



Statens vegvesen

17.04.2026

Høringsnotat

Utredning om beboerbevis på ferje

Innhold

1	Bakgrunn	1
2	Kort om takstutviklingen i riks- og fylkesveiferjedriften	1
3	Dagens regulering av fortrinnsrett og takst	2
3.1	Forskrift om transport med ferje	2
3.2	AutoPASS-regulativ for ferjetakster	3
3.3	Juridiske forhold	3
4	Historiske fortrinnsrettsordninger for lokale i riks- og fylkesveiferjedriften	4
4.1	Eksisterende ordninger	4
4.2	Tidligere utredninger om bruk av pendlerbevis	7
4.3	Andre ordninger som gir lokale en fordel utenom ferjedriften	8
5	Hvilke forhold må være på plass for å sikre lokalbefolkningen forutsigbar tilgang til ferjene	9
5.1	Mulige tiltak for lokale	9
5.2	Hvem skal få rett til fortrinn eller lavere takst	9
5.2.1	Geografisk inndeling	10
5.2.2	Forhold ved ferjesambandene og demografien rundt	10
5.2.3	Fortrinnsrett for person eller kjøretøy	11
5.2.4	Konsekvenser for driftskontrakter i ferjedriften	12
5.3	Fortrinnsrett	13
5.3.1	Sortering av kjøretøy på ferjeleiet	13
5.3.2	Hvordan få rett til fortrinn	13
5.3.3	Avbøtende tiltak	14
5.4	Takstdifferensiering	15
5.4.1	Potensiell virkning av økt takst for uprioriterte trafikantgrupper	17
5.4.2	Avbøtende tiltak	17
6	Oppsummering og anbefaling	18
6.1	Dagens bruk av fortrinnsrett og takstdifferensiering	18
6.2	Nasjonalt register versus lokal håndtering	18
6.3	Volumrabatt som alternativ til beboerbevis	18
6.4	Anbefaling	19

1 Bakgrunn

Ferjesambandene utgjør en kritisk del av transportinfrastrukturen i mange norske kyst- og øysamfunn. På flere samband overstiger etterspørselen etter ferjereiser til tider den tilgjengelige kapasiteten, noe som skaper usikkerhet rundt reisetid og mulighet for å komme med ferjen. Dette er særlig utfordrende for lokalbefolkningen og næringslivet i øysamfunn, som ofte er avhengig av ferjen som eneste forbindelse til fastlandet. For disse fungerer ferjesambandet som en livslinje mellom øysamfunnet og resten av landet.

Det er 141 ferjesamband i Norge¹. Statens vegvesen har direkte ansvar for 16 av disse, og fylkeskommunene og kommunene har ansvar for de øvrige. Driften av sambandene kjøpes i hovedsak inn av Statens vegvesen og den enkelte fylkeskommune, men det eksisterer også enkelte ferjesamband som driftes kommersielt, uten tilskudd eller i egenregi.

Stortinget har, gjennom behandlingen av Prop. 146 S (2024–2025) og Innst. 540 S (2024–2025), vedtatt at regjeringen skal utrede og sende på høring en ordning med beboerbevis. Hensikten er å sikre lokalbefolkningen bedre tilgang til ferjer og FOT-ruter², med mål om at utredningen skal foreligge før neste konkurranse om FOT-ruter i Sør-Norge våren 2026. Samferdselsdepartementet har derfor gitt Statens vegvesen i oppdrag å utrede hvordan beboerbevis kan benyttes for å gi lokalbefolkningen bedre tilgang til riks- og fylkesveiferjene³. I etterkant av oppdraget har departementet, i e-post av 27. oktober 2025, presisert at prisdifferensiering skal inngå i vurderingen. Frist for oppdraget er innen 1. mars 2026.

