeskommunar, samt lån knytte til Ryfast-prosjektet (garanterte av Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune), fekk AAA-rating. Lån garanterte av Vestland fylkeskommune vart vurderte til AA+.

Ferde opplever auka interesse og ein breiare investormasse som følgje av kredittratinga. Selskapet meiner ratinga òg bidreg positivt til prisinga av dei marknadsbaserte låna. I nokre tilfelle medverkar kredittratinga til betre bankvilkår knytte til finansiering og risikostyring.

5.7. Finansiell risiko

Ferde skal ha ein sunn risikokultur basert på openheit, transparens og kompetanse. Selskapet utøver finansiell risikostyring innanfor rammene av finansreglementet som er godkjent av styret. Ferde har jamlege møte i risikokomiteen, som har ansvar for å overvake risikostyringa i selskapet, internkontrollen og etterlevinga av finansreglementet og det regulatoriske rammeverket.

Ferde styrer finansiell risiko både på selskapsnivå og prosjektnivå. I tråd med finansstrategien vert både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa dei enkelte prosjekta sine eigenskapar. Den løpande risikoen i kvart prosjekt skal vere foreinleg med prosjektet si risikoberande evne og den overordna risikokapasiteten til selskapet.

5.8. Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikkje er i stand til å finansiere forpliktingane sine etter kvart som dei forfell, eller at dette berre kan gjerast med ein vesentleg auke i finansieringskostnadene.

Ferde søkjer å redusere likviditetsrisikoen gjennom spreiing av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjelda, diversifiserte finansieringskjelder, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarar, samt moglegheit for intern utlåning mellom prosjekt. Ferde har

ein konsernkontostruktur som gjer det enklare å nytte likviditet internt mellom prosjekta.

5.9. Rente- og kredittrisiko

Finansieringskostnadene til Ferde vert påverka av to hovudelement: marknadsrenta og kredittpåslaget.

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på finansieringa som følgje av endringar i marknadsrenta. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtalar for å avgrense renterisikoen. Det er òg viktig å merke seg den naturlege sikringa som ligg i flytande renter. I økonomiske nedgangstider eller kriser der inntektene til Ferde vert påverka negativt, vil rentene normalt falle og slik bidra til å redusere finansieringskostnadene på den flytande delen av gjelda. I oppgangstider med høg inflasjon vil Ferde kunne prisjustere takstane og truleg òg oppleve gode trafikktal som kompenserer for høgare renter på den flytande delen av gjelda.

Kredittrisiko, eller marginrisiko, er risikoen for at risikopåslaget for å låne ut pengar til Ferde spesielt og marknaden generelt aukar. Kredittrisiko kan reduserast ved å nytte fast margin på utestående lån og gjennom spreiing av låneforfall og marginbinding. Låna til Ferde har i all hovudsak fast margin gjennom heile løpetida.

Motpartsrisiko

Motpartsrisiko er risikoen for at motparten ikkje kan gjere opp dei økonomiske forpliktingane sine eller andre forpliktingar som påverkar inntektene eller verdiane til Ferde.

Ferde har motpartsrisiko på inntektssida i form av mange små krav mot fullpriskundar, og mot få, men store krav mot utferdarselskapa som krev inn bompengar frå bilistar med AutoPASS-brukaravtale.

Utestående fordringar mot utstedarverksemdene er sikra med påkravsgarantiar frå bank. Dei avtalemessige forholda rundt dette er regulerte gjennom Utstederforskriften, områdeerklæringa og utstedaravtalen. Ferde har elles motpartsrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr eller andre tenester som indirekte bidreg til å sikre ei føreseieleg bompengeinnkrevjing. Ferde har òg motpartsrisiko mot bankar i form av innskot, plasseringar eller finansielle avtalar som rentebytteavtalar.

5.11. Måleindikatorar/nøkkeltal (KPI-ar)

Det er utarbeidd eit sett med måleindikatorar og nøkkeltal som vert nytta i Vegdirektoratet si oppfølging av dei regionale bompengeselskapa. Formålet med måleindikatorane er å kunne vurdere måloppnåinga i bompengereforma på strategisk nivå.

Måltala for driftskostnader er lågare i 2026 som følgje av høgare trafikk og inntekter, samt lågare driftskostnader enn i 2025. Finanskostnadene gjekk òg ned som følgje av lågare renter i første halvår 2026 enn i 2025.

Måletallsindikator	30.06.2026	2025	2024
Driftskostnad per passering (i kr)	0,88	0,98	1,03
Driftskostnad i % av passeringsinntekt (i %)	5,73 %	6,25 %	6,52 %
Driftskostnad i % av passeringsinntekt + offentlige tilskudd (i %)	5,37 %	5,98 %	6,31 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso (i %) fra norske kunder uten AutoPASS-avtale	22,9 %	21,5 %	20,4 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler (i %)	4,05 %	4,28 %	4,29 %

6. Utvikling og drift

6.1. Utviklingsoppgåver

Arbeid med ny strategi

Selskapet har sett i gang arbeidet med ny verksemdsstrategi for strategiperioden frå 2027. Arbeidet vert gjennomført med prosessbistand frå BDO og skal sikra at verksemdsstrategien er forankra i eigarstrategien og selskapet sitt samfunnsoppdrag. Strategien skal danna grunnlag for selskapet sine prioriteringar og vidare utvikling i komande strategiperiode. Som ledd i arbeidet er eigarane sine respektive fylkesdirektørar inviterte til å gje innspel til strategiske prioriteringar og selskapet si vidare utvikling. Verksemdsstrategien skal bidra til framleis effektiv ressursutnytting, høg kvalitet i tenesteleveransane og styrka evne til å ivareta selskapet sitt samfunnsoppdrag på ein effektiv, profesjonell og framtidsretta måte.

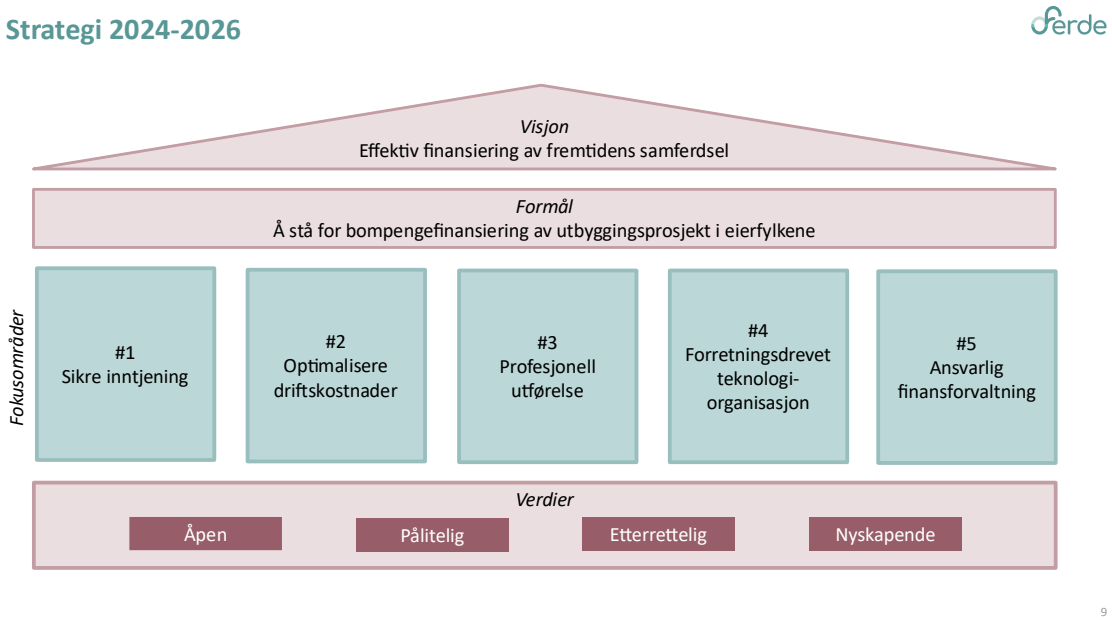
Gjeldande strategi

Gjeldande strategi er sentrert rundt fem fokusområde:

- ✓ Sikra innteninga
- ✓ Optimalisera driftskostnadane
- ✓ Profesjonell utføring
- ✓ Forretningsdrive teknologiorganisasjon
- ✓ Ansvarleg finansforvaltning

Desse fem fokusområda skal bidra til at Ferde lukkast som regionalt bompengeselskap ved å bidra til vidare positiv utvikling på KPI-ane.

Kvart hovudmål har delmål:



Ferde har operasjonalisert og implementert delmåla på avdelingsnivå.

Berekraft

Berekraft er forankra i eigarstrategien og i verksemdsstrategien. Berekraft er derfor godt forankra hos både eigarar, styre og leiing i selskapet. Ferde er ikkje omfatta av rapporteringskrav på berekraftområdet, men har frivillig vald å rapportera på området. Ferde har gjennomført ein «dobbel vesentlegheitsanalyse» på berekraftsområdet. Analysearbeidet konkluderte med fire vesentlege berekraftstema som selskapet rapporterer på.

<u>Redusera klimaendringar</u>

Ferde har klimagassutslepp frå eiga drift, frå verdikjeda til våre leverandørar og indirekte gjennom finansieringa vår av samferdselsprosjekt (bompengeprosjekt). Ferde fører klimarekneskap basert på GHG-protokollen. Protokollen deler utslepp inn i tre «scopes»:

Scope 1: direkte utslepp

Scope 2: indirekte utslepp frå kjøp av energi

Scope 3: andre indirekte utslepp i verdikjeda

Ferde har tidlegare rapportert utslepp for scope 1 og 2. For 2025 rapporterte vi på scope 1, 2 og 3. I scope 3 har vi valt å halda utanfor dei indirekte utsleppa knytte til finansieringa vår av bompengeprosjekt.

Resultat:

2024 (berre scope 1 og 2):	76,7 tonn CO_2e
2025 (scope 1, 2 og 3):	3 264 tonn CO_2e

Dei klart største utsleppa våre kjem frå scope 3, som inkluderer vare- og tenestekjøp.

Grønt rammeverk – grøn finansiering

Ferde finansierer store og små samferdselsprosjekt. Vi har som mål at delar av denne finansieringa skal gå til å finansiere berekraftige aktivitetar.

Ein del av EU sin grøne giv er handlingsplanen for berekraftig finans. Grunnmuren i denne planen er EUs taksonomi, som er EUs klassifiseringssystem for kva som er ei berekraftig aktivitet. Basert på dette har Ferde etablert eit grønt rammeverk for berekraftig finansiering.

Ferde sitt mål er at dette grøne rammeverket skal møta beste praksis ved å følgja relevante standardar og retningslinjer i den grøne finansmarknaden. Rammeverket er derfor basert på finansiering av aktivitetar som er inkluderte i EUs taksonomi og kartlagte mot dei ulike kategoriane i ICMA Green Bond Principles (ICMA GBPs) og relevante berekraftmål frå FN (UN SDGs).

Gjennom det grøne finansrammeverket bidreg selskapet til auka fokus på miljøfaktorar i utbyggingsfasen, og grøn finansiering gjev investorar moglegheit til å bidra til miljøvennleg infrastruktur, mellom anna gjennom finansiering av gang- og sykkelstiar i byar og lokalsamfunn.

Styring av relasjonar med leverandørar

Ferde er oppteken av at leverandørane våre bidreg til ei berekraftig utvikling. Derfor stiller vi krav på ulike område til alle leverandørane våre som deltek i anskaffingar og får tildelt kontraktar, mellom anna:

- Klima- og miljøkrav

- Krav om etterleving av Ferdes Code of Conduct (etiske retningsliner for leverandørar)
- Krav til løns- og arbeidsvilkår
- Krav om etterleving av *Åpenhetsloven*

Dette er med på å sikre god forretningsskikk og motverke regelbrot.

Åpenhetsloven skal fremja verksemdene si respekt for grunnleggjande menneskerettar og anstendige arbeidsforhold ved produksjon av varer og levering av tenester, ved å sikre allmenta tilgang til informasjon om korleis verksemdene jobbar for å hindre negative konsekvensar innan sosial berekraft.

Ferde gjennomfører aktsemdsvurderingar av leverandørane våre. Dette gjer vi ved å analysere leverandørane og be om uttalar om forhold som er regulerte av Åpenhetsloven. Vi følgjer opp leverandørar dersom vi oppdagar risiko for brot på dei grunnleggjande verdiane som lova byggjer på.

Personvern – GDPR
Ferde registrerer over 300 millionar passeringar årleg i bomstasjonane i dei tre eigarfylka. For kvar passering vert personopplysningar lagra. Ferde brukar desse opplysningane ved fakturering av bompasseringane. Selskapet sender ut om lag 1 000 000 fakturaer kvart år. Ferde varetek personvern og informasjonstryggleik ved å følgja etablerte rutinar, retningsliner og regelverk på området, samt rammeverk for informasjonssikkerheit. Selskapet vart i 2024 sertifisert etter ISO 27001-standarden.

IKT-strategi 2024–2026 – søkjelys på effektuttak av IKT-investeringane

Ferde har eit sterkt fokus på kontinuerleg forbetring og effektiv ressursutnytting. Sidan førre rapportering har selskapet gjennomført fleire tiltak for å effektivisera drifta og redusera kostnader knytte til IKT-tenestene.

Arbeidet har særleg vore retta mot å:

- automatisera manuelle prosessar
- sikra meir einskapleg, effektiv og påliteleg rapportering
- forbetra prosessane for fritaksregistrering
- styrkja informasjonstryggleiken i verksemda
- etablera og ta i bruk eit nytt, moderne datavarehus

For å realisera gevinstane av desse investeringane har Ferde etablert ein smidig arbeidsmodell der tverrfaglege team arbeider heilskapleg på tvers av fagområde. Denne arbeidsforma har gitt gode resultat og bidrege til at fleire av dei strategiske målsetjingane er nådde. Gjennom automatisering, standardisering av arbeidsprosessar og målretta bruk av generativ kunstig intelligens har selskapet oppnådd auka effektivitet og redusert manuelt arbeid.

I den noverande strategiperioden er det særleg arbeidet med å ta ut gevinstane frå det nye datavarehuset som står sentralt. Gjennom betre datakvalitet, meir tilgjengeleg styringsinformasjon og bruk av maskinlæring og kunstig intelligens skal Ferde bli meir datadriven i avgjerder og arbeidsprosessar. Dette legg grunnlaget for meir automatisert overvaking og analyse av verdikjeda, med mål om høgare inntektsfangst, redusert inntektslekkasje og meir effektiv drift.

Ferde har ein tydeleg ambisjon om å vere teknologileiande i bransjen. Selskapet vil difor halde fram med å ta i bruk ny teknologi, vidareutvikle arbeidsprosessane og realisere gevinstar frå gjennomførte investeringar. Kontinuerleg forbetring skal framleis vere eit berande prinsipp, slik at IKT i aukande grad bidreg til effektiv drift, betre styring og måloppnåing for selskapet.

Kvalitetsutvikling

Ferde sitt leiingssystem er basert på standardane ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 og ISO 27001:2022 og omfattar kvalitet, HMS, ytre miljø, berekraft, personvern og informasjonstryggleik. Selskapet er sertifisert etter alle dei tre standardane. Sertifiseringa inneber at eit uavhengig sertifiseringsorgan vurderer og stadfestar at leiingssystemet oppfyller krava i standardane.

Leiingssystemet legg til rette for god risikostyring og internkontroll, effektiv drift, påliteleg rapportering og etterleving av gjeldande lover, forskrifter og interne styringskrav. Dette bidreg til tillit til selskapet si verksemdsstyring. Ferde arbeider systematisk med kontinuerleg forbetring og vidareutvikling av leiingssystemet og arbeidsprosessane.

Risikostyring og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er integrerte element i selskapet si heilskaplege styring. Risikokomiteen gjennomfører periodiske identifikasjonar, vurderingar og oppfølging av relevante risikoar, med systematisk rapportering til styret i samsvar med fastsette retningslinjer. Som del av internkontrollen etablerer og overvakar selskapet nøkkelindikatorar for å følgje utvikling over tid og vurdere måloppnåing. Denne styringa bidreg til forsvarleg drift, auka robustheit og hø kvalitet i leveransane.

Internrevisjonar

I første halvår 2026 blei det gjennomført fire internrevisjonar. Tre av revisjonane omfatta utvalde område innan informasjonstryggleik og personvern, medan éin revisjon omfatta selskapet sitt byggherreansvar. Revisjonane stadfesta at etablerte tiltak og prosessar i hovudsak fungerer godt og etter føremålet. Det blei òg identifisert moglegheiter for vidareutvikling av leiingssystem, arbeidsprosessane og tilhøyrande dokumentasjon. Tiltaka blir følgde opp som ein del av Ferde sitt systematiske arbeid med læring og kontinuerleg forbetring.

Forretningsetikk

Som forvaltar av bompengar har Ferde eit særskilt ansvar overfor samfunnet. Selskapet skal gjennomføre oppdraget sitt på ein økonomisk forsvarleg og rasjonell måte, og all aktivitet i selskapet er forankra i prinsipp om god forretningsetikk. Selskapet skal til ei kvar tid etterleve gjeldande lover og reglar, sikre ansvarleg og etterretteleg drift, og gjennomføre samfunnsoppdraget på ein transparent og tillitsskapande måte.

HMS og byggherreansvar

HMS -arbeidet i Ferde er forankra i selskapet si HMS-policy, som har som formål å skapa ein trygg, sikker og helsefremjande arbeidsplass for alle medarbeidarar, innleigde og leverandørar. Som ein del av det systematiske HMS- arbeidet etablerer Ferde årlege HMS-mål og ein tilhøyrande HMS-handlingsplan, som skal sikra kontinuerleg fokus, styring og forbetring gjennom året.

Som ansvarleg for vegkantutstyr i bompengeprosjekta har Ferde òg HMS- ansvar når det vert utført arbeid på stasjonar og teknisk utstyr. Dersom arbeidet fell inn under byggherreforskrifta har Ferde byggherreansvaret, med mindre anna er avtalt med oppdragsgjevar. Så langt i 2026 har Ferde hatt byggherreansvar i samband med

etablering av nye stasjonar for Bypakke Haugesund og fastlands Karmøy, inkludert riving av eksisterande anlegg. I tillegg har Ferde hatt byggherreansvar i samband med utskifting av eldre teknisk utstyr i Førde og Bømlo.

Ferde har kontinuerleg fokus på å ivareta pliktene sine som byggherre gjennom gode rutinar for risikostyring og systematisk HMS oppfølging. Dette omfattar mellom anna HMS-møter med leverandørar, gjennomføring av vernerundar og nødvendig kontroll av prosjekt- og HMS-dokumentasjon.

I 2026 har Ferde gjennomført ein internrevisjon av byggherreansvaret. Føremålet med revisjonen var å vurdere om selskapet sin praksis er i samsvar med interne rutinar og krava i byggherreforskrifta. Revisjonen viser at Ferde har etablert gode rutinar, og at desse vert etterlevde i gjennomføringa av prosjekta. Samstundes vart det identifisert eitt avvik og tre forbetringspunkt, som selskapet vil arbeide vidare med i 2026.

Kompetanseplan

Ferde har eit overordna mål om å utvikla og foredla medarbeidarane sine, slik at kompetansen vert verande i selskapet. Dette skal vi oppnå gjennom å ha høgt fokus på trivsel, medverknad, kompetanseutvikling og kontinuerleg forbetring av arbeidsprosessar. Desse faktorane er viktige drivarar for motivasjon og engasjement i arbeidskvardagen.

I 2026 har Ferde vidareført satsinga på å styrkje den digital kompetansen i organisasjonen, med opplæring i kunstig intelligens som et sentralt tiltak. Målet er både å auka den praktiske bruken av KI og å utvida forståinga for korleis teknologien kan frigjere tid, styrkje kvaliteten og skape nye moglegheiter i arbeidsprosessane. Det er òg gjennomført kompetanseheving knytt til økonomisystemet, med formål om å gje medarbeidarane betre innsikt i systemet sine moglegheiter og leggje til rette for forbetring av arbeidsprosessar.

For å styrke intern kompetanse på kontroll og kvalitetsarbeid har Ferde utdanna to internrevisorar i 2026. Dette vil styrkje selskapet si evne til å gjennomføre eigne internrevisjonar og til å vidareutvikle gode styrings- og kontrollprosessar.

For medarbeidarar som ønskjer å ta fagbrev i kontor- og administrasjonsfaget, bidreg Ferde med både praktisk tilrettelegging og økonomisk støtte.

Ferde sin kompetanseplan vert følgd opp av HR i samarbeid med avdelingsleiarane for å sikre god framdrift, forankring og gjennomføring av aktuelle tiltak på tvers av organisasjonen. Som ein del av arbeidet med ny strategi for selskapet hausten 2026, vil det òg bli utarbeidd ein ny kompetanseplan som skal støtte opp under dei strategiske prioriteringane og kompetansebehova i den komande strategiperioden.

Utvikling av vegkantsystemet

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

Flytting av stasjonar

- Følgjande stasjonar i Bypakke Nord – Jæren (bymiljøpakken) er/vert råka av byggeprosjekt (Bussveien m.m.):

    - ✓ **CP304 Oalgata**, portabel stasjon vart sett i drift 17. august. Ferde forventar at denne stasjonen vert ståande i drift her i om lag eit år, kanskje noko lengre. Erfaringa hittil er at denne stasjonen fungerer svært bra.
    - ✓ **CP110 Lagårdsveien**, ikkje noko nytt frå dette prosjektet.

- I Samferdselspakke for Kristiansandsregionen står det igjen ein stasjon i **Vesterveien (CP7)** som skal skiftast ut med nytt utstyr frå Efkon. Statens vegvesen ønskjer ei rask flytting av bomstasjonen i Vesterveien, raskare enn kva som var sagt, medan levering og montering av ny portal og nytt innkrevjingsutstyr kan bli vanskeleg å få på plass innan desember 2026. Vesterveien er den siste av dei gamle stasjonane i pakken som Q- Free hadde. Den nye stasjonen kjem om lag 350 meter unna den gamle som blir demontert.

Komande /nye stasjonar

- **Sotrasambandet** (stasjonar på ny og gamal bru), prosjektet er forseinka. Planlagt opning vert etter 2027. Ferde arbeider mot å kunna ha stasjonane klare for innkrevjing til 1. oktober 2027. Vi er no i dialog med prosjektet. Området ser uproblematisk ut i grunnarbeid og etablering av stasjonsområde. Ferde har kontakt med Efkon for å sikra at vi får nyaste teknologi i utstyret som bli montert i portal. Utstyret vert kjøpt på rammeavtalen som vi har med Efkon

- **E134 Seljestad – Røldal**. Ein bomstasjon i tunell kjem på plass til 2030.

- **E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest.** Det står igjen å opna to stasjonar/delstrekningar. Den neste siste opnar i 2028 og den siste i 2031.

- **E16 Arna – Stanghelle**. Prosjektet er nyleg vedteke i Stortinget. Det er mange år til innkrevjinga skal starta opp.

- **E18 Tvedestrand – Dørdal** (sjå lenger bak i rapporten).

Nytt innkrevjingsutstyr i gamle stasjonar

Førdepakken og Bømlopakken (Spissøy) har begge fått nytt innkrevjingsutstyr og er no i full drift under ny leverandør (Q-Free). Smidig og godt utført utskifting gjennomført av Q-Free, med god drift frå start samt lite nedetid i overgangen fra gamalt til nytt utstyr. Utskiftinga inkluderte også ei forsterking av portalen sin vertikale del. Utstyret er leasa, ikkje kjøpt inn.

Nedrigging av stasjon

Ferde har utført riving av vår del (i hovudsak dreier dette seg om portalar, frå boltar og opp, og teknisk skap) på dei gamle stasjonane i Haugalandspakken.

Trafikkdata på Ferde.no

Ferde ønskjer å dela bompengedata med omverda. Tilgang til bompengedata kan vera nyttig i samfunnsplanlegginga, særleg innafor samferdsle- og transportplanlegging. Ferde ønskjer også , i samsvar med verdiane til selskapet, å vera open om aktiviteten

på bompengeområdet. Derfor har vi no fått på plass ei nettside med trafikk- og inntektsdata. Sida finn ein her:

https://ferde.no/passeringer-og-inntekt

6.2. Driftsoppgåver

Ordinær drift
Ferde skal i 2026 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje, dvs. prosjekta som er vedteke i Stortinget kor det ligg føre signert prosjektavtale ev. tilleggsavtale til prosjektavtale.

Fakturagrunnlag for forvaltning og drift av AutoPASS nasjonal kjerne
Ferde meiner at Vegdirektoratet ikkje har gjeve tilstrekkjeleg underlag/spesifikasjon av fakturaene for drift og forvaltning av AutoPASS nasjonal kjerne. Selskapet held derfor tilbake betaling inntil slikt underlag/spesifikasjon vert gjeve. Vegdirektoratet held i brev frå 2.7.2026 fast på at det ikkje er rettsleg grunnlag for dei framsette krava til ytterlegare dokumentasjon. Ferde skriv i brev til Vegdirektoratet 25.8.2026 at

«Vi har innledet en dialog med Samferdselsdepartementet om fakturering/underlag nasjonal kjerne. Vi vil derfor avvente med å svare på brevet inntil dialogen med departementet er avsluttet».

Avslutting sidan førre eigarrapport
Innkrevjinga i Haugalandspakken vart avslutta 30. mars 2026 kl. 11.00.

Takstendringar sidan førre rapportering
Prisjustering av bompengetakstane

Prosjekt	Dato for takstendring
Askøypakken	20.5.2026
Førdepakken	20.5.2026

Kvammapakken	20.5.2026
Nordhordlandspakken	20.5.2026
Bømlopakken	21.5.2026
E39 Rogfast	21.5.2026
Rv13 Ryfast	21.5.2026
E18 Tvedestrand - Arendal	22.5.2026
E39 Svegatjørn - Rådal	22.5.2026
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	22.5.2026
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	03.6.2026

Redusert rabatt for nullutsleppskøyretøy/auka elbiltakst

Prosjekt	**Dato for takstendring**
Bypakke Bergen	25.3.2026
Nordhordlandspakken	31.8.2026

Justering opp til fastsett gjennomsnittstakst

Prosjekt	Dato for takstendring
Kvinnheradpakken	1.6.2026
Bypakke Nord – Jæren (Bymiljøpakken)	4.8.2026

Oppstart av ny innkrevjing

Prosjekt	Dato for oppstart
Bypakke Haugesund – og fastlands Karmøy	30.3.2026. kl.12.00

Bypakke Haugesund- og fastlands Karmøy

Stortinget vedtok 4.6.2024 ein ny bompengepakke (bypakke) for Haugesund- og fastlands Karmøy, Prop 68 S (2023-2024). Det er lagt til grunn 3 170 mill. kr i nettobompengeinntekter og 15 år med innkrevjing. Pakken har mål om nullvekst i personbiltransport. Pakken omfattar fem store veg- og gateprosjekt, ni gang- og sykkelprosjekt og sekkepostar for programområdetiltak. Samla er investeringsvolumet om lag 4,7 mrd. kr (2024 kr).



11 bomstasjonar er sett opp i byområdet. Bomstasjonane dannar ein ring omkring sentrumsnære område i Haugesund, og ein annan ring sør i byområdet. Bomstasjonane i sentrumsringen står på dei same plassane som

stasjonane i Haugalandspakken, medan ein del av stasjonane i den søre ringen er nye. Dei nye bomstasjonane har innkrevjing i begge køyreretningane.

Les meir om prosjekta i pakken her:

https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bompengeprosjekter/bypakke-haugesund-karmoy/

Takstsaker til lokalpolitisk behandling
Det er per i dag ingen takstsaker frå Ferde som er sendt til lokalpolitisk behandling.

Takstsøknadar i Vegdirektoratet
Det er per i dag ingen takstsøknadar frå Ferde til handsaming i Vegdirektoratet

6.3. Framtidige prosjekt

Prosjekt som er vedteke i Stortinget, og som har oppstart av innkrevjing etter 2026.
Rv555 Sotrasambandet, Sotrabrua

Sotrasambandet er forseinka og er venta å opna først etter 2027. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Grunna endra profil i milepælsutbetalinga i dette OPS- prosjektet er garantien for låg. Sak i Vestland fylkeskommune om auka garanti for bompengelånet skal etter planen behandlast i fylkestinget 29.-30. september. Det er uvisst kva fylkestinget vedtek.

Bruttobompengeinntekter er rekna til om lag 7,3 mrd. 2018 kr og det er føresett at Ferde sitt bompengebidrag til prosjektet er 6,5 mrd. 2018 kr. Innkrevjinga vil skje i stasjonar på ny og gamal bru, begge vegar.



Bilete: Karoline Rage

Taksten i takstgruppe 1 er i proposisjonen sett til 50 kr i 2018 kr. Denne vil bli prisjustert med utviklinga i byggekostnadsindeksen fram mot opning i 2027. Då vert den truleg om lag 70 kr. Det vil bli innført maksimal elbiltakst (per i dag 70 prosent) 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, Vegårdshei, 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 samtale mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans. Bruttobompengeinntektene er rekna til om lag 5 950 millionar 2020 kroner. Av desse føreset ein at 3 910 millionar 2020 kroner vert nytta til å dekka delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekka finansieringskostnadar og innkrevjingskostnadar. Bompengeperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar.

Prosjektet skulle ifølge planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028. Nye Veier har gjennomført ei verdioptimalisering for å kunna realisera prosjektet økonomisk og gjera det meir berekraftig.

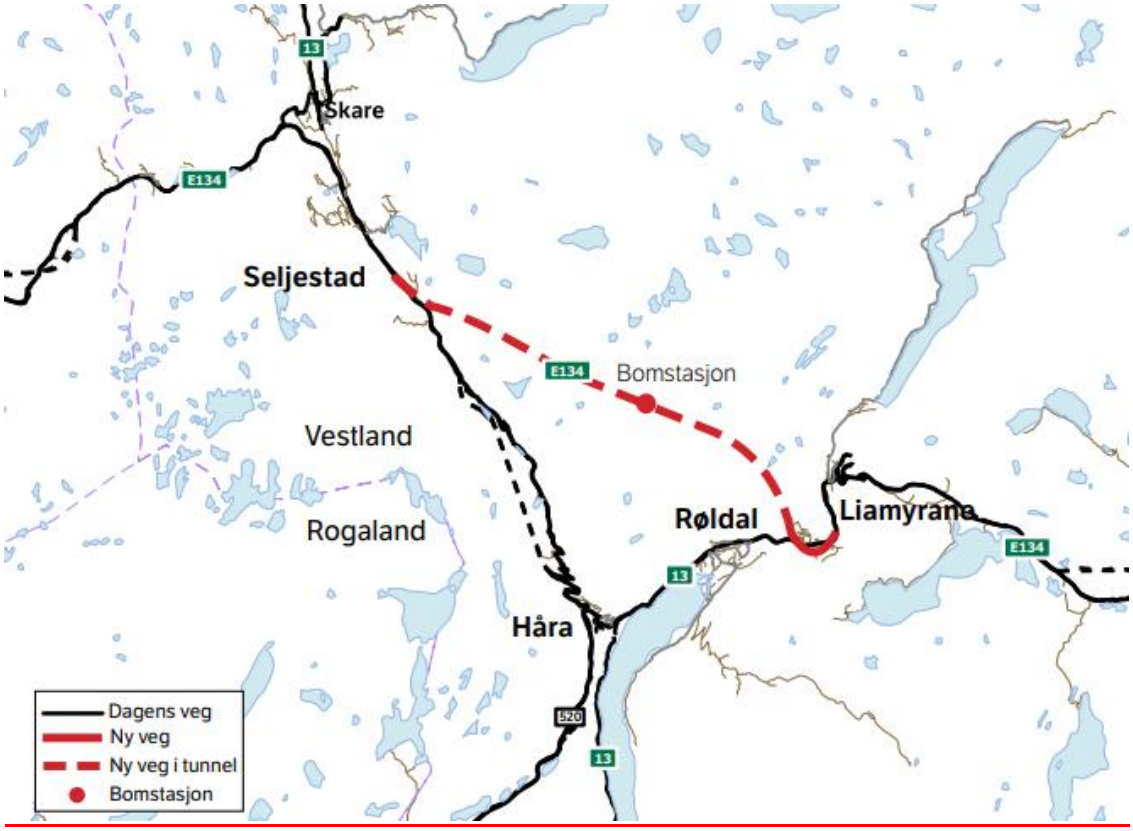
Reguleringsplan for Kragerø-Bamble er vedtatt i begge kommunane. For Tvedestrand-Risør er kommunedelplan vedtatt i begge kommunane.

I samsvar med Nye Veier sitt mandat skal samfunnsøkonomisk lønsemd og likviditet i selskapet vektleggjast i prioriteringa av prosjekt. Det er derfor uvisst kor tid det vil koma bompengeinnkrevjing i dette prosjektet.

E134 Røldal – Seljestad

Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland* vart vedteke i Stortinget 11.4.2024. Ferde signerte prosjektavtale 4.7.2024. Prosjektet E134 Røldal–Seljestad er fyrste byggjetrinn på strekninga E134 Vågsli–Seljestad, og det er eit viktig bidrag til ein meir vintersikker veg over Haukeli, som vil betra trafikktryggleik og framkomst. Prosjektet omfattar i hovudsak ny tunnel som vil redusera stigninga vesentleg og korta ned strekninga med om lag 6 km. Reisetida vert redusert med om lag 18 minuttar for tunge køyretøy og om lag 12 minuttar for personbilar.

Det er lagt til grunn eit bompengebidrag på 691 mill. 2024 kr. Dette utgjer 16,9 prosent av finansieringsramma. Garantibeløpet er samla 1367 mill. kr. Fylkestinget vedtok 9.12.2025 å halvera denne fylkeskommunale ramma til 684 mill. kr. mot at staten garanterer for den andre halvparten. Drivinga av ny tunell skjer no både frå vestsida og austsida. Innkrevjinga vil skje som etterskottsinnkrevjing i ein bomstasjon i tunell, og innkrevjingsperioden er 15 år. Det er lagt opp til at rekvireringa frå Ferde startar frå 2027 og at bompengeinnkrevjinga kan ta til 31.10.2030.



E16 Arna – Stanghelle

Prop. 97 S (2024- 2025) om utbygging og finansiering av fellesprosjektet (jernbane og veg) Arna - Stanghelle i Vestland fylke vart vedteke i Stortinget 2.6.2025.

Fellesprosjektet omfattar tre nye tunellar på E16 og to nye tunellar på jernbanen på ei nær 30 km lang strekning. Brutto bompengeinntekter i 2025-prisnivå er rekna til om lag 7 250 mill. kr. Det er lagt til grunn eit bompengebidrag på 3 350 mill. 2021-kr, som utgjer 4 215 mill. 2025-kr.



.

Bilete: Statens vegvesen

Ny samla garantiramme på 9800 mill. kr vart vedteke i fylkestinget 11.desember 2024, sak PS145/2024. Prosjektet kan få statleg delgaranti opp til 50 prosent av garantiramma.

Innkrevingsperioden er 15 år. Det er lagt opp til seks bomstasjonar, kanskje sju. Byggetida er forventa å vere om lag 12 til 14 år. Deretter vil bompengeinnkrevjinga starta opp på ny veg og på sideveg. Førebels utrekna takstnivå i 2025 kroner er 75 kr. i takstgruppe 1 og 150 kr. i takstgruppe 2.

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

E39 Ytre ringvei, i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren

Bystyret i Kristiansand vedtok 16.02.2022 Nye Veier sitt framlegg til delvis bompengefinansiering av E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren. Men dette faglege grunnlaget er no så gamalt at det må oppdaterast og behandlast på nytt lokalpolitisk. Reguleringsplanen vart vedteke av bystyret i Kristiansand

28.01.2026. Den vidare framdrifta i prosjekter er også avhengig av Nye Veier sin likviditet og Samferdselsdepartementet si behandling av prosjektet.



Kartet viser veitraseen med vei i tunell som stiplet linje og vei dagen med hel strek

Bilete: Nye veier

E39 Bue – Ålgård

Fylkestinget i Rogaland vedtok 23.02.2021 å delfinansiera Nye Veier sitt prosjekt ny E39 mellom Bue i Bjerkreim kommune og Ålgård i Gjesdal kommune. Garantibeløpet var då på 844 mill. kr. Bompengebidraget er 598 mill. 2020 kr og utgjer om lag 20 prosent av finansieringsopplegget. Grunna kostnadsvekst vedtok fylkestinget 26.04.2022 å utvida garantiramma til 972 mill. kr. Brukarane av ny E39 Bue-Ålgård betalar for lengda ein køyrer, og med ein lik kilometertakst på heile strekninga. Det vert to bomstasjonar – ein på strekninga Bue-Skurve - og ein på strekninga Skurve - Ålgård. Reguleringsplanane for ny E39 mellom Bue og Ålgård er vedteke av kommunestyra i Bjerkreim og Gjesdal. Prosjektet er ikkje prioritert av Nye Veier for utbygging. Truleg har ikkje selskapet likviditet til å starta bygginga her før om ein del år. Derfor ventar ein med å få på plass fagleg grunnlag og proposisjon. Det er ein risiko ved å ha dette på plass for tidleg.

Potensielle bompengeprosjekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk

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

- Vestland fylkeskommune held på med å laga eit fagleg grunnlag for ein bompengepakke på Osterøy, etter førespurnad frå Osterøy kommune. Hovudprosjektet i pakken er Fv.566 Vesetgjelet. Det er venta at pakken kan behandlast lokalpolitisk våren 2027.

- Askøy kommune har gjort vedtak om å utgreia ein Askøypakke II. Fylkesutvalet i Vestland bad i møte 21. mai 2026 om at fylkesdirektøren startar arbeidet med å utarbeida eit fagleg grunnlag i samråd med Askøy kommune.

- Alver kommune ønskjer å søkja om 3 års forlenging av Nordhordlandspakken.

- Det kan bli aktuelt med ein ny Alverpakke etter at innkrevjinga i Nordhordlandspakken er avslutta.

- Høyanger kommune har bedt Vestland fylkeskommune om å sjå på om Fv. 55 Tronvik - Ulvåna kan utbetrast gjennom bompengefinansiering. Fylkeskommunen vurderer om det er mogleg å redusere tiltaket slik at det kan finansierast gjennom bompengar.

- Vestland fylkeskommune ser på mindre tiltak på dei siste parsellane på Fv. 57 Sætenes – Holmeli som kan finansierast av bompengar.

- Fv 545 Stord vestside. Fitjar kommune har bedt om å vurdera bompengar på strekninga på Stord-sida av tiltaket

- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde). Prosjektet er prioritert i første periode av Nasjonal transportplan 2025 – 2036. Men prosjektet er blitt dyrare enn forventa. Statens vegvesen ønskjer derfor å omregulera til nytt tunnelpåhogg i sør ved Kleiva, som gir ei innkorting av tunellen på om lag 1 km, og som vil gje ei venta innsparing på om lag 300-400 mill. kr. Førde kommune har motsett deg denne løysinga.

- Revidert bompengeopplegg for E39 Svegatjørn – Rådal. Statens vegvesen har tilrådd eit nytt bompengeopplegg for E39 Svegatjørn–Rådal med etablering av to nye bomstasjonar og omvendt timeregel på sideveg. Kommunane og

fylkeskommunen vil ikkje akseptere premissen om innføring av bompengar inn mot kommunesenteret. Fylkeskommunen og kommunane ønskjer i staden å innføre eit system med reduserte takstar på sideveg. I brev frå fylkeskommunen til Samferdselsdepartementet frå 3.7.2026 er det vist til at prognosane for inntekter på E39 Svegatjørn-Rådal tydar på at prosjektet kan nedbetalast vesentleg raskare enn venta og at reduserte takstar difor bør kunna finansierast innanfor gjeldande rammer gitt i prop 134 S (2013-2014) for innkrevjingstid, og utan å auka takstane på E39 ved Endelausmarka. Fylkeskommunen ber om at departementet opnar for å fremja ein proposisjon for reduserte takstar på sideveg for E39 Svegatjørn-Rådal, og gir Statens vegvesen eit oppdrag om å utgreie eit slikt alternativt bompengeopplegg.

- Fv49 Tokagjelet i Vestland. Det vert vurdert delvis bompengefinansiering av Fv49 Steinsdalen- Eikedalen (Tokagjelet). Dette arbeidet vert sett på i ein utviklingsstrategi for arm til Bergen, der ein også vurderer finansieringa for Oddadalen og prosjektet «poll til poll».

- Planar om ein pakke for vidareutvikling av Fv547 på Karmøy. Sak om strategival for videre planarbeid og framtidig bompengepakke var oppe i kommunestyremøte i april 2024, men ingen av forslaga fekk fleirtal. Det ligg også ei motsegn til avklaring i KDD, før Karmøy kommune eventuelt kan ta saka opp igjen.

- Ny omkøyringsveg Fv44 Egersund sentrum. Det er gjort ein moglegheitsstudie. Det er ikkje teke noko ytterlegare initiativ til eit bompengeopplegg.

- E39 Bue – Bilstad, Bilstad – Kvinesdal og Kvinesdal – Lyngdal. I regi av Nye Veier. Her ligg det ikkje føre bompengevedtak.

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

Eigarmøte i 2026

Basert på styrevedtak frå og i samråd med fylkeskommunane har Ferde fastsett slikt gjenståande eigarmøte for 2026:

Møte	Dato	Klokkeslett
Eigarmøte nr. 2	2. oktober 2026	Kl. 10:00 – 11: 00

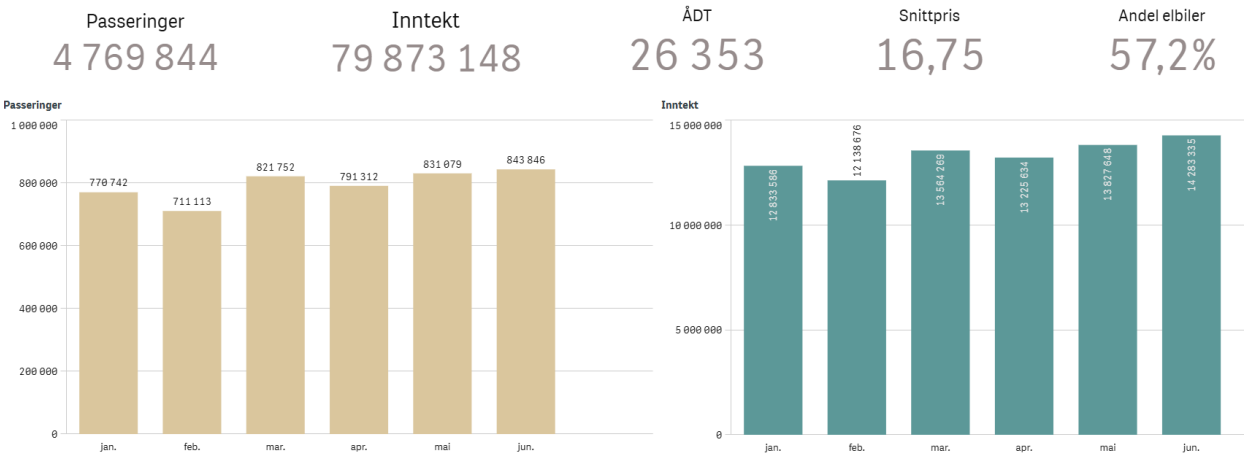
Eigarmøta vert på Teams.

VEDLEGG Prosjektøkonomi – trafikk og inntekter

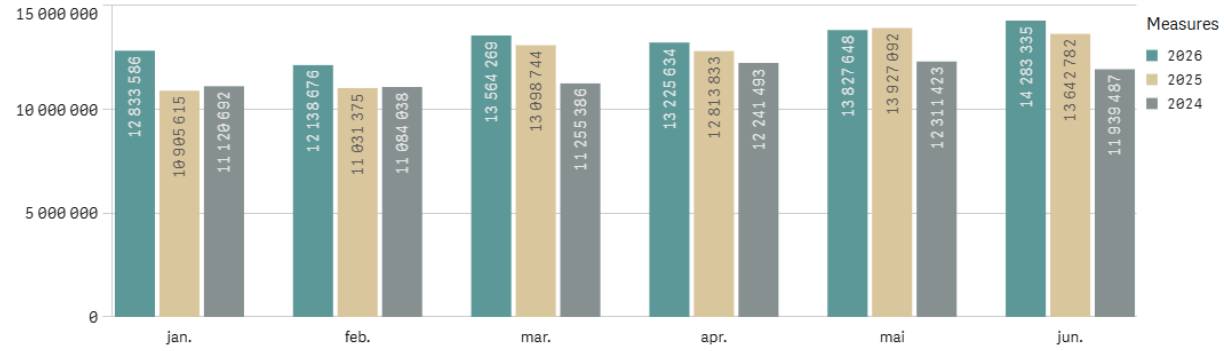
Merk at det kan vera små differansar mellom prosjektarka her og tabellane lenger framme, då tala for same periode endrar seg litt over tid og er tatt ut på litt ulike tidspunkt – i tillegg er det ein del avrundingar.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Askøypakken	Prop. 197 S (2012–2013). Prop. 101 S (2022-2023)	Vestland fylkeskommune	2014 – 2028 (2033)

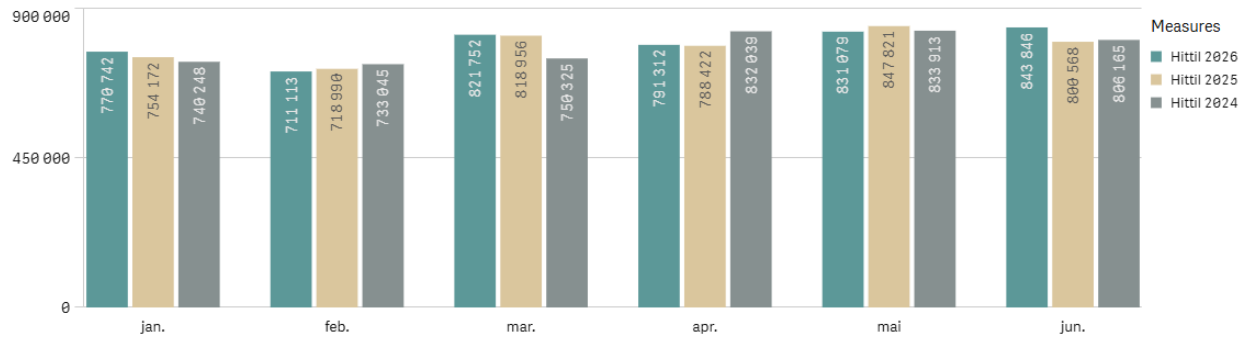
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026, 2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026, 2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 26 353. Det er 1795 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 16,75 kr. Det er 0,1 kr. lågare enn fastsett for året.

Passeringsinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 79,8 mill. kr. Det er 5,9 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 4 769 844 i første halvår. Det er 0,9 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

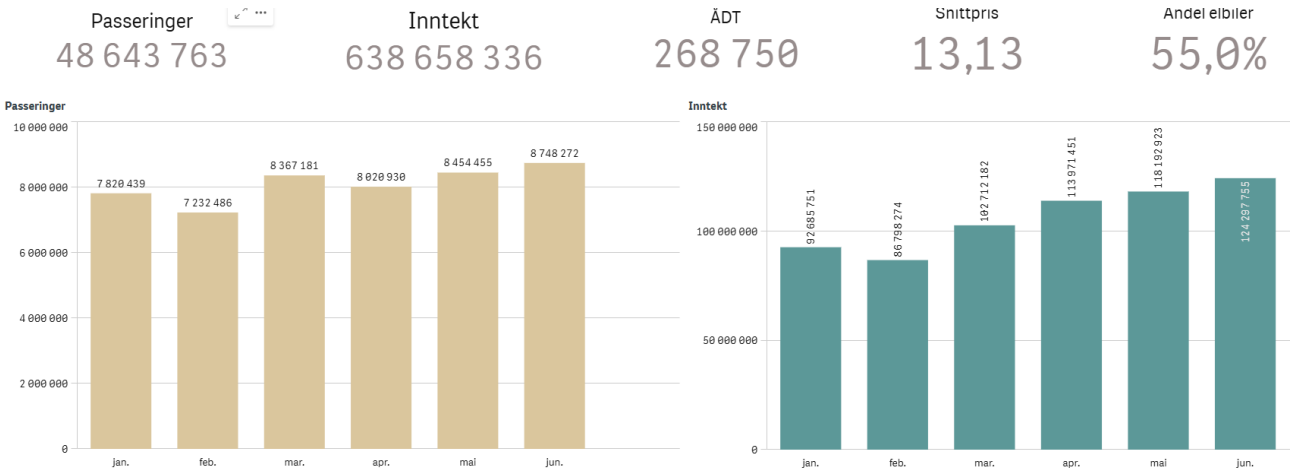
Andel elbilpasseringar er 57,2 prosent i første halvår 2026. Det er 4,8 prosent høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 44,7 prosent i første halvår 2026. Det er 0,2 prosent høgare enn i same periode i 2025. 69,3 prosent av fritakspasseringane er grunna i timesregelen.

Merknader

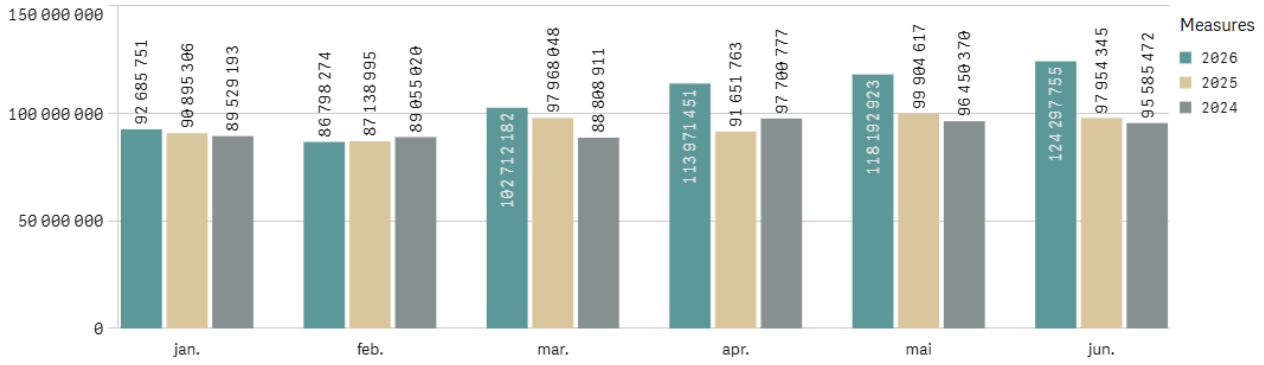
Ferde har i 2025 fått fullmakt for resten av innkrevjingsperioden til å søka om takstjustering for å halda snittaksten oppe. Takstane vart sist KPI-justerte 20.mai. Ferde er kjent med at Vestland fylkeskommune og Askøy kommune ser på ein ny pakke på Askøy, då det ikkje er mogeleg å forlenga gjeldande Askøypakke utover innkrevjinga som vert avslutta i 2033.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Bergen	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 - 2038

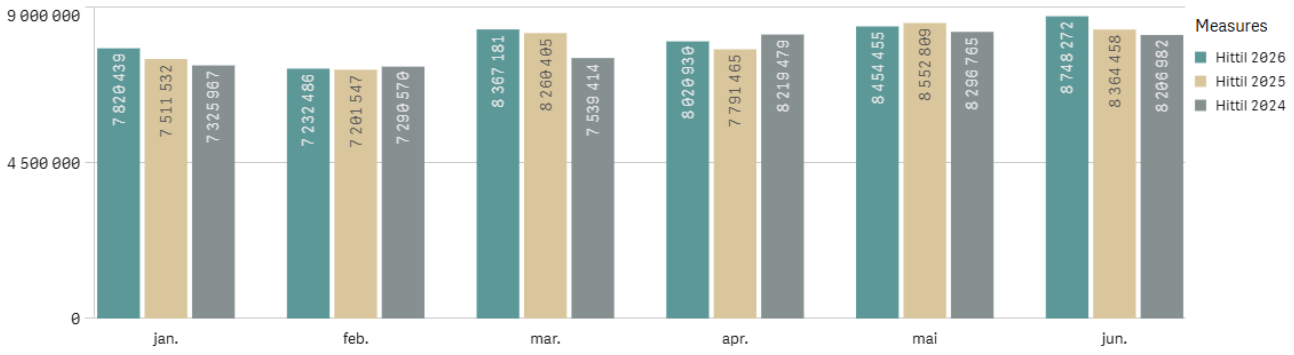
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekter første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026, 2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 268 750. Det er 18 750 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 13,13 kr. Det er 2,11 kr. lågare enn fastsett. I 2. kvartal 2026 er snittaksten 14,1 kr.

Passeringsinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 638,6 mill. kr. Det er 12,9 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 48 634 763. Det er 0,9 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

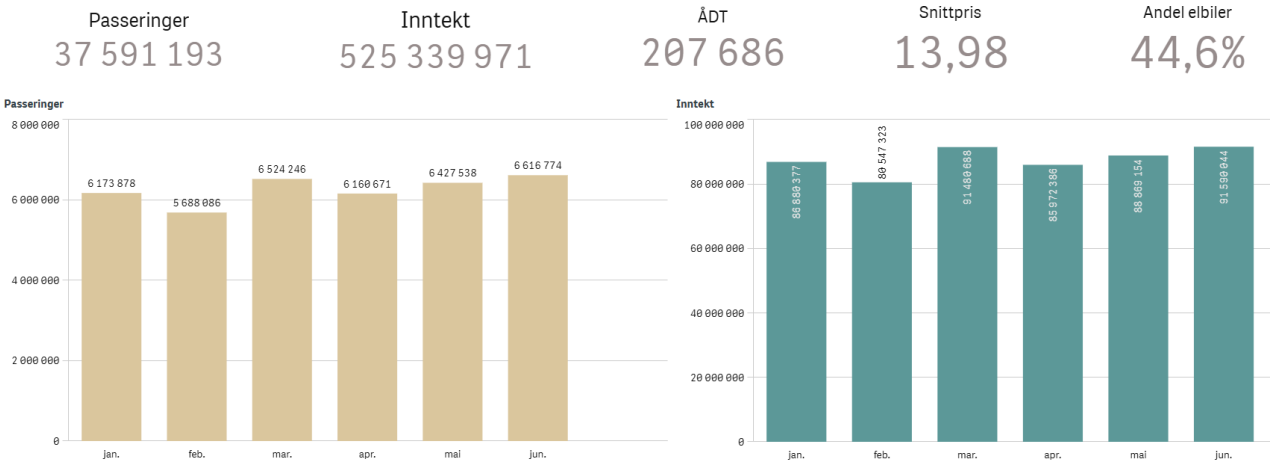
Andel elbilpasseringar er 55,0 prosent i første halvår 2026. Det er 4,8 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 47,5 prosent i første halvår 2026. Det er 0,2 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. 75,4 prosent av fritakspasseringane er grunna i timesregelen.

Merknader

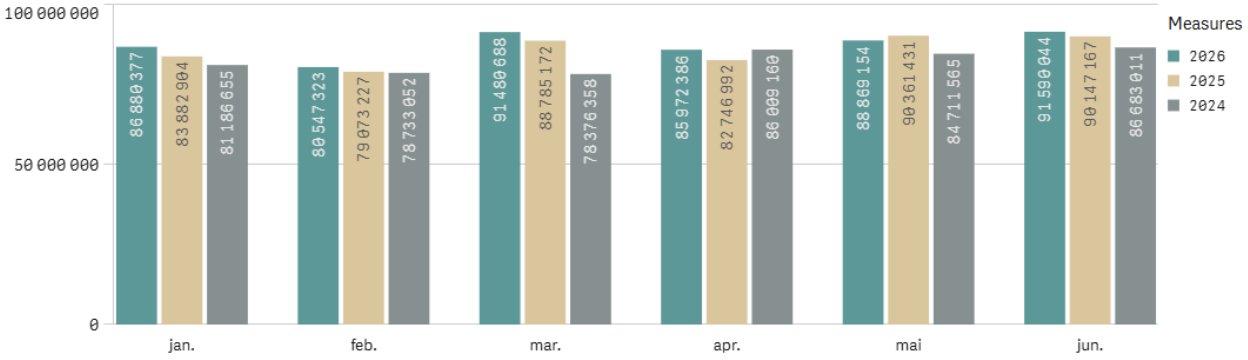
Auka elbiltakst frå 25. mars 2026 har auka inntektene og snittaksten, men framleis er snittaksten lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Utskifting av fossilbilar med elbilar held fram og reduserer snittaksten og inntektene. Auken i elbiltaksten i takstgruppe 1 har ikkje redusert trafikken. Tal passeringar i takstgruppe 1 i 1. kvartal 2026 er 2,1 prosent høgare enn i 2. kvartal 2025. Auken er på 10,8 prosent for elbil og tal passeringar frå andre køyretøy er redusert med 9,6 prosent.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	Prop. 47 S (2016 –2017) Prop 92 S (2024 – 2025)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

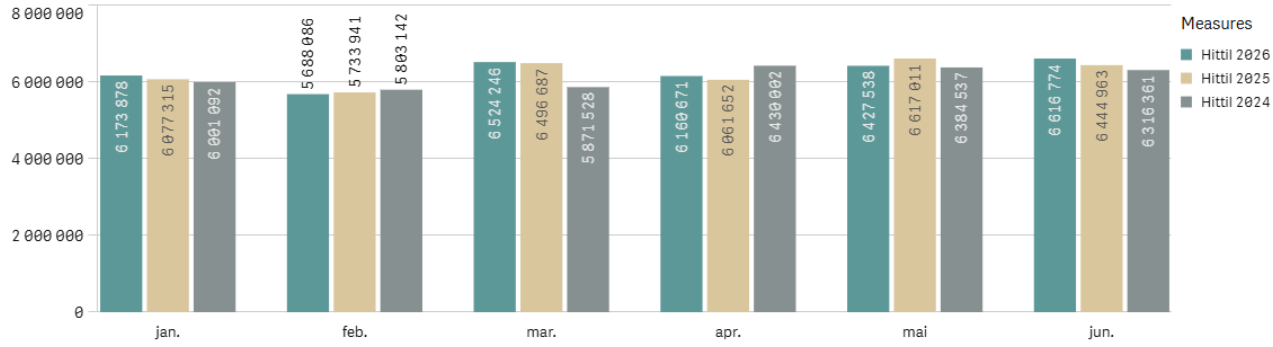
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026, 2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026, 2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 207 686. Det er 9 321 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 13,98 kr. Det er 1,07 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 525,3 mill. kr. Det er 2,0 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 37 591 193 i første halvår. Det er 0,4 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

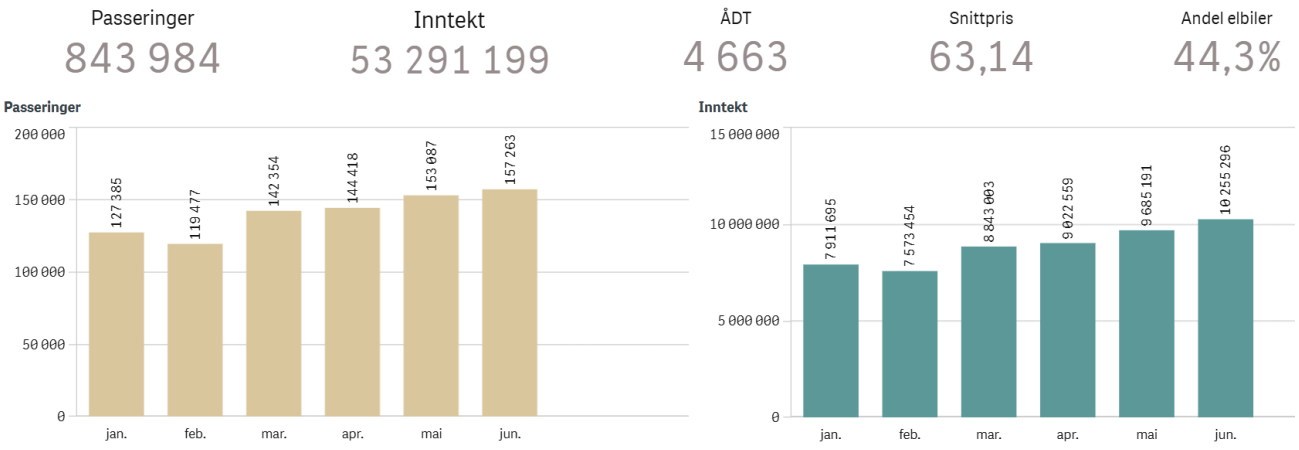
Andel elbilpasseringar er 44,6 prosent i første halvår 2026. Det er 5,5 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 33,2 prosent i første halvår 2026. Det er 0,5 prosentpoeng lågare enn i første halvår 2025. 79,4 prosent av fritakspasseringane er grunna i timesregel.

Merknader

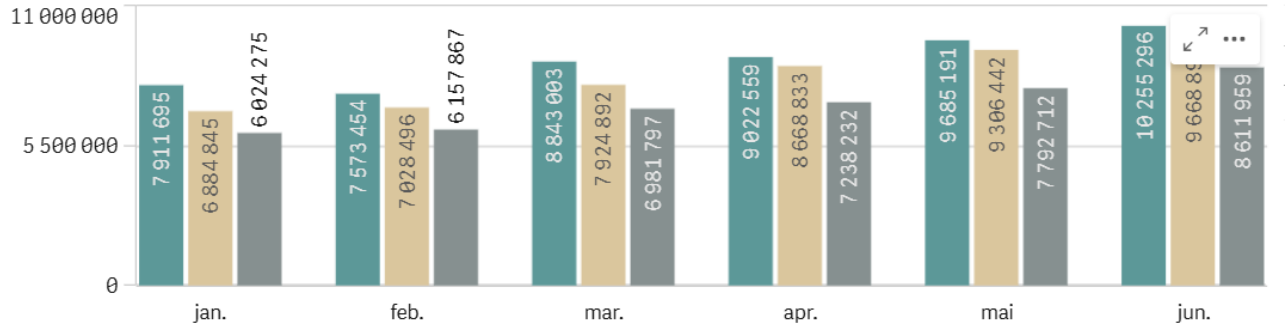
Merk at på grunn av kompensasjonen til Ryfast for felles timesregel med Bypakke Nord- Jæren vert om lag 15,2 mill. kr trekt ut frå inntekta på 525,3 mill. kr. Ferde fekk 10. juni 2026 fullmakt frå styringsgruppa i Bypakke Nord- Jæren til å søka om takstjusteringar for å opprettholda fastsett snittakst. Takstane i Bypakke Nord-Jæren vart sist justerte 4. august 2026, for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bømlopakken	St. prop. nr. 78 (2008-2009), Prop 2 S (2021-2022)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2037

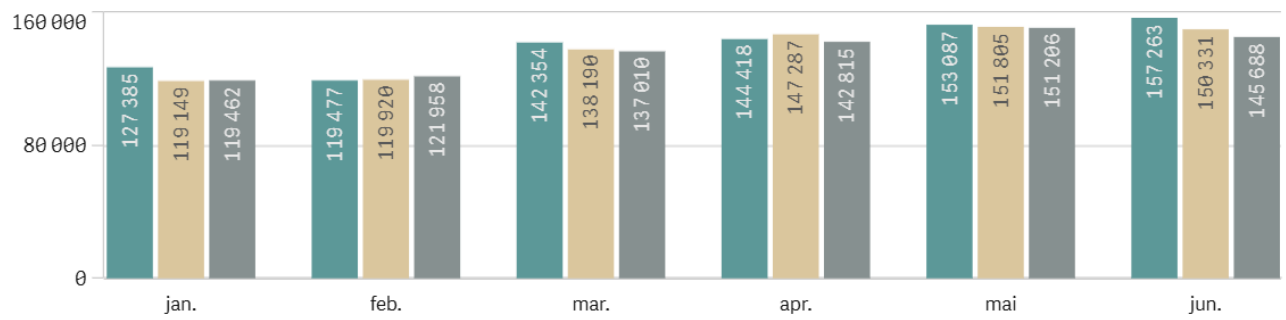
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026, 2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT første halvår 2026 er 4 663. Det er 635 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 63,14 kr. Det er 2,52 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 53,2 mill. kr. Det er 7,7 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar i første halvår er 843 984. Det er 2,1 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

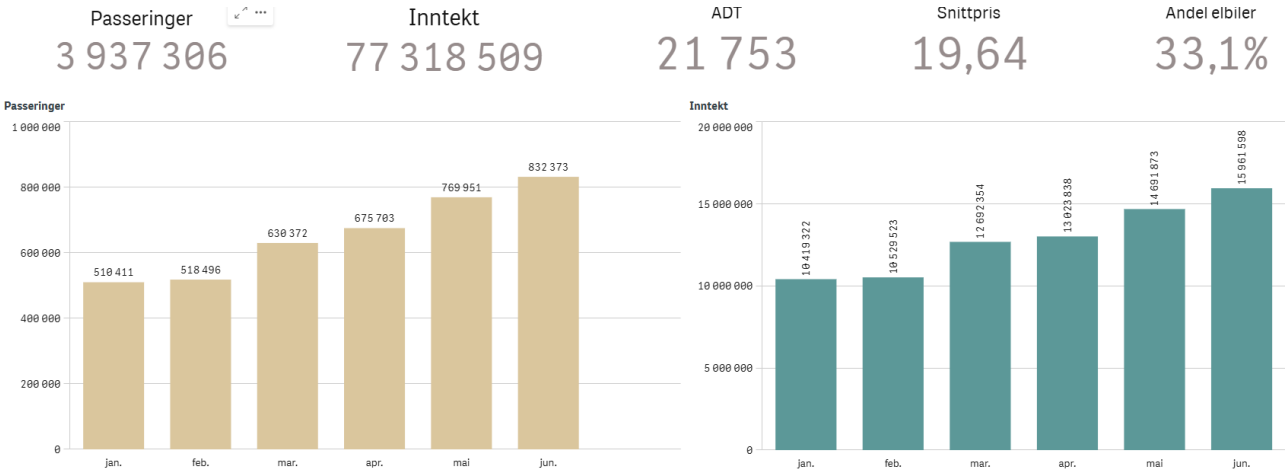
Andel elbilpasseringar er 44,3 prosent i første halvår 2026. Det er 5,9 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 8,4 prosent i første halvår 2026, det er det same som i første halvår 2025.

Merknader

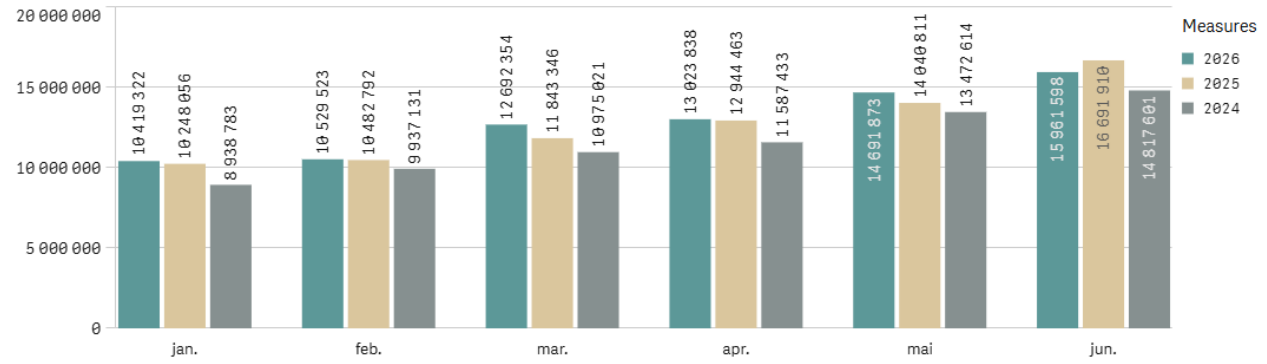
Inntektene er høgare enn i same periode i fjor. Men snittaksten er noko lågare enn føresett, noko som skuldast framleis veksande elbilandel. Takstane vart sist KPI-justerte 21. mai 2026.

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

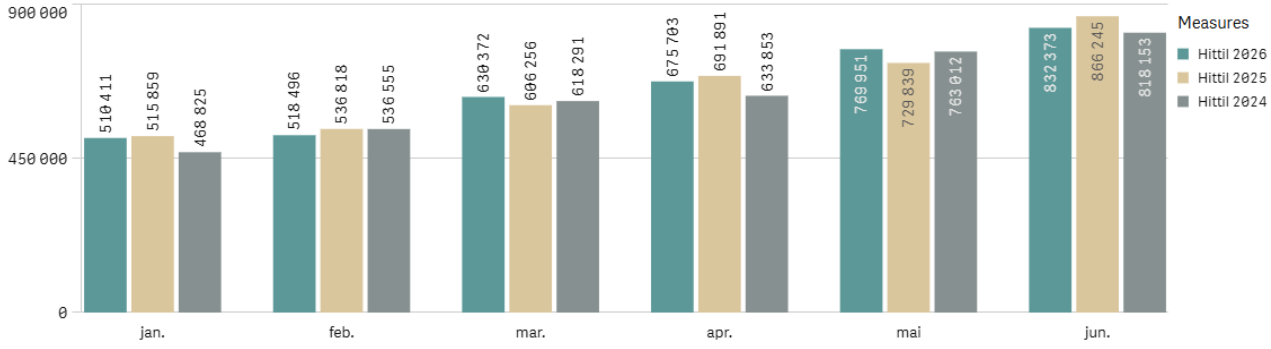
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekter første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 21 753. Det er 4 167 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 19,64 kr. Det er 3,16 kr. lågare enn fastsett på årsbasis.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 77,3 mill. kr. Det er 1,4 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 3 397 306 i første halvår. Det er 0,2 prosent lågare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

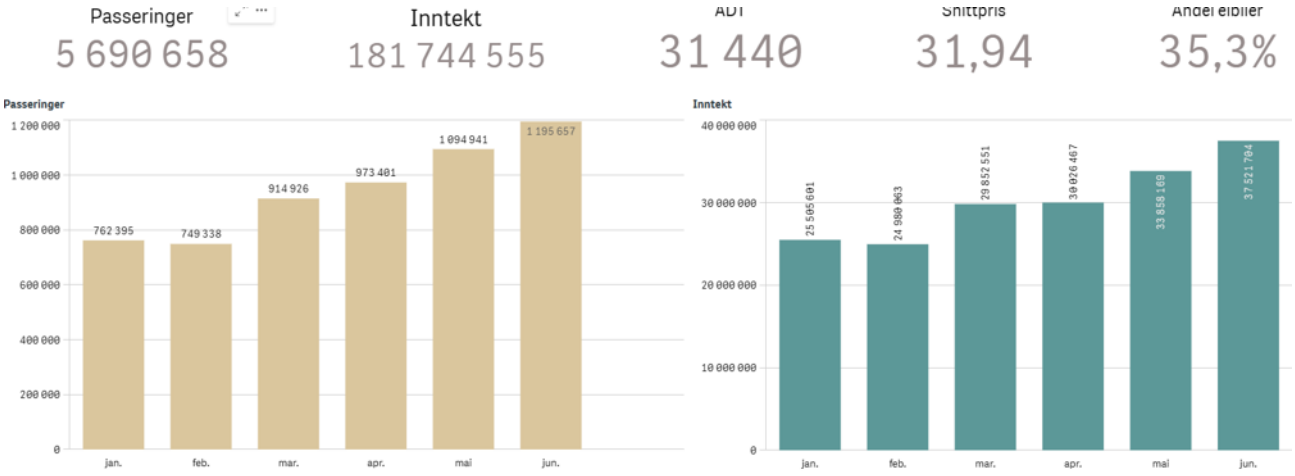
Andel elbilpasseringar er 33,1 prosent i første halvår 2026. Det er 6,3 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 0,9 prosent i første halvår 2026. Det er 0,1 prosent høgare enn i første halvår 2025.

Merknader

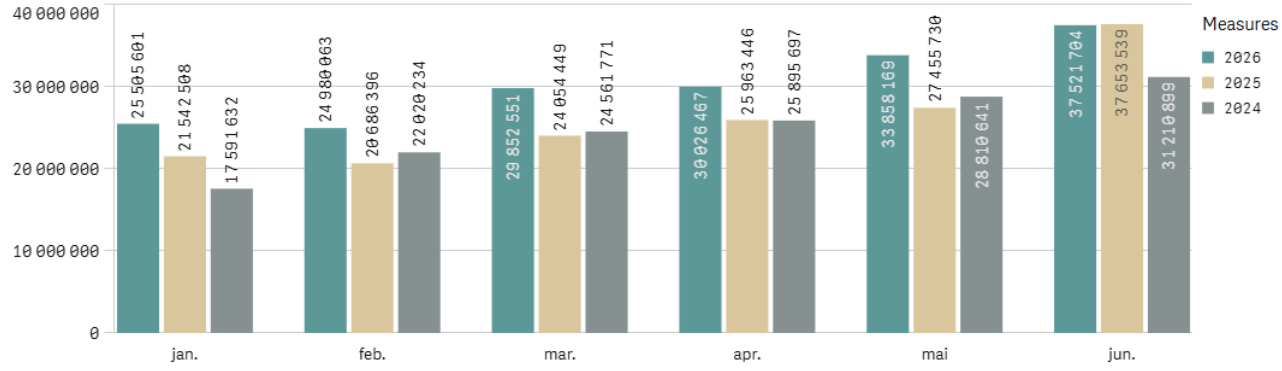
Trafikk og snittakst er lågare enn budsjettert. Grunna tilskott og finansielle forhold har det likevel ikkje vore naudsynt å justera takstane for å oppnå fastsett snittakst for at prosjektet skal bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingstida. Takstane vart sist KPI-justerte 22. mai 2026.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Prop. 135 S (2016–2017). Prop 89 S (2022-2023)	Nye Veier	2022 – 2045.

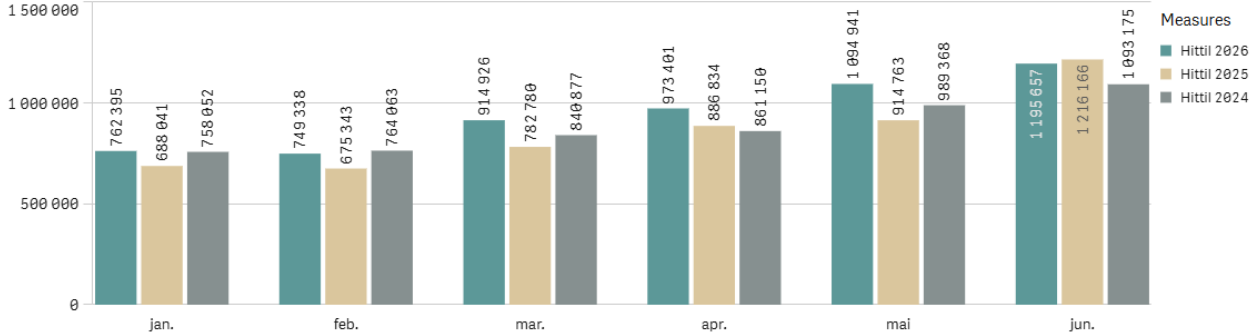
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 31 440. Det er 8 560 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 31,94 kr. Det er 2,3 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 181,7 mill. kr. Det er 15,5 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 5 690 568 i første halvår. Det er 10,2 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

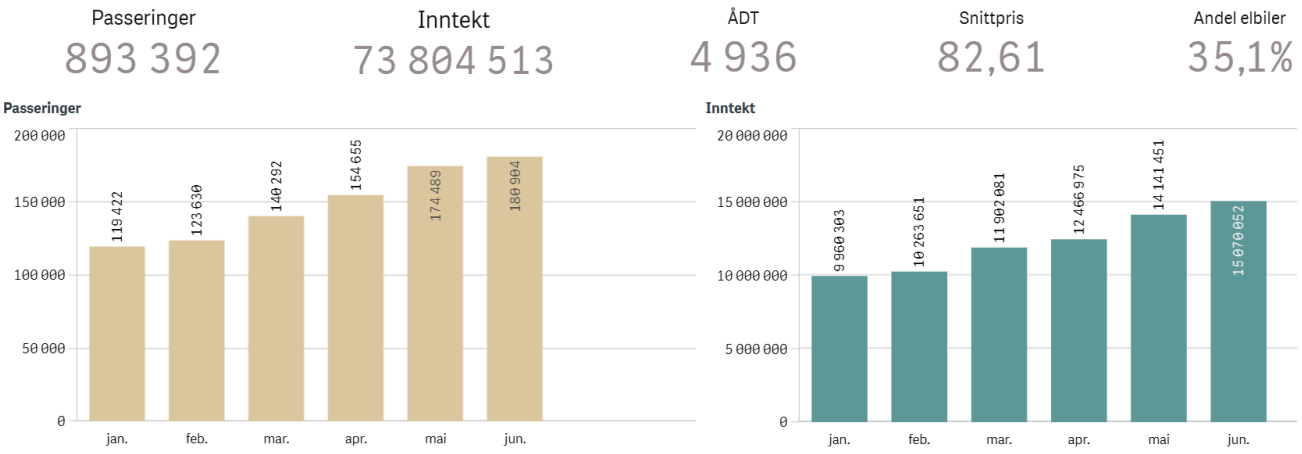
Andel elbilpasseringar er 30,9 prosent i første halvår 2026. Det er 2,1 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 0,9 prosent i første halvår 2026. Det er 0,1 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025.

Merknader

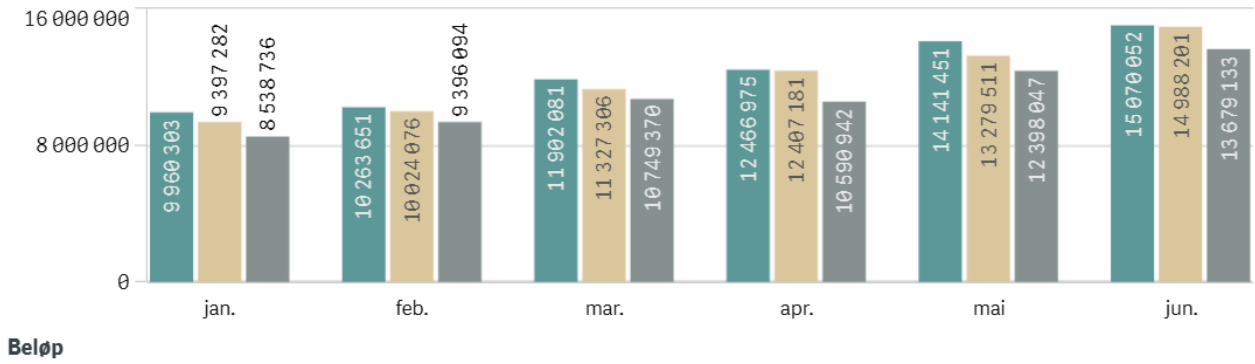
Takstane vart sist KPI-justerte 21.mai 2026. Innkrevjinga i den femte stasjonen i dette prosjektet, E39 Herdal på strekninga Herdal – Røyskår i Lyngdal, starta opp 3.6.2025. Utan innkrevjinga frå stasjonen i Herdal er talet på passeringar i første halvår 2026 2,8 prosent høgare og inntektene 6,0 prosent høgare enn i same periode i 2025. Prosjektet er ikkje i rute til å bli nedbetalt innanfor innkrevjingstida. Om det ikkje snart kjem tilskott og/eller endringar i bompengeopplegget, er det aktuelt for Ferde å søka om auka takstar.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Rogfast	Prop. 105 S (2016-2017) Prop. 54S (2022-2023)	Statens vegvesen Divisjon utbygging	2019 – 2053.

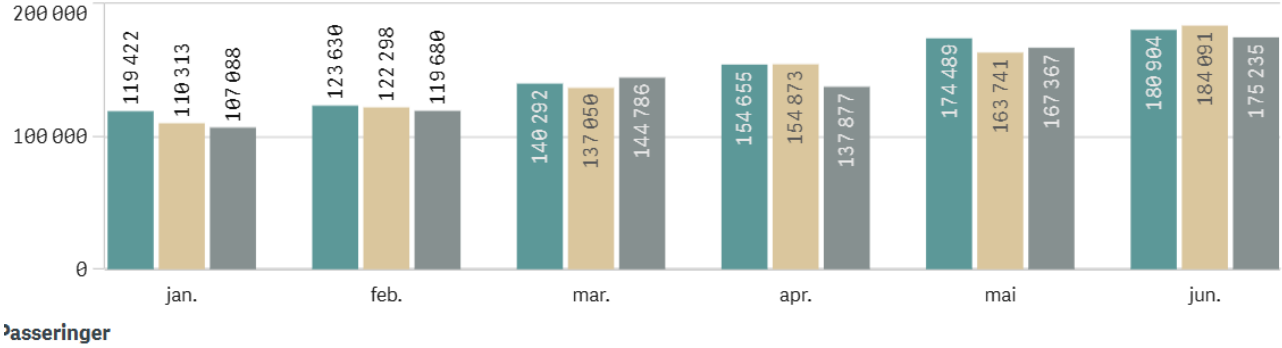
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026, 2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026, 2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 4 936 . Realisert snittakst i denne perioden er 82,26 kr. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje fastsett noko trafikkmål eller gjennomsnittstakst

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 73,8 mill. kr. Det er 3,3 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 893 392. Det er 2,4 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

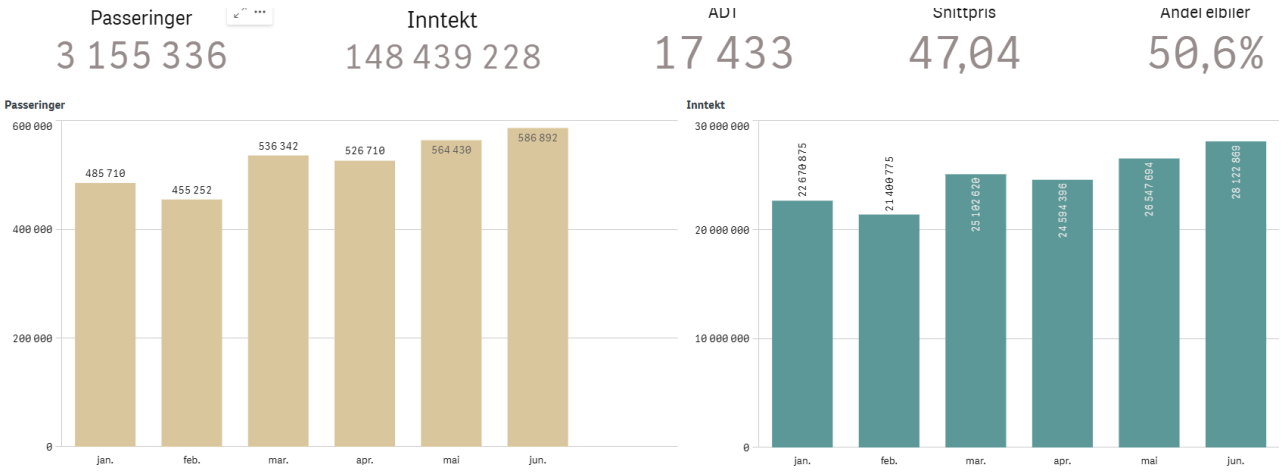
Andel elbilpasseringar er 35,1 prosent i første halvår 2026. Det er 5,7 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Fritakspasseringar på ferje har vi ikkje statistikk på.

Merknader

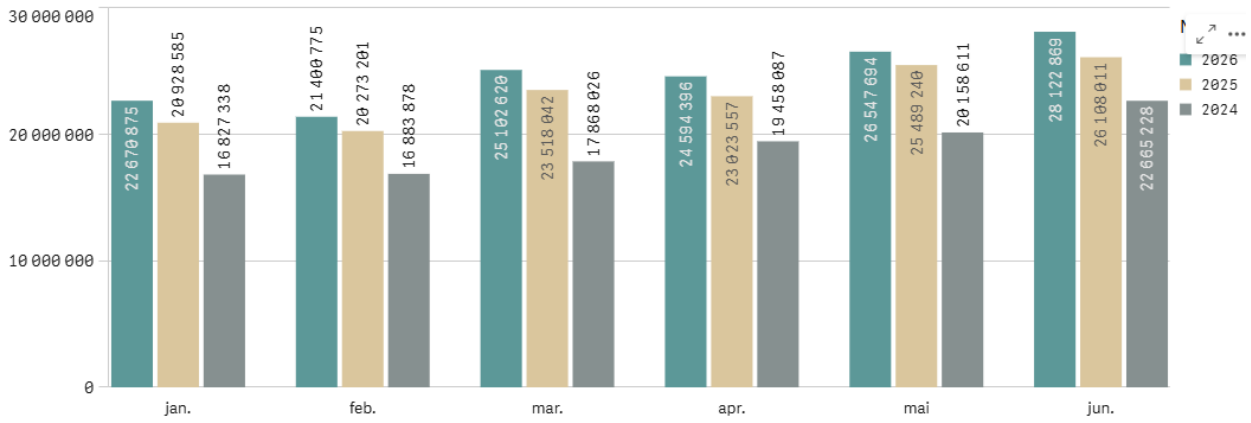
Takstane vart sist KPI-justerte 21. mai 2026.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Svegatjørn - Rådal	Prop 134 S (2013-2014)	Statens vegvesen Divisjon utbygging	2022 – 2040.

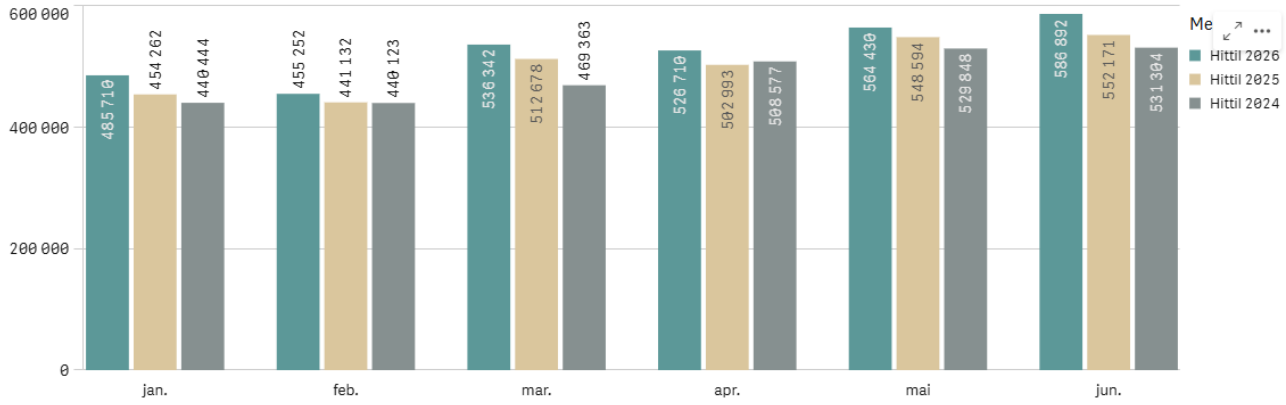
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 17 433. Det er 1820 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 47,04 kr. Det er 6,48 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 148,4 mill. kr. Det er 6,5 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 3 155 336 i første halvår. Det er 4,8 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

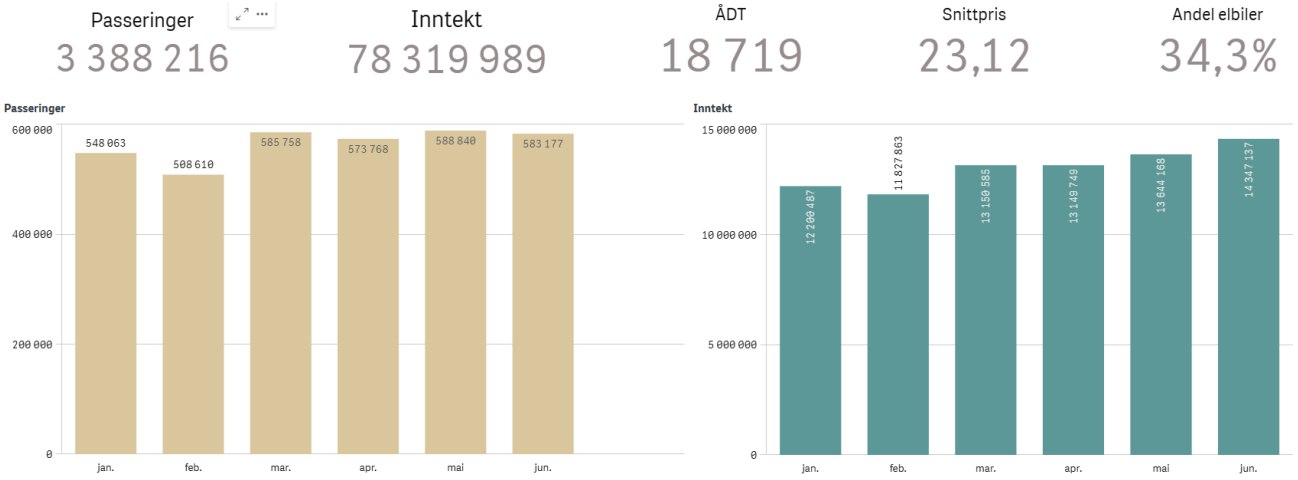
Andel elbilpasseringar er 50,6 prosent i første halvår 2026. Det er 4,4 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 1,9 prosent i første halvår 2026. Det er det same som i første halvår 2025.

Merknader

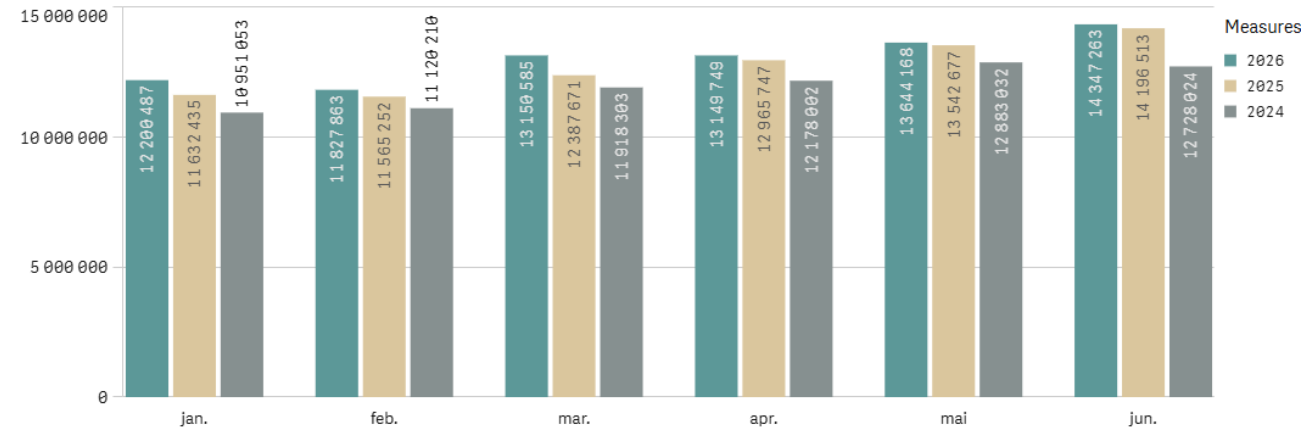
Høg trafikk kompenserer for at snittaksten er for låg. Takstane vart sist KPI-justerte 22. mai 2026. Prosjektet er i rute til å bli nedbetalt 5 år før utløpet av innkrevjingsretten.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Førdepakken	Prop. 137 S (2014–2015) Prop. 33 S (2024–2025)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028 (2033, utvida)

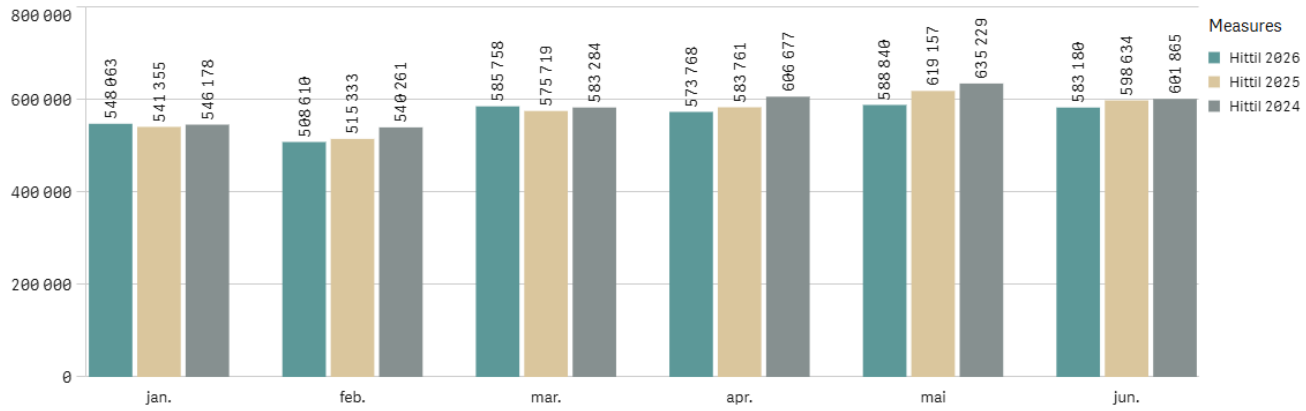
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 18 719. Det er 1830 meir enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 23,12 kr. Det er 0,56 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 78,3 mill. kr. Det er 2,7 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 3 388 216 i første halvår. Det er 1,3 prosent lågare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

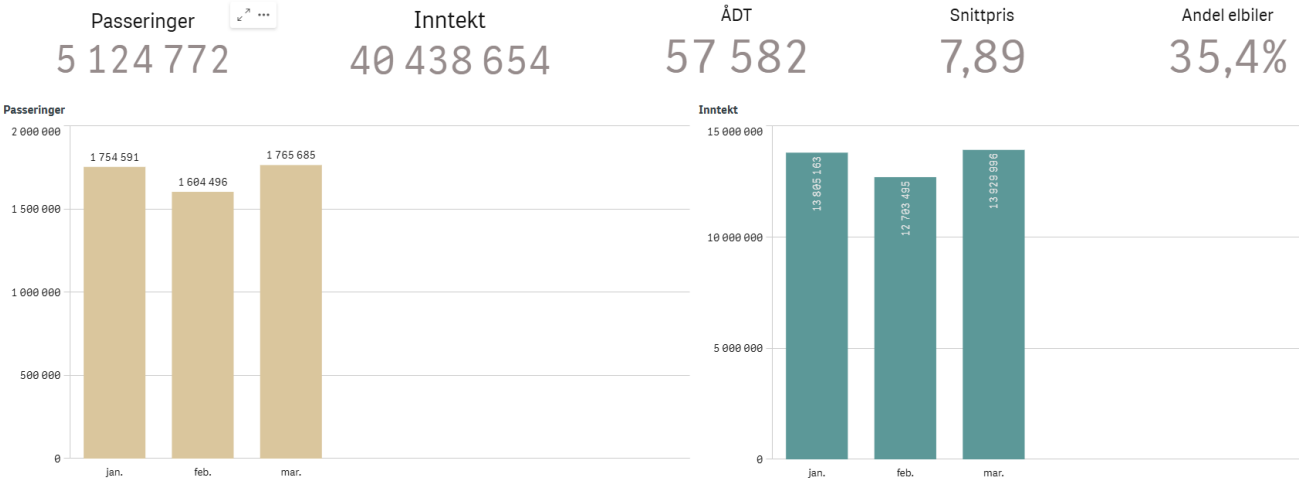
Andel elbilpasseringar er 31,5 prosent i første halvår 2026. Det er 6,2 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 31 prosent i første halvår 2026. Det er 0,7 prosentpoeng lågare enn i første halvår 2025. 64,4 prosent av fritakspasseringane er grunna i månadstak.

Merknader

Takstane vart sist KPI-justerte 20. mai 2026.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Haugalandspakken	St. prop nr. 57 (2006– 2007) St. prop nr. 123S (2023-2024)	Rogaland fylkeskommune	2008 – 30.3.2026

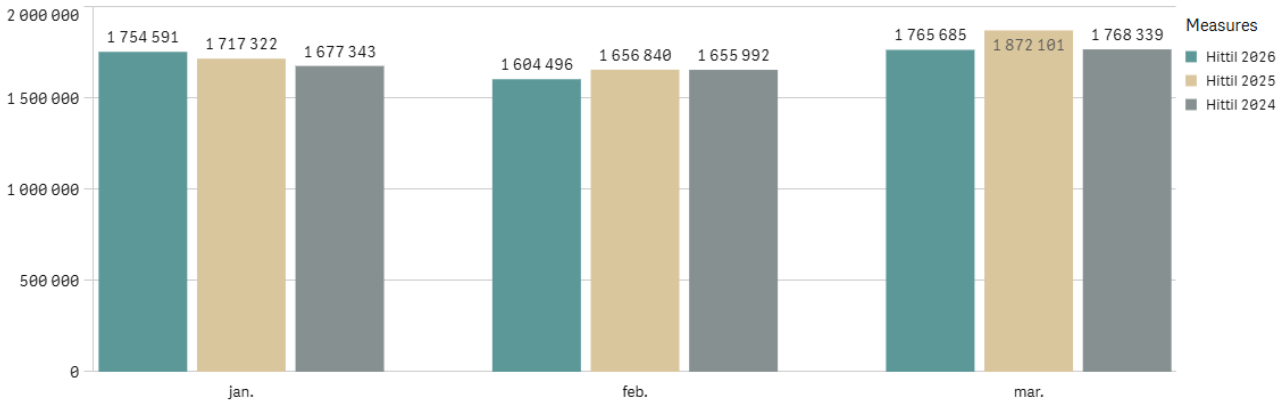
Oversikt første kvartal 2026 (til 30.3.2026 kl.12.00)



Passeringsinntekt første kvartal 2026, 2025 og 2024 (til 30.3.2026 kl.12.00)



Passeringar første kvartal 2026,2025 og 2024 (til 30.3.2026 kl.12.00)



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første kvartal 2026 er 57 582. Det er 82 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 7,89 kr. Det er 2,46 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første kvartal 2026 er 40,4 mill. kr. Det er 3,5 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar i første kvartal er 5 124 772. Det er 2,3 prosent lågare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

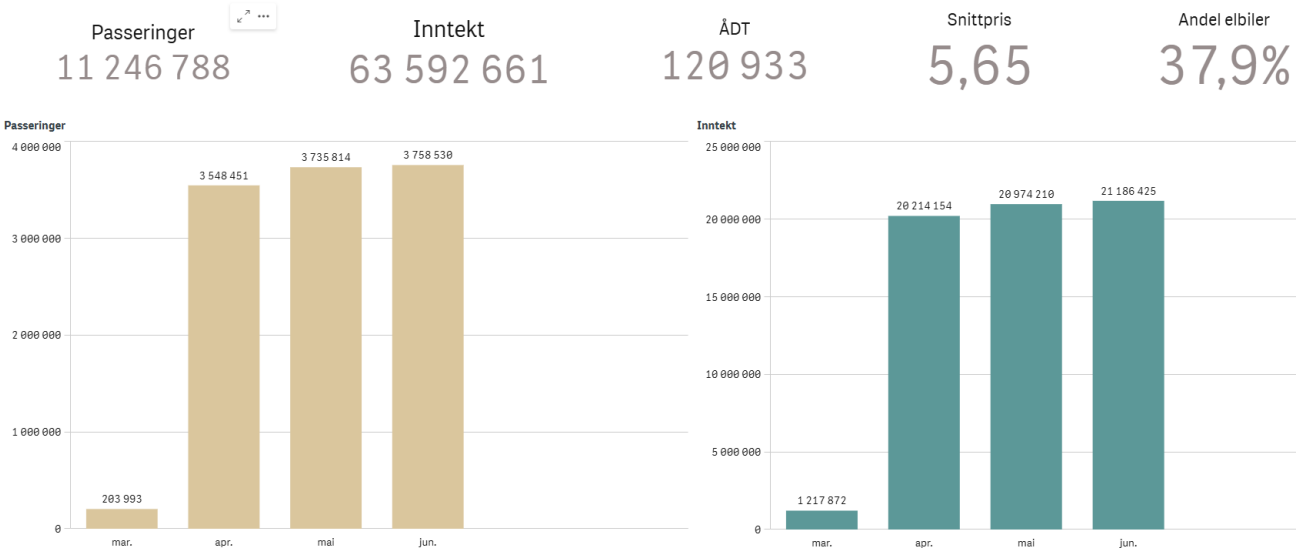
Andel elbilpasseringar er 35,4 prosent i første kvartal 2026. Det er 6,1 prosentpoeng høgare enn i første kvartal 2025. Andel fritakspasseringar er 25,3 prosent i første kvartal 2026. Det er 0,5 prosentpoeng lågare enn i første kvartal 2025.

Merknader

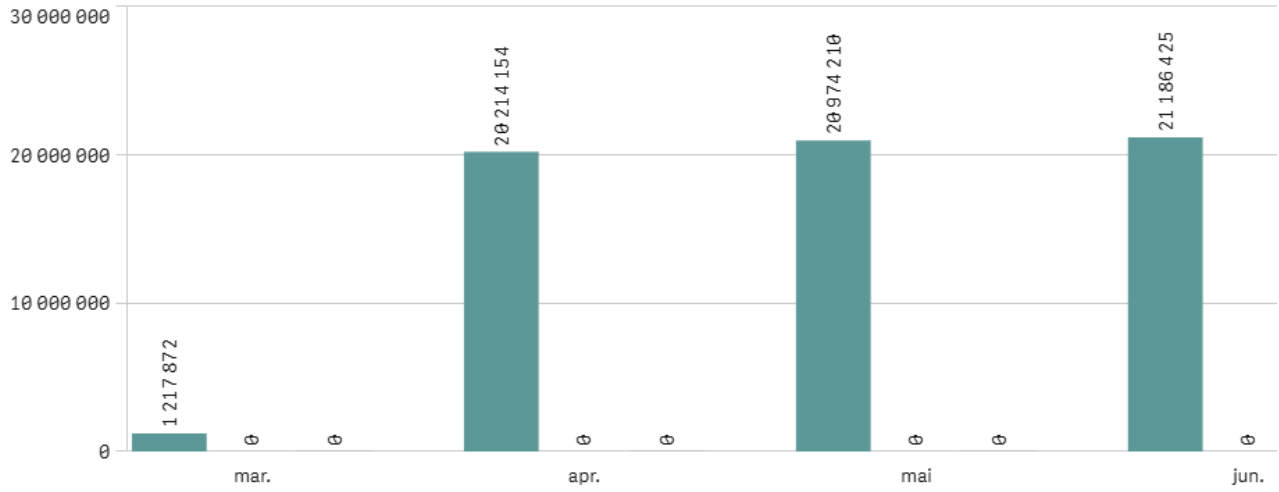
Innkrevjinga til Haugalandspakken vart avslutta 30. mars 2026, då innkrevjinga til Bypakke Haugesund – og fastlands – Karmøy starta opp kl. 12.00. Rekneskapen for prosjektet er framleis ikkje avslutta.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Haugesund og fastlands- Karmøy	Prop 68 S (2023– 2024)	Rogaland fylkeskommune	2026 – 2041

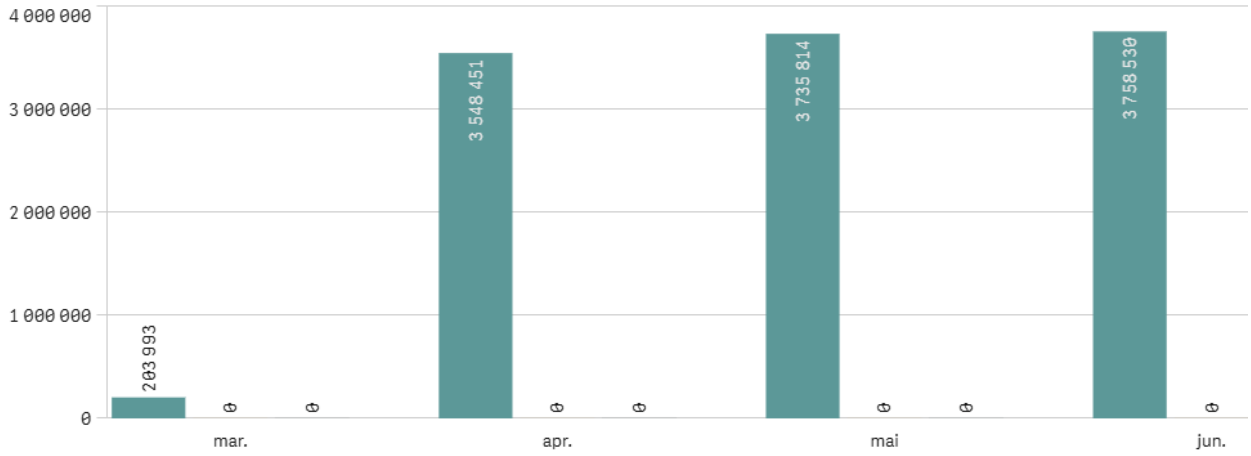
Oversikt 30. mars - juni 2026



Passeringsinntekt 30. mars – juni 2026



Passeringar 30. mars – juni 2026



ÅDT og snittakst
ÅDT i første halvår 2026 (frå 30. mars) er 120 933. Det er 14 133 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 5,65 kr. Det er 1,23 kr. lågare enn fastsett for året.

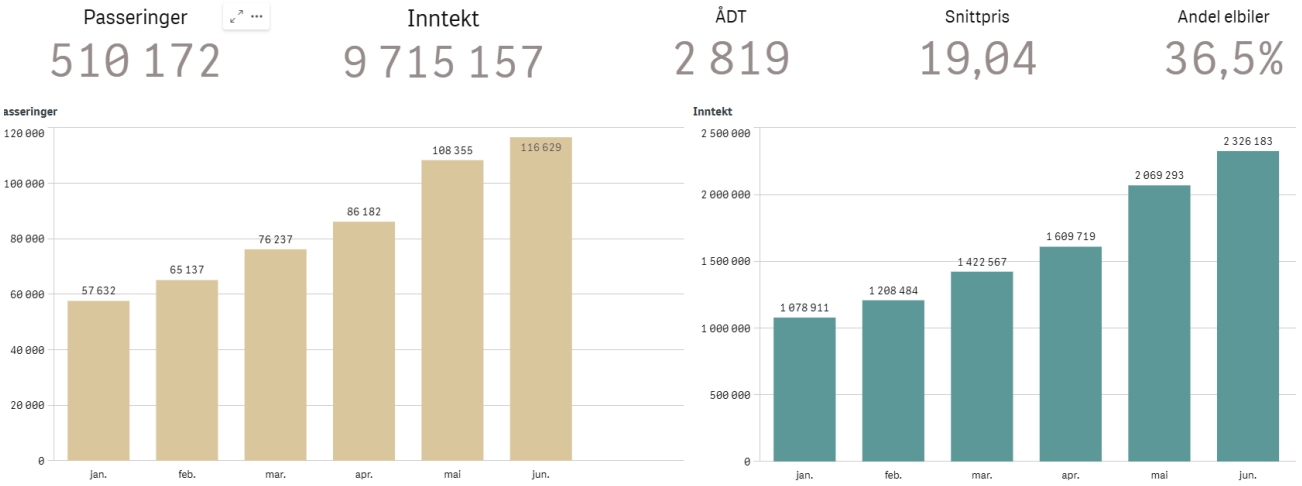
Passeringinntekter og passeringar
Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 63,5 mill. kr. Talet passeringar i første halvår er 11 246 788.

Elbil og fritakspasseringar
Andel elbilpasseringar er 37,9 prosent i første halvår 2026. Andel fritakspasseringar i perioden er 49,5 prosent. 87,4 prosent av fritakspasseringane er grunna i timesregelen.

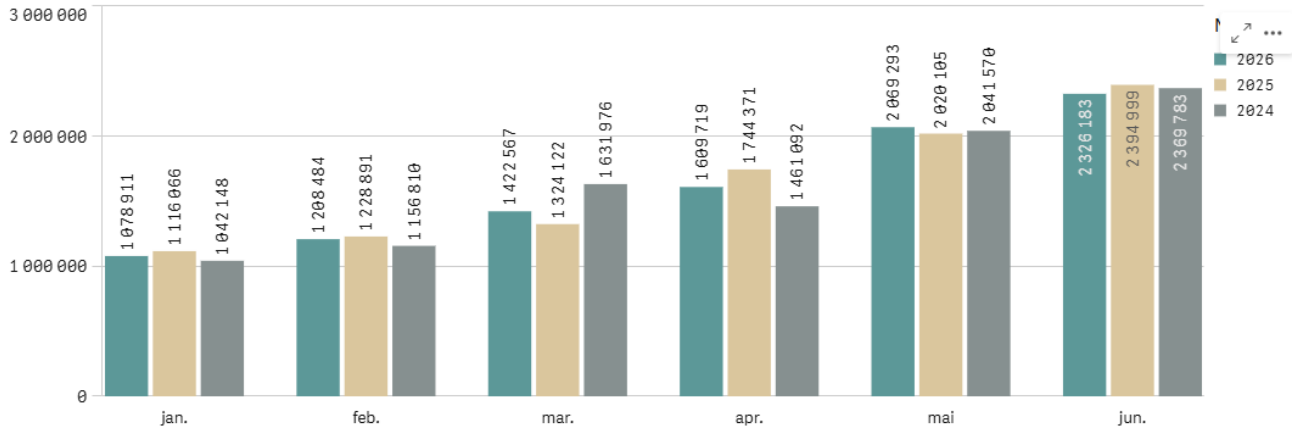
Merknader
Innkrevjinga starta opp 30. mars 2026. Realisert ÅDT hittil er noko høgare enn lagt til grunn og snittaksten er noko lågare enn lagt til grunn, noko som særleg skuldast høg fritaksandel grunna timesregel. Inntekta er noko bak kva som er forventa i det faglege grunnlaget og i proposisjonen.

