



## Saksframlegg

Arkivsak-dok. 26/40632-3  
Saksbehandler Jostein Akselsen

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026

## Høring - Utredning om beboerbevis på ferje

### Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Agder fylkeskommune støtter anbefalingene i høringsnotatet.

### Vedlegg

Høring - Utredning om beboerbevis på ferje. Brev fra SVV  
Utredning om beboerbevis for ferje. Høringsnotat

## Sammendrag

Utredningen redegjør for bakgrunnen for behovet for beboerbevis, historiske ordninger, juridiske rammer og dagens praksis. Videre vurderes ulike tiltak, herunder fortrinnsrett og takstdifferensiering, med sikte på å sikre lokalbefolkningen bedre tilgang til ferjer. Utredningen drøfter også praktiske og juridiske forhold knyttet til slike ordninger, og gir anbefalinger for videre håndtering.

## Saksopplysninger

Dagens forskrift om transport med ferje gjelder for riksveiferjesamband, samt for fylkesveiferjesamband og kommunale ferjesamband når vedtak om dette er truffet av kompetent myndighet. I forskriftens § 3, 1. ledd fastsettes hovedprinsippet om at «Kjøretøy tas med i den rekkefølge disse ankommer ferjekai/oppstillingsplass, ...». Enkelte grupper som for eksempel utrykningskjøretøy, gis fortrinnsrett.

Statens vegvesen (SVV) har sendt på høring utredning om beboerbevis på ferje. Utgangspunktet for utredningen er Stortingets vedtak om at regjeringen skal utrede og sende på høring en ordning med beboerbevis som skal sikre lokalbefolkningen bedre tilgang til ferjer.

Statens vegvesen anbefaler at eventuelle nasjonale føringer i størst mulig grad legger til rette for enkle og driftssikre løsninger. Takstdifferensiering vurderes som et hovedvirkemiddel, mens fortrinnsrett bør forbeholdes særskilte samband fastsatt av lokal myndighet (Statens vegvesen, fylkeskommune og kommune), slik at løsningene kan tilpasses lokale behov og forhold.

Forutsatt at det skal iverksettes tiltak for lokalbefolkningen gir utredningen en betinget anbefaling om takstdifferensiering basert på reisefrekvens. Statens vegvesen anbefaler imidlertid ikke at en ordning med beboerbevis innføres generelt på alle riks- og fylkesveiferjesamband.

For å innføre beboerbevis for lokale må det etableres tydelige og praktiske ordninger. Det må avklares hvem som kvalifiserer for ordningen, og en eventuell søknadsprosess må håndteres av en ansvarlig part, inkludert kontroll av bosted. Godkjente beboere må enten få en form for personlig dokumentasjon som alltid må medbringes, eller verifikasjon om at kjøretøyet er på en liste over godkjente kjøretøy. Videre må det etablere et kriteriesett for hva beviset gir rett til og hvordan ordningen skal praktiseres. Her vil det være ulikheter avhengig av om beboerbeviset gir fortrinnsrett eller rett til lavere takst.

### Geografisk inndeling

For beboere på øyer uten annen veiforbindelse til fastlandet vurderes det som relativt rett frem å fastsette et geografisk ytterpunkt. Dersom beboere på «landsiden» av et ferjesamband gis rett til beboerbevis, må det gjøres et arbeid med å definere hvilket geografisk område som er aktuelt.

### Forhold ved ferjesambandene og demografien rundt

Med unntak av kollektivfelt i enkelte byer finnes det få unntak der trafikantgrupper gis fortrinn fremfor andre på riks- og fylkesveinettet. SVV mener at dette også bør være hovedregelen for ferjedriften.

Å gi lokalbefolkningen fordeler bryter med prinsippet om lik tilgjengelighet til veisystemet, men kan forsvares dersom saklig behov tilsier det. Fastboende på øyer har ofte vesentlig større transportbehov og færre alternativer enn sporadiske reisende. Ferjen kan være eneste vei til jobb, skole eller sykehus. Turister og fritidsreisende kan i større grad tilpasse reisetidspunkt eller vente på neste avgang. Derfor argumenteres det for at ulik behandling – i form av lokal fortrinnsrett eller lavere takst– kan være rimelig ut fra et behovsprinsipp.

#### Fortrinnsrett for person eller kjøretøy

Ved etablering av ordninger for fortrinnsrett eller takstdifferensiering på ferje må de reisende kunne identifiseres på en pålitelig måte. To hovedmetoder kan være aktuelle: Bruk av personopplysninger eller bruk av kjøretøyinformasjon (kjennemerke, AutoPASSbrikke, oblat mv.). Begge har klare fordeler og begrensninger.