2 Kort om takstutviklingen i riks- og fylkesveiferjedriften

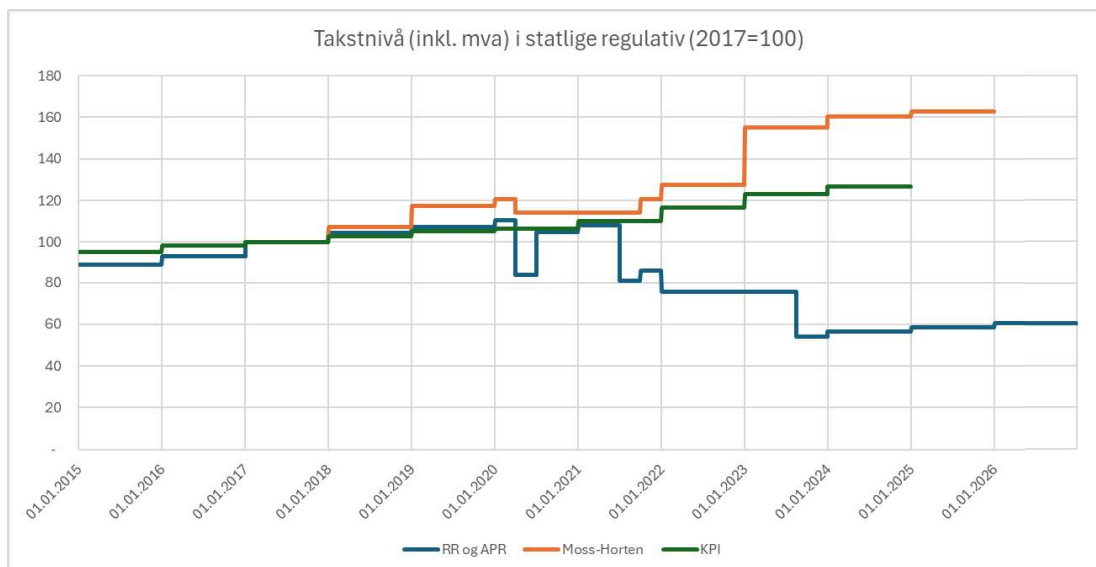
Siden 2021 har takstene på de fleste ferjesamband i Norge blitt nær halvert, og på en rekke samband er taksten fjernet helt. Denne utviklingen har, sammen med generell trafikkvekst, ført til økt etterspørsel etter ferjereiser og ytterligere press på kapasiteten. Dette aktualiserer behovet for målrettede tiltak som kan sikre lokalbefolkningen forutsigbar og prioritert tilgang til ferjene.

Takstutvikling i Riksutvikling for ferjetakster (RR) og AutoPASS-regulativ for ferjetakster vises i figuren under. De fleste fylkeskommunale samband med takst har fulgt takstutviklingen i de statlige regulativene. I figuren vises også takstutviklingen på rv. 19 Moss-Horten og konsumprisindeksen (KPI).

¹ Nasjonal vegdatabank (NVDB)

² [FOT-ruter – Store norske leksikon](#)

³ [Statsbudsjettet 2025 - supplerende tildelingsbrev nr. 23 - Utredning beboerbevis på ferje](#)



3 Dagens regulering av fortrinnsrett og takst

3.1 Forskrift om transport med ferje

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, ...». Videre står det blant annet dette i 2. avsnitt:

«... Utrykningskjøretøy under utrykning, teleselskapers og nettselskaperes feilretterbiler i tjenesteoppdrag og busser i rute har fortrinnsrett. Utrykningskjøretøy har fortrinnsrett også på retur. Kjøretøy i merket begravelsefølge, hestetransport og transport av levende dyr i næringsvirksomhet har fortrinnsrett ved å varsle ferjefører senest 15 minutter før ferjeavgang.

Leger, jordmødre, hjemmesykepleiere, prester, veterinærer og politi har fortrinnsrett på tjenestereise som ikke kan utsettes.

Statens vegvesen kan gi fortrinnsrett til andre i særlige tilfeller ...»

Vi er ikke kjent med om det blir ført statistikk over bruken av fortrinnsrett, men etter vår kjennskap er bruken marginal på de fleste ferjesamband. Lokale faller utenfor de forhåndsdefinerte gruppene i denne bestemmelsen.

Statens vegvesen er restriktiv med å gi fortrinnsrett i *andre særlige tilfeller*. Når dette likevel gis, er det i all hovedsak for en begrenset periode (oppad avgrenset til ett år), for spesifikke kjøretøy og for spesifikt ferjesamband.

Det er ingen bestemmelser i forskrift om transport med ferje som har innvirkning på eller legger begrensninger på lokale takstvedtak.

Statens vegvesen har oppdrag om å gjennomgå og foreslå endringer i forskriften. Dette arbeidet planlegges oversendt til Samferdselsdepartementet i løpet av våren 2026.

3.2 AutoPASS-regulativ for ferjetakster

Statens vegvesen forvalter på vegne av Samferdselsdepartementet AutoPASS-regulativ for ferjetakster til bruk på riksveiferjesamband. Regulativet benyttes på de fleste riks- og fylkeskommunale ferjesamband som krever inn takst.

I regulativets punkt 9 står det: «Adgang til forhåndsbestilling av plass på en ferjeavgang er avgrenset til utvalgte ferjesamband definert av løyvemyndighet»

Det er altså opp til løyvemyndigheten å vurdere om det skal være forhåndsbestilling på et samband. I riksveiferjedriften er dette innført på rv. 80 Bodø – Værøy – Røst – Moskenes.

Rv. 19 Moss – Horten og enkelte fylkesveiferjesamband benytter egne takstregulativ.

3.3 Juridiske forhold

Som utgangspunkt har lokalt forvaltningsorgan stor suverenitet når det gjelder ferjespørsmål. Yrkestransportlova regulerer fylkeskommunens rolle som oppdragsgiver og myndighet for fylkesveiferjer. I denne står det blant annet:

- §13, 2. ledd - Med den avgrensinga som følgjer av første ledd, gjev fylkeskommunen løyve til rutetransport etter §§ 6 og 7...
- §22, 1. ledd - Fylkeskommunen har ansvar for å yte godtgjersle til rutetransport som fylkeskommunen vil opprette eller halde oppe innan eit fylke, jf. likevel § 24
- §22, 5. ledd - Med dei avgrensingane som følgjer av § 8 første ledd, fastset fylkeskommunen kontraktsform og retningslinjer som skal gjelde ved inngåing av kontraktar om godtgjersle

Fylkeskommunens suverenitet understrekes i §22, 2. ledd - Vedtak av fylkeskommunane i saker om godkjenning av ruteplan, takstar og godtgjersle kan ikkje klagast til departementet. Lokal selvbestemmelse ble også valgt ved innføring av ordningen med «gratis ferje». Ved innføring av denne ordningen ble reduksjon i billettinntektene kompensert ved å øke det frie rammetilskuddet til fylkeskommunene, og ikke som øremerket tilskudd eller ved å etablere en tilskudds- eller søknadsbasert ordning.

Samferdselsdepartementet har likevel innført nasjonale regler innenfor nevnte områder tidligere, f.eks. ved innføring av nasjonal bindende regel for taksering av nullutslippskjøretøy på ferjer, jf. Rundskriv N-2/2023 Takster for nullutslippskjøretøy på

ferje. Rundskrivet er hjemlet i forskrift til yrkestransportlova, yrkestransportforskriften § 29.

4 Historiske fortrinnsrettsordninger for lokale i riks- og fylkesveiferjedriften

4.1 Eksisterende ordninger

Et spørreskjema er sendt til kontaktpersoner hos fylkeskommuner og fylkeskommunale administrasjonsselskap. Spørsmål og svar er vedlagt.

Av de større ferjefylkene har Vestland, Trøndelag, Troms og Finnmark gitt tilbakemelding på at de ikke har erfaring med ordninger som gir lokale lettere tilgang til ferjer. Svar er ikke mottatt fra Rogaland, Vestfold og Oslo. De to sistnevnte har ikke registrerte ferjesamband i NVDB.

Kartleggingen viser at ordninger som gir **lokale** fordel i form av lavere takst eller fortrinnsrett i all hovedsak er innført for beboere på få utvalgte øyer. Mens øvrige reiser på disse sambandene, som reiser utført av beboere på fastlandet, næringstrafikk, turisme mv. faller utenfor særordningene som er innført.

Flere ulike ordninger for lokale er innført. Både med tanke på fortrinnsrett til arbeidspendlere som bor på øyer (Nordland) eller lavere takst til beboere på øyer eller reisende med høy reisefrekvens (Østfold, Telemark og Møre og Romsdal). På noen få samband er det også innført ordninger der alle kan forhåndsbestille plass på spesifikke avganger. På 15 av 16 riksveiferjesamband og på de fleste fylkeskommunale ferjesamband har vi ikke funnet etablerte ordninger som gir fordeler til de lokale. Ulike ordninger for lokale har også blitt praktisert innad i EU og i Storbritannia.

Noen av ordningene som har blitt praktisert er:

- **Østfold (lavere takst og plassbestilling)**
 - I sommerhalvåret er det betaling for alle andre enn fastboende på øyene som betjenes av Hvalerferga. Ordningen startet med at Hvaler kommune utstedte oblater som ble plassert i kjøretøyet, men er nå erstattet av en liste utarbeidet av kommunen som ferjemannskapet har tilgjengelig.
 - Hvalerferga har krav til forhåndsbestilling for kjøretøy hele året⁴.
 - Under ferjereisen benyttes kjennemerket til kjøretøyet til identifisering.
- **Møre og Romsdal (lavere takst)**

⁴ <https://hvalerferga.ostfold-kollektiv.no/>

- Sommeren 2025 testet fylkeskommunen ut en ordning med lavere takst basert på historisk reiseaktivitet på Eidsdal – Linge og Småge – Orta – Finnøya – Sandøya – Ona. For å identifisere historisk reiseaktivitet og rett til lavere takst ble kjennemerket til kjøretøyet benyttet. Sommertakst innebar et sonetillegg, men med fritak for kjøretøy som hadde en opptjening på minst 4 reiser på aktuelt ferjesamband. Opptjeningsperioden startet på et fast tidspunkt den 01.04.2025 og frem til reisedato. Tanken bak var at de fleste reisende med lokal tilhørighet oppfylte minstekrav til reisevolum eller ville oppfylle dette innen kort tid. Reglene for rabatt gjaldt som vanlig og for hele beløpet.
- Løsningen krevde ingen forhåndsregistrering, men tilrettelegging av logikk i baksystemet for å oppnå tilgang til opptjeningsstatus per kjøretøy. Det var heller ikke behov for tilpassing av billetteringsutstyr. Under reisen blir kjennemerket til kjøretøyet registrert, mens baksystemet i AutoPASS for ferje håndterte prisdifferensieringen.
- For sommeren 2026 har fylkeskommunen bedt Skyttel, som drifter AutoPASS for ferje, om å tilrettelegge for en lignende løsning, men med justering i omfang og prising. Ordningen skal gjelde på alle av fylkeskommunens ferjesamband og for kjøretøy i alle takstgrupper.
- **Møre og Romsdal (fortrinnsrett)**
 - På Eidsdal – Linge har det vært fortrinnsrett på en del av ferjens kapasitet for lokale og arbeidspendlere. Den reisende må være «lokalt» folkeregistrert eller dokumentere behovet for å få fordel. I sambandet Småge – Orta – Finnøya – Sandøya – Ona har det vært fortrinnsrett til fastboende på øyene Orta, Sandøya og Ona, i tillegg til faste arbeidspendlere.
 - Den reisende mottar et fysisk bevis fra fylkeskommune/kommune som kan benyttes som dokumentasjon under reisen.
- **Telemark (lavere takst)**
 - I perioden fra 1. april til høstferien eller 31. oktober, er det betaling for alle andre enn fastboende på øyer i enkelte ferjesamband. Ingen firma har rett til takstfritak. Lokal kommune utsteder oblat til fastboende som vises frem ved ombordkjøring.
 - Fastboende kunne i 2024 få oblat til inntil 2 kjøretøy, noe som senere ble utvidet til 3 kjøretøy.
 - Til administrasjon av ordningen anslår kontaktperson hos fylkeskommunen at den enkelte kommune bruker 1-2 ukesverk i forkant av hver sesong, i tillegg til noe arbeid i sesongen.
- **Nordland (fortrinnsrett)**

- Søknadsbasert ordning med fortrinnsrett for fastboende som benytter ferjen daglig for pendling mellom bosted og arbeidssted. Eksempel på søknadsskjema som ble benyttet i 2025 er vedlagt. Lokal kommune behandlet søknadene og utstedte fysisk pendlerbevis til den reisende.
- Ordningen var innført på Søyvik – Herøy, Forøy – Ågskardet, Festvåg – Misten og Melbu – Fiskebøl.
- Ordningen var begrenset til 1 tur/retur reise per dag og til personbiler på inntil 6 meter. I søknaden måtte søker oppgi ferjestrekning og personalia, i tillegg til å legge ved dokumentasjon fra arbeidsgiver og utskrift fra Folkeregisteret om fast bosted. Søker måtte også krysse av for at pendlerbeviset ikke skulle brukes i jobbsammenheng⁵.
- Fortrinnsretten var betinget. For å få fortrinnsrett under reisen var det satt av egne oppstillingsfelt på kai, og fortrinnsretten var gjeldende til dette feltet var fylt opp, eller til det var kø inn til ferjekaien. Identifikasjon ble gjennomført ved fremvisning av fysisk bevis utstedt av kommune.
- Erfaringer fra sommeren 2025, er at de fleste av kaiene mangler tilfredsstillende infrastruktur til å kunne skille mellom reisende med og uten fortrinnsrett. Det var også utfordringer med at reisende uten fortrinnsrett ikke forsto hvordan de skulle forholde seg til trafikkskilt og vegoppmerking. Erfaringen tilsier at det bør vurderes å gjennomføre tiltak på kaiene.
- **Riksvei (forhåndsbestilling)**
 - Innenfor riksveiferjedriftene blir forhåndsbestilling benyttet på rv. 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes. Muligheten er åpen for alle – ikke bare lokale beboere –, og gjelder for en viss andel av ferjens kapasitet. Føringer for ordningen er satt av Statens vegvesen, mens den administreres av ferjeselskapet.
- **EU og Storbritannia (lavere takst)**
 - Vi er kjent med at det har blitt/blir praktisert ulike ordninger med lavere takst for fastboende på øyer på båtruter i Spania (Balearene), Frankrike (Korsika)⁶, Hellas (utvalgte øyer) og Skottland (Orknøyene, Shetland ytre Hebridene m.fl.).
 - For de tre førstnevnte landene må reisende med rett til lavere takst fremvise et bevis når reisen gjennomføres. I Skottland er det en søknadsbasert ordning der kuponger gir rett på inntil 4 gratis reiser, i tillegg til at enkelte grupper reiser gratis⁷.

⁵ <https://alstahaug.custompublish.com/pendlerbevis.6717179-175568.html>

⁶ <https://www.mobyline.com/offers/corsica/corsica-rates/>

⁷ <https://www.transport.gov.scot/concessionary-travel/ferry-vouchers/#overview>

4.2 Tidligere utredninger om bruk av pendlerbevis

Fortrinnsrett for pendlere er tidligere innført og utredet for ferjesambandene Festvåg – Misten i Nordland og Eidsdal – Linge i Møre og Romsdal.

I «*Arbeidspendleren først!*» (Solvoll og Mathisen, 2006), analyseres konsekvensene av å gi pendlere fortrinnsrett på transportmidler med kapasitetsbegrensninger, med utgangspunkt i ferjesambandet fv. 834 Festvåg – Misten i Nordland. Studien viser at ordningen ga en tydelig samfunnsøkonomisk gevinst. Gevinsten oppsto gjennom redusert reisetid og økt trygghet for å komme med ønsket avgang for pendlerne, mens kostnadene var knyttet til økte drifts- og investeringskostnader for det offentlige, samt ulemper for øvrige reisende.

Kort om ordningen for arbeidspendlere på Kjerringøy (Solvoll og Mathisen, 2006):

- Fortrinnsretten gjaldt 2 avganger daglig fra Misten og 5 fra Festvåg.
- Det var krav om oppmøte minst 10 minutter før avgang.
- Én rad i oppstillingsfeltet var reservert pendlere.
- Om lag 14 pst. av beboerne på Kjerringøy hadde pendlerstatus, og en typisk pendler hadde fulltidsjobb i Bodø.
- Turister og næringsliv ble i liten grad berørt da turister ofte reiste motsatt retning av pendlerne, i tillegg til at næringslivet ofte ikke reiste på avganger der pendlere fikk prioritert. For å få fortrinnsrett måtte pendlerne også ha ankommet kaien minst 10 minutter før avgang. Andre beboere på øyen fikk negativ nytte.
- Det var en søknadsbasert ordning der Statens vegvesen behandlet søknadene. Pendleren fikk et «pendlerkort» som kunne fremvises på kai.
- Investerings- og driftskostnader ved ordningen ble vurdert som lave.

Selv om ordningen på Kjerringøy ble vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsom, kan ikke resultatene uten videre overføres til andre samband eller til en mulig ordning med beboerbevis. Dette skyldes blant annet:

- **Større målgruppe:** «Beboere på øy» er en langt større gruppe enn arbeidspendlere. Dersom ordningen også omfatter beboere på «landsiden» av ferjesambandet, kan volumet bli vesentlig større. En større andel med fortrinnsrett kan kreve mer infrastruktur og gi økte driftskostnader.
- **Større ulemper for øvrige trafikanter:** Når mange får prioritet, øker ulempene for andre reisende, for eksempel i form av ventetid og redusert forutsigbarhet.
- **Effekten av avbøtende tiltak:** Ordningen på Kjerringøy var stramt avgrenset (kun ca. 14 prosent av beboerne), gjaldt et fåtall avganger og stilte krav om tidlig oppmøte. Disse tiltakene reduserte ulempene for andre brukere.

- **Begrenset omfang:** Om lag 50 personer hadde pendlerstatus. Disse utførte rundt 204 arbeidsreiser tur/retur hver i året, tilsvarende ca. 20 400 reiser totalt⁸. Forutsatt at ingen samkjørte utgjorde dette i underkant av 30 pst. av de 72 813 kjøretøyene som ble transportert på sambandet i 2005.

I SIB-notat 1006/2007 «Først ombord og først i land» (Hanssen og Solvoll, 2007) evalueres bruk av fortrinnsrett for pendlere på ferjesambandet fv. 63 Eidsdal – Linge i Møre og Romsdal. Tiltaket hadde mange likheter med tiltaket på Festvåg – Misten i Nordland. I notatets tabell 5-1 sammenstilles sentrale forhold ved pendlerordningen på de to sambandene. Utdrag fra tabellen er lagt inn under.

	Eidsdal – Linge	Festvåg – Misten
Forkjørsrettens gyldighetsperiode	Sommeren	Hele året
Antall daglige avganger med forkjørsrett (begge retninger)	26	7
Antall godkjente pendlere i 2006 / 2007	47 / 32	40 / 57
Totalt antall mistede avganger før innføring av forkjørsrett	476	512
Ventetid ved en mistet avgang (minutter)	25-30	25-30
Andel som reiste tidligere hjemmefra når de forventet kø på ønsket avgang	62 %	70 %
Andel som reiste tidligere/senere fra jobb når de forventet kø på ønsket avgang	25 %	26 %
Antall minutter tidligere avreise fra bosted for å øke sannsynligheten for å komme med ønsket avgang	29	24
Andel som har endret reisetidspunkt fra bosted etter innføring av forkjørsrett	17 %	17 %
Andel som har endret reisetidspunkt fra arbeidssted etter innføring av forkjørsrett	9 %	23 %
Antall minutter senere avreise fra bosted når en er sikret å komme med ønsket avgang (gjennomsnitt)	28	31
Antall minutter senere avreise fra arbeidssted når en er sikret å komme med ønsket avgang (gjennomsnitt)	27	20

I motsetning til ordningen på Festvåg – Misten ble tiltaket på Eidsdal – Linge ikke vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Årsaken til dette var i hovedsak knyttet til at driftskostnadene var høyere i Møre og Romsdal, i tillegg til at økt nytte for pendlerne var lavere da perioden med behovet/godet var kortere (om sommeren).

4.3 Andre ordninger som gir lokale en fordel utenom ferjedriften

Det gis fordeler basert på bosted innenfor andre områder enn ferjedriften. Av disse kan beboerparkering, slik det praktiseres i flere norske byer, være det som er mest

⁸ 204x2x50=20 400

sammenlignbart med ev. innføring av beboerbevis i ferjedriften. Som eksempel er det i Oslo kommune lavere takst for parkering innenfor gitte områder. For at lokale skal oppnå denne retten må det søkes kommunen i forkant. Oss bekjent gjennomføres kontroll av parkering ved bruk av kjøretøyets kjennemerke. Vilkår knyttet til boforhold og kjøretøyet for parkeringstillatelse til beboere i Oslo listes opp i Forskrift om beboerparkering, Oslo kommune, Oslo, §5⁹. Det stilles blant annet krav om at kjøretøyet må disponeres av søkeren, slik at kjøretøy som søker disponerer gjennom e.g. langtidsleie eller leasingavtale også kan inngå i ordningen med beboerparkering.

Næringsdrivende, institusjoner og offentlige virksomheter er inkludert i ordningen.

5 Hvilke forhold må være på plass for å sikre lokalbefolkningen forutsigbar tilgang til ferjene

5.1 Mulige tiltak for lokale

På et overordnet nivå kan mer forutsigbar tilgang sikres ved å gjennomføre tiltak som:

- reduserer etterspørselen etter ferjereiser (økt **takst**),
- øke kapasiteten på ferjesambandet,
- gi ønsket gruppe **fortrinnsrett**, eller
- øke driftsstabiliteten i sambandet.

Sett i lys av Stortingets anmodningsvedtak nr. 1211 og beskrivelsene i supplerende tildelingsbrev nr. 23, har vi valgt å konsentrere vurderingen rundt virkemidlene **fortrinnsrett** og **takstdifferensiering**. Vi har også lag til grunn at lokalbefolkningen er privatpersoner som bor innenfor et geografisk avgrenset område.

5.2 Hvem skal få rett til fortrinn eller lavere takst

For å innføre beboerbevis for lokale må det etableres tydelige og praktiske ordninger. Det må avklares hvem som kvalifiserer for ordningen, og en ev. 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.

Skillet mellom ferjesamband og båtruter er glidende. Ved innføring av ordningen med «*gratis ferje*» ble det valgt å benytte det operative skillet som benyttes av Kommunal- og

⁹ <https://lovdata.no/forskrift/2022-06-15-1212>

distriktsdepartementet i inntektssystemet til fylkeskommunene. Hovedskillet mellom båtruter og ferjesamband i inntektssystemet går på om ruten/sambandet har en **årsdøgntrafikk på minimum 10 PBE** (personbilenheter).

5.2.1 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. En mulig variant for å etablere en uniform ordning, er å sette grensen ved beboere i kommunen som ferjekaien på landsiden ligger i. Dette vil imidlertid kunne skape noen uheldige inndelinger:

- Flere ferjekaier på landsiden har kommunegrenser som er noen få minutters kjøretid unna kaien, som f.eks. ferjekaiene: Sandnessjøen (Leirfjord og Alstahaug), Kilboghamn (Rødøy og Lurøy), Gutvik (Bindal og Leka).
- Enkelte kaier på landsiden er i befolkningstette kommuner, som Stavanger, Bergen og Bodø. Å definere alle beboere i disse kommunene som lokale, kan gjøre ordningen mindre treffsikker og utfordre vurderinger knyttet til om behovet er saklig begrunnet. Et eksempel hvor dette kan være krevende er fv. 5218 Klokkarvik – Lerøy – Bjelkarøy – Hjellestad, der Hjellestad ligger i Bergen kommune.

For å sette fornuftige grenser bør det vurderes om det skal tas en gjennomgang samband for samband dersom beboere på landsiden skal inkluderes. Vi vurderer at ansvar for en slik gjennomgang bør ligge hos tilskudds-/løyvemyndigheten. En tilnærming på sambandsnivå vil imidlertid kunne føre til variasjon i hvem som får rett til beboerbevis.

5.2.2 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. Vi 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.

For ferjesamband med høy frekvens eller omkjøringsvei blir konsekvensen ved å ikke komme med ønsket avgang lavere enn på samband til øyer eller samband med lav frekvens, slik at det kan bli mer krevende å begrunne behovet for fortrinnsrett. Av samme årsak bør det vurderes å holde samband mellom steder på «landsiden» utenfor ordningen.

5.2.3 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, AutoPASS-brikke, oblat mv.). Begge har klare fordeler og begrensninger.

5.2.3.1 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. Løsningen kan kreve mer manuell kontroll ved kai, ettersom dokumentasjon må fremvises og verifiseres. Dette kan føre til flaskehalser ved høy trafikk og gjør ordningen mindre egnet for automatiserte eller ubemannede billetteringssystemer. For operatøren kan det også innebære økte krav til bemanning og opplæring.

5.2.3.2 Kjøretøybasert identifikasjon

Dette gir en annen dynamikk. 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.

5.2.3.3 Kjøretøy som disponeres av andre enn eier

For å redusere risikoen for forskjellsbehandling bør det utvises varsomhet med å knytte eventuelle fordeler, som fortrinnsrett eller lavere takst, til hvem som er juridisk eier av kjøretøyet.

En reisende kan disponere et kjøretøy på flere måter, blant annet gjennom eierskap, leasingavtale, kort- eller langtidslieie eller