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

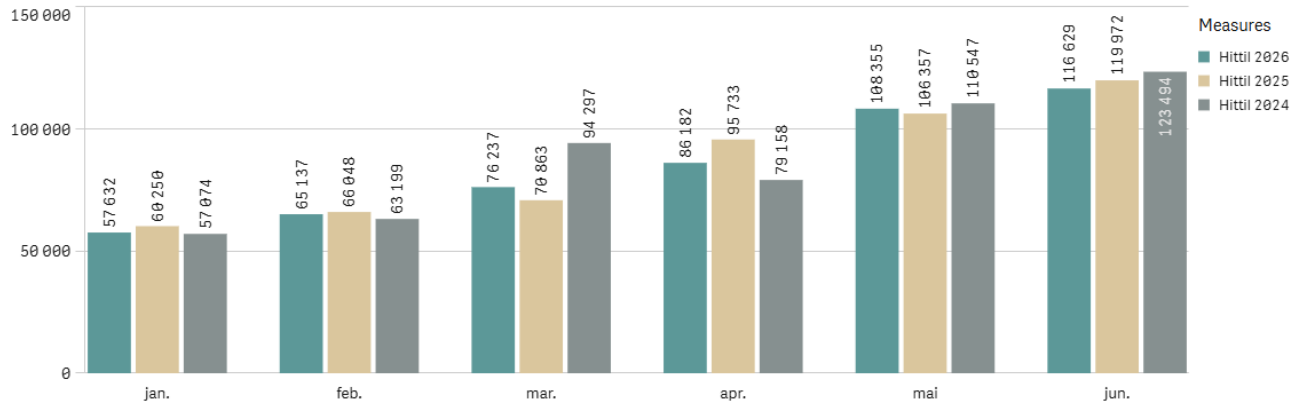
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 2819. Det er 4 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 19,04 kr. Det er 4,97 kr. lågare enn fastsett for året.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 9,7 mill. kr. Det er 1,2 prosent lågare enn i første halvår 2025. Talet passeringar i første halvår er 510 172. Det er 1,7 prosent lågare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

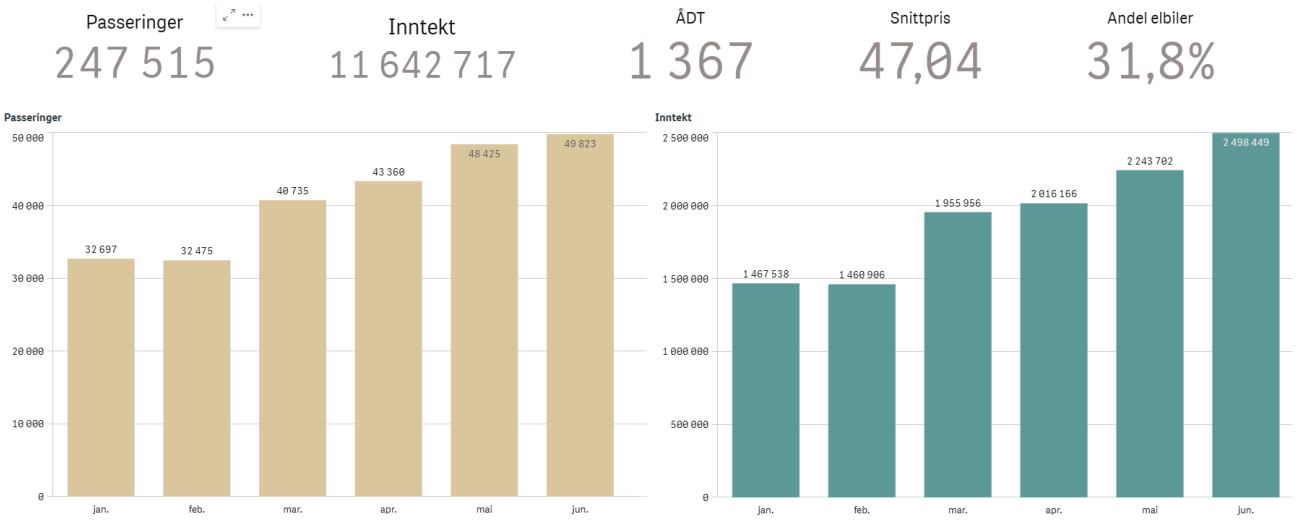
Andel elbilpasseringar er 36,5 prosent i første halvår 2026. Det er 7,6 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 12,8 prosent i første halvår 2026. Det er 0,5 prosentpoeng lågare enn i første halvår 2025.

Merknader

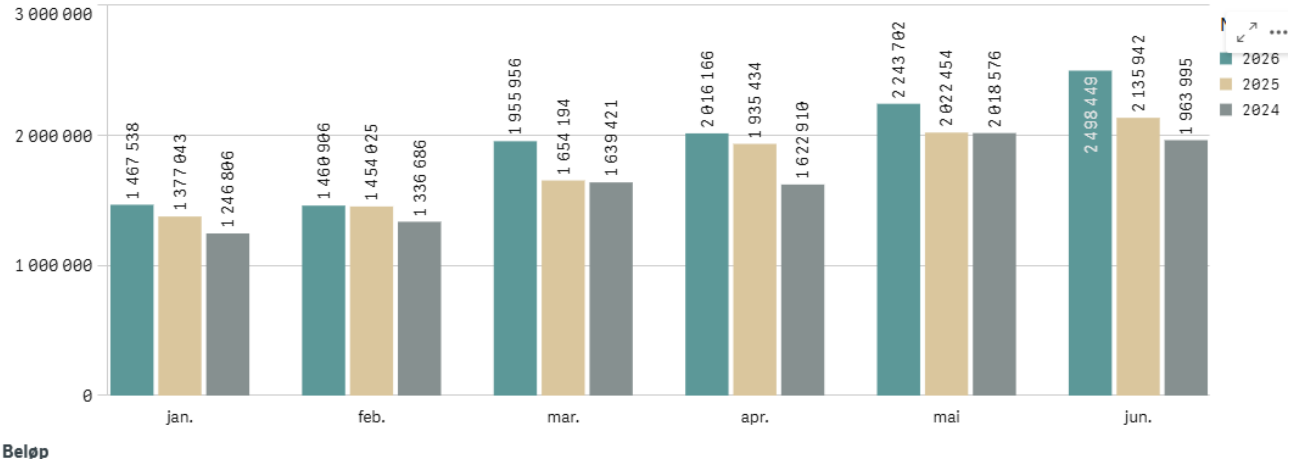
Prosjektet er ferdigrekvirert og utbygt. Takstane vart sist KPI-justerte 20. mai 2026. Det er ikkje innført redusert elbilrabatt i dette prosjektet. Innkrevjinga vil truleg kunna avsluttast innan april 2027.

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

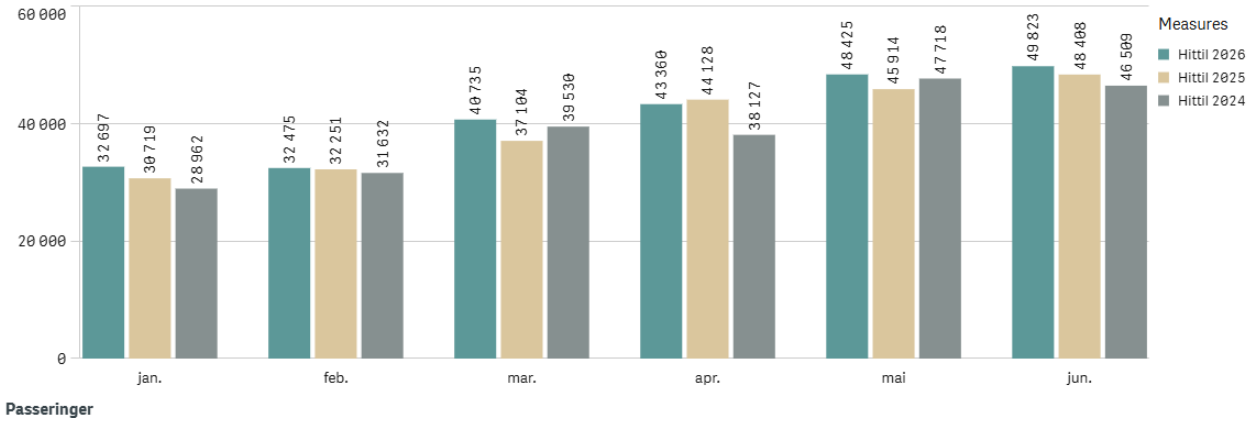
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026, 2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 1367. Dette er 210 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 47,04 kr. Det er 3,72 kr. lågare enn fastsett. Men i juni 2026 er snittaksten 50,25 kr.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 11,6 mill. kr. Det er 10,1 prosent høgare enn same periode i 2025. Talet passeringar er 266 326 i første halvår 2026. Det er 5,6 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

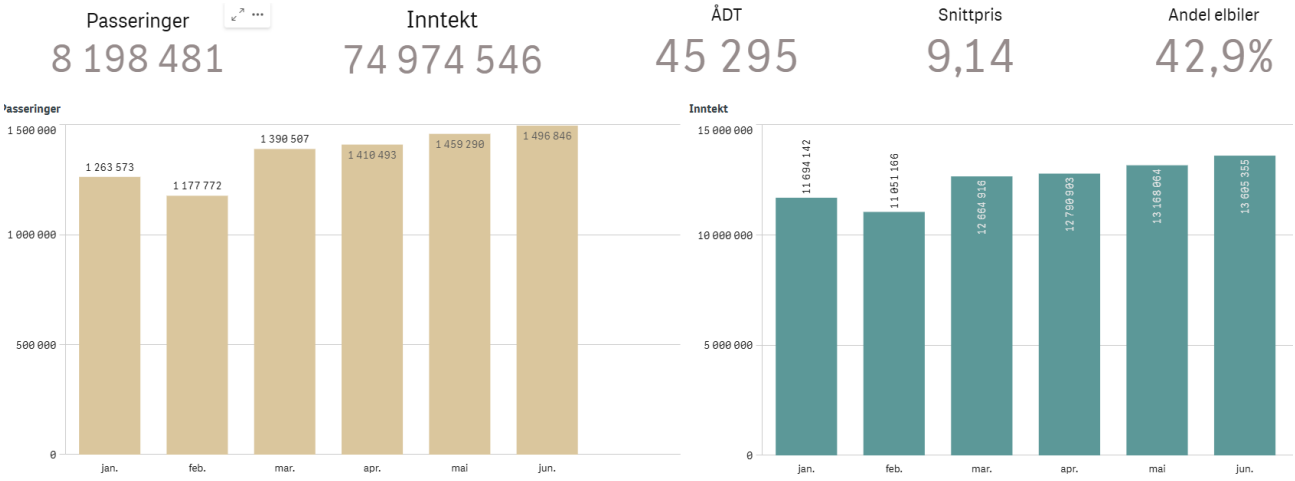
Andel elbilpasseringar er 28,8 prosent i første halvår 2026. Det er 4,3 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Det ligg ikkje føre statistikk på fritakspasseringar i dette prosjektet.

Merknader

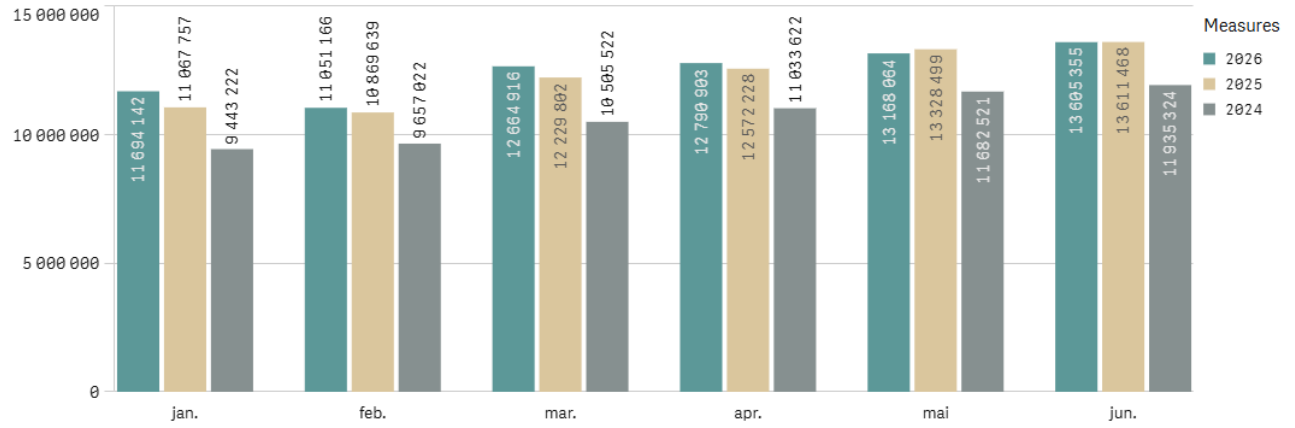
Elbilrabatten vart redusert til 30 prosent 1.mars 2026. Ferde har fått fullmakt frå Kvinnherad kommune og Vestland fylkeskommune til å søka om takstendringar for å halda oppe snittaksten. 1. juni 2026 vart takstane auka for å oppnå den fastsette gjennomsnittstaksten.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Nordhordlandspakken	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2031.

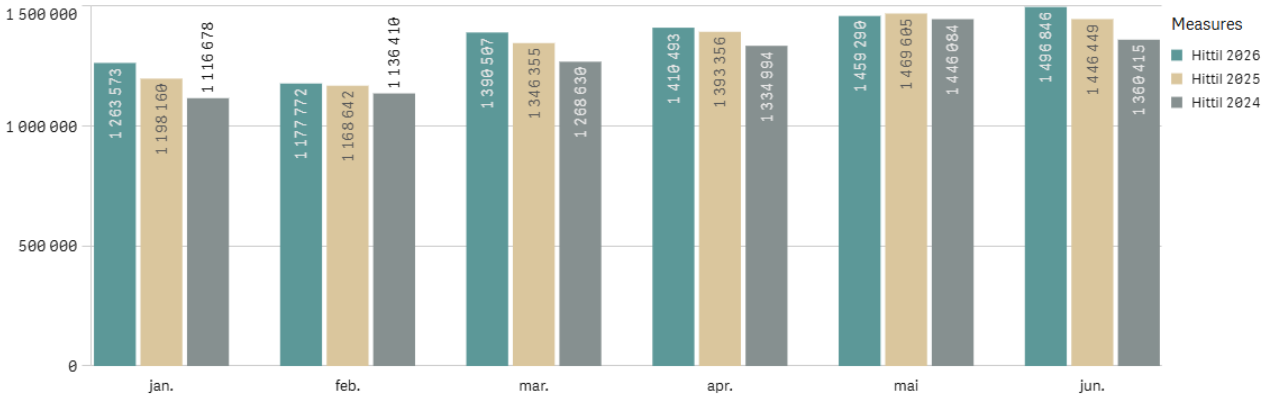
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 45 295. Det er 6 741 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 9,14 kr. Det er 0,36 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 74,9 mill. kr. Det er 1,8 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar i første halvår 2026 er 8 198 481. Det er 2,2 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

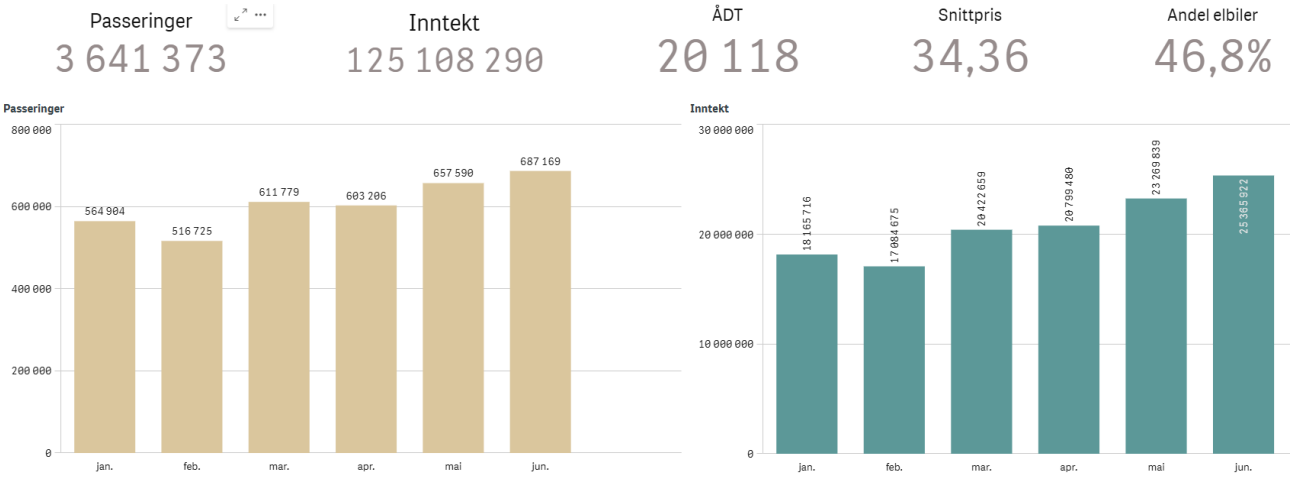
Andel elbilpasseringar er 42,9 prosent i første halvår 2026. Det er 5,2 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025 Andel fritakspasseringar er 45,3 prosent i første halvår 2026. Det er 0,3 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. 79,1 prosent av fritakspasseringane er grunna i timesregelen.

Merknader

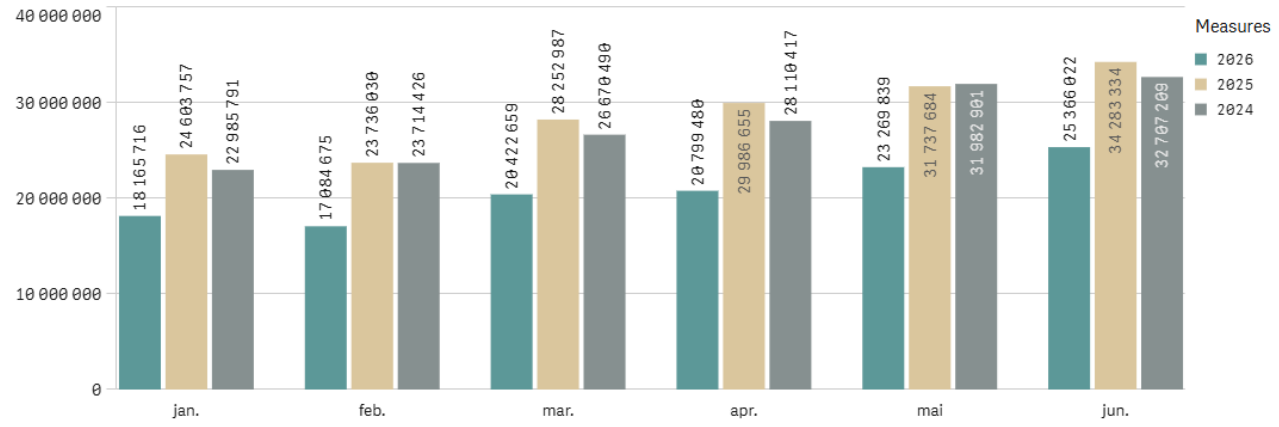
Takstane i Nordhordlandspakken vart sist KPI-justert 20. mai 2026. Elbilrabatten i Nordhordlandspakken vart redusert frå 31.auguist 2026.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 13 Ryfast	Prop. 109 S (2011–2012)	Statens vegvesen Divisjon Utbygging	2023 – 2041.

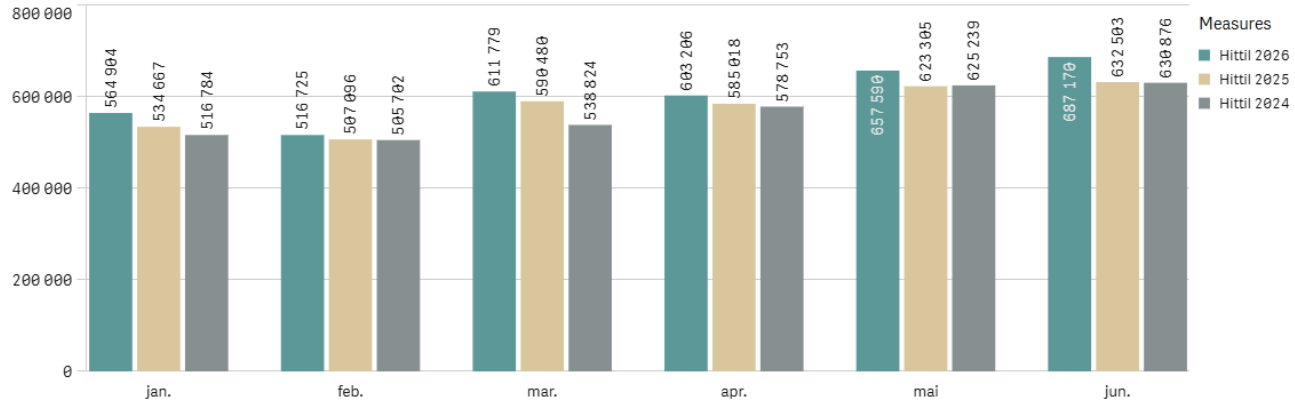
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 20 118. Det er 2 634 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 34,36 kr. Det er 0,66 kr. lågare enn fastsett for året.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 125,1 mill. kr. Det er 27,5 prosent lågare enn i same periode i 2025. Men med tilskottet er «passeringsinntektene» om lag 12 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 3 641 373. Det er 4,8 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 46,8 prosent i første halvår 2026. Det er 5,3 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 24,5 prosent i første halvår 2026. Det er 1,2 prosentpoeng lågare enn i første halvår 2025.

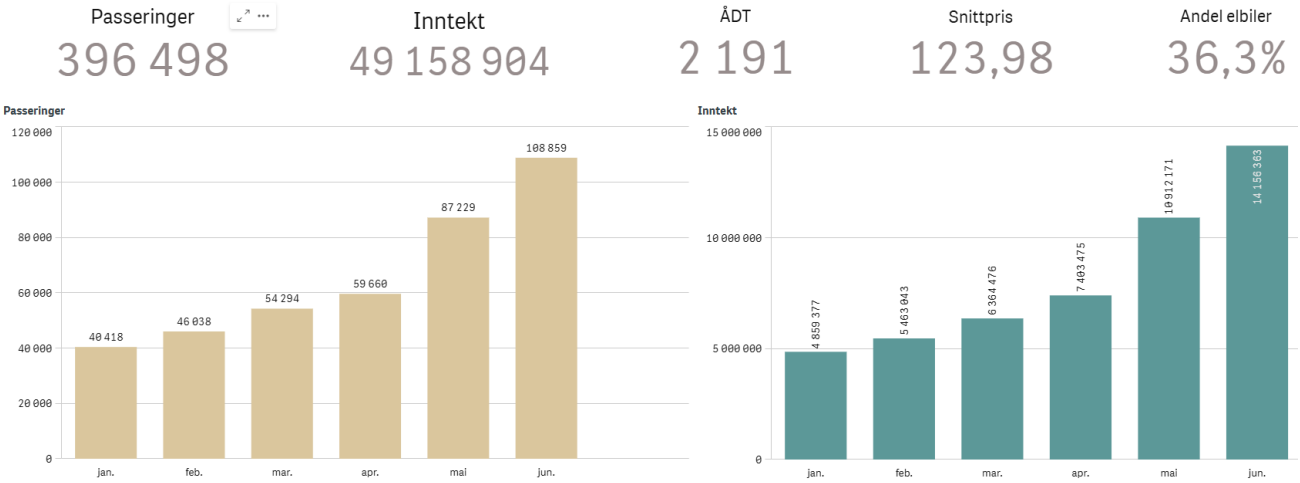
Merknader

Frå 2.7.2025 vart takstane, inklusive snittakstkravet, i Ryfast redusert med 33 prosent ut året 2025, grunna ekstraordinært tilskott på 67 mill. kr. Denne ordninga vart forlenga ut 2026 med eit tilskott på 137 mill. kr. I tillegg til passeringsinntektene og tilskottet for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda kjem også tilskottet på om lag 15,2 mill. kr. frå Bymiljøpakken som kompensasjon for felles timesregel. Lågare takstar har ikkje gjeve noko særleg auka trafikk. Det er framleis uvisst om staten vil gje slikt tilskott i 2027.

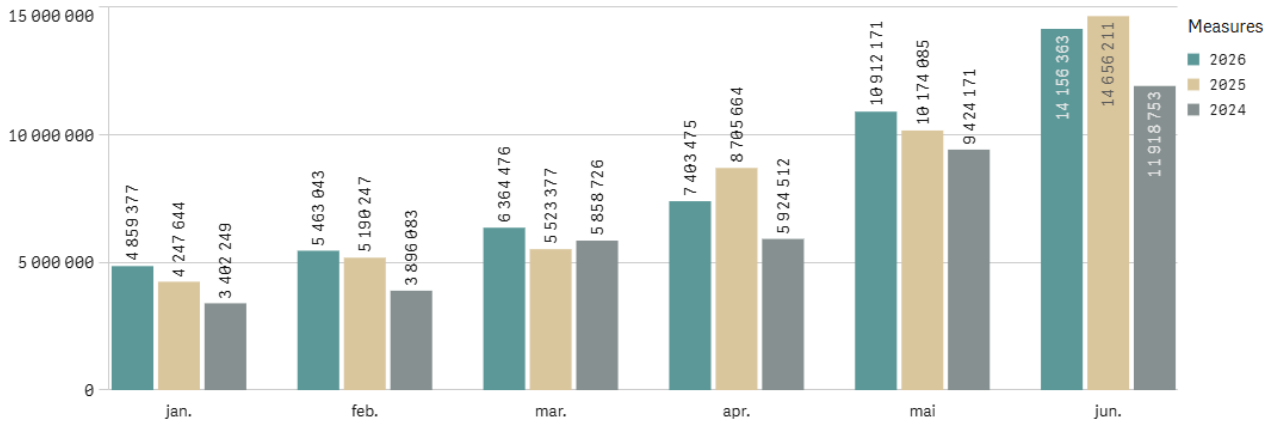
	2025, første halvår	2026, første halvår
Berekna passeringsinntekt	172 600 447	125 108 290
Ekstra tilskott for takstreduksjon	-	68 500 000
Kompensasjon for felles timesregel	23 295 773	15 207 715
Sum:	**195 896 220**	**208 816 005**

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	St.prp. nr. 2 (2005-2006)	Statens vegvesen Divisjon Utbygging	2013 – 2028. (2030)

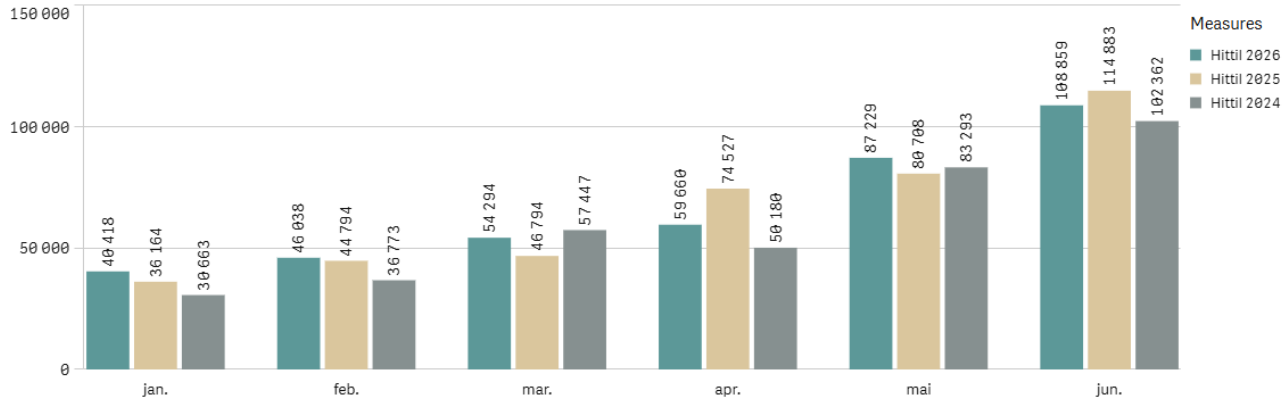
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026, 2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 2191. Det er 65 lågare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 123,98 kr. Det er 47,42 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 49,1 mill. kr. Det er 1,4 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 396 498. Det er 0,3 prosent lågare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

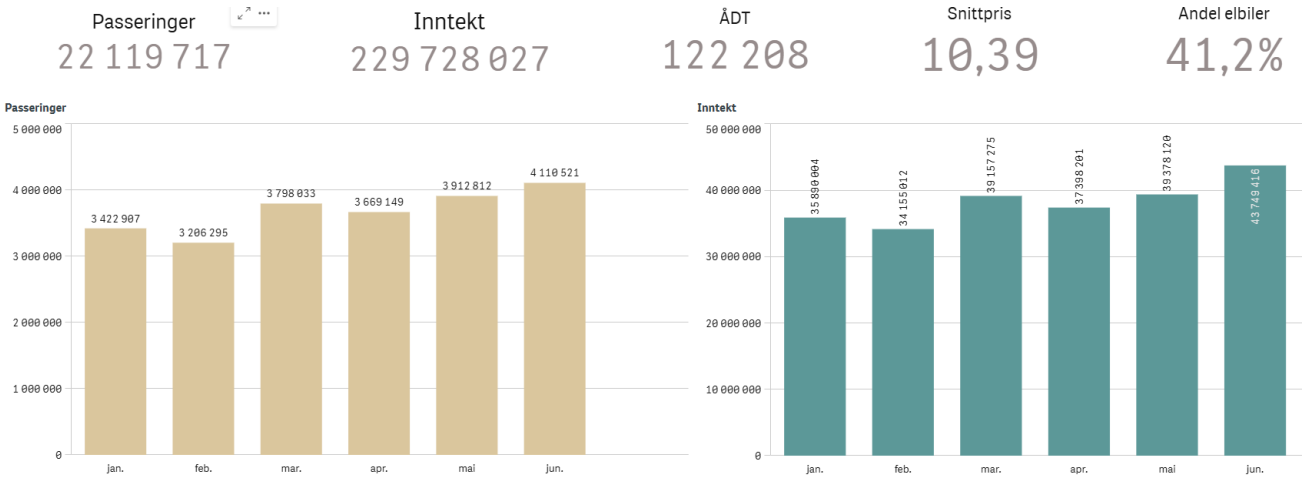
Andel elbilpasseringar er 36,3 prosent i første halvår 2026. Det er 6,0 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 2,0 prosent i første halvår 2026. Det er 0,2 prosentpoeng høgare enn i same halvår 2025.

Merknader

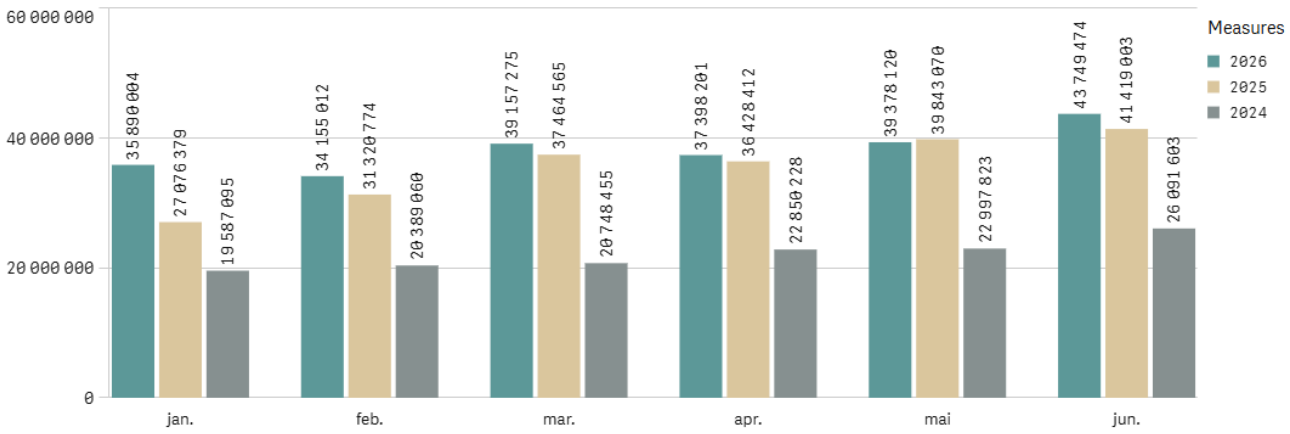
Prosjektet er avhengig av god sommartrafikken. 45 prosent av passeringane i 2025 var i månadane juni, juli og august. Takstane vart sist KPI-justerte 22. mai 2026. Prosjektet er i rute til å bli nedbetalt i september 2028, nesten to år tidlegare enn utlaupet av den forlenga innkrevjingsperioden.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (fase 3)	Prop. 95 S (2021–2022)	Statens vegvesen Transport og samfunn	2022 – 2039.

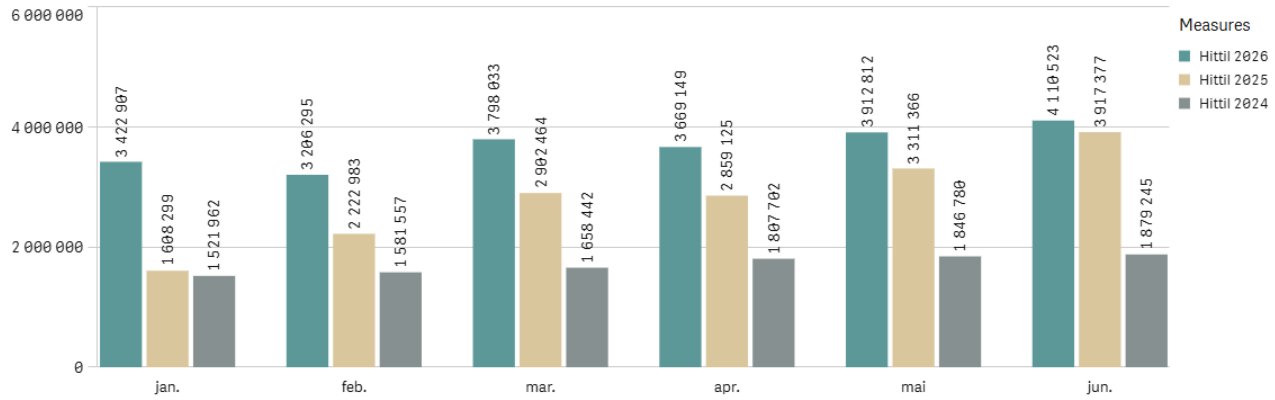
Oversikt første halvår 2026



Passeringsinntekt første halvår 2026,2025 og 2024



Passeringar første halvår 2026,2025 og 2024



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2026 er 125 055. Det er 13 055 høgare enn budsjettert for året. Realisert snittakst i denne perioden er 10,45 kr. Det er 5,38 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2026 er 229,7 mill. kr. Det er 7,6 prosent høgare enn i same periode i 2025. Talet passeringar er 22 119 100. Det er 31,5 prosent høgare enn i same periode i 2025.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 41,2 prosent i første halvår 2026. Det er 6,0 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. Andel fritakspasseringar er 44,4 prosent i første halvår 2026. Det er 10,3 prosentpoeng høgare enn i første halvår 2025. 75,4 prosent av fritakspasseringane er grunna i timesregelen.

Merknader

I dei nye stasjonane starta innkrevjing opp 10.2.2025, bortsett frå på Oddernesbrua der innkrevjinga starta opp 23.5.2025. Derfor er trafikk og inntekt i første halvår 2026 høgare enn i første halvår 2025. Trafikken er høgare enn rekna med i prop. Snittaksten er lågare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som mellom anna skuldast høgare elbilandel og langt høgare fritaksandel enn føresett. Det er potensiale for å redusera rabatten for elbilar om Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune ønskjer det.