#### Personbasert identifikasjon

Dette gir svært presis verifisering av enkeltpersoner. For ordninger rettet mot bestemte grupper – som fastboende, pendlere eller helsepersonell – sikrer denne tilnærmingen at fordelene følger personen, uavhengig av hvilket kjøretøy som brukes. Dette gir høy fleksibilitet for brukere som bytter kjøretøy eller ikke disponerer bil selv.

Ulempen er at behandling av personopplysninger stiller strenge krav til personvern, rettslig grunnlag og administrasjon.

#### Kjøretøybasert identifikasjon

Kontroll via kjennemerke kan i stor grad automatiseres, enten ved innlasting eller i etterkant av reisen. Dette gir rask og lite inngripende verifisering, men det bør utvikles et system som kan håndtere dette, som eksempelvis en videreutvikling av AutoPASS for ferje. Behovet for manuell kontroll reduseres, noe som bidrar til mer effektiv lasting og drift, særlig på trafikkerte samband.

Metoden har likevel svakheter. Når fordelene knyttes til kjøretøy fremfor person, blir ordningen mindre fleksibel for brukere som benytter flere kjøretøy. Dersom ordningen egentlig er personrettet, kan dessuten personer uten rett til fordelene benytte et kjøretøy som er registrert i ordningen, noe som reduserer treffsikkerheten.

#### Praktiske forhold

Før en eventuell utvidelse av gruppen med fortrinnsrett må beboere kunne skilles fra andre trafikanter på ferjeleiet, samt at utforming, oppmerking og skilting av ferjeleiet bør være lett å forholde seg til for å unngå misforståelser, særlig for sjeldne brukere som turister.

Før ordningen med fortrinnsrett utvides kan det derfor bli behov for tiltak på land. Slike tiltak kan være utvidet kapasitet i oppstillingsfeltet, justering av kjøremønsteret og endret skiltplan.

#### Takstdifferensiering

Ved takstdifferensiering utgår behovet for å kunne identifisere og sortere trafikken før ferjereisen finner sted, slik at selve lastingen av ferjen kan gjøres som i dag. Dette forenkler innføringen da behovet for tiltak på landsiden utgår.

På de aller fleste ferjesamband er etterspørselen høyest om sommeren, som også er tiden hvor lokale brukere kan ventes å ha størst utfordringer med kapasitet. Sommertakst kan redusere ulempen for lokalbefolkningen, men vil trolig møte motstand. Avbøtende tiltak bør derfor vurderes. Dette kan eksempelvis være ved at det innføres takstdifferensiering om sommeren basert på historisk reisevolum.

### SVV sin anbefaling

Bruk av fortrinnsrett og takstdifferensiering er krevende. På bakgrunn av dette vurderer SVV at ansvaret fortsatt bør ligge der det gjør i dag – hos staten for riksvei, fylkeskommunene for fylkesvei og kommunene for kommunale ferjesamband.

Dersom lokalbefolkningen skal få bedre tilgang til ferjer anbefaler Statens vegvesen at kjøretøy benyttes som identifikator for takstdifferensiering og eventuelle rettigheter, fremfor personbasert identifisering.

Ved behov for fortrinnsrett bør dette baseres på en søknadsbasert prosess i forkant, der godkjenning gir rett til fortrinn. Det anbefales at innføring og omfang av slike ordninger besluttet av lokal myndighet (Statens vegvesen, fylkeskommune og kommune), slik at løsningene tilpasses de lokale behovene og forholdene.

Videre vurderes takstdifferensiering basert på kjøretøyets reisefrekvens som en bedre løsning enn en generell ordning med fortrinnsrett. Takstdifferensiering gir økt fleksibilitet og effektivitet, og kan redusere presset på kapasiteten.

### **Vurderinger**

Fylkeskommunedirektøren støtter høringsdokumentets konklusjon om at takstdifferensiering basert på kjøretøyets reisefrekvens som en bedre løsning enn en generell ordning med fortrinnsrett.

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

Hovedmålet under mobilitet i Regionplan Agder 2030 er hentet fra Regional plan for mobilitet 2023-2033. Mobilitetsplanen inneholder flere delmål som utdyper hovedmålet: Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn. I Mobilitetsplanen er steg 07 «Jobbe etter godt nok-prinsippet». En takstdifferensiering basert på kjøretøyets reisefrekvens vurderes som en beste løsningen for å gi beboerne bedre tilgjengelighet uten at kostnadene for fylkeskommunen blir for store.

Barn og unge berøres ikke særskilt av forslagene i denne utredningen som er på høring.

### **Økonomiske konsekvenser**

Dersom utredningens anbefalinger innarbeides i forskriften så vil det ikke påvirke fylkeskommunens økonomi i noen særlig grad. Alternativet med beboerbevis basert personbasert identifikasjon vil gi økte kostnader.

## Konklusjon

Fylkeskommunedirektørens støtte til anbefalingene i høringsdokumentet forutsetter at vedtaksmyndighetene for fylkesvegferjer legges til fylkeskommunen.

Kristiansand, 04.05.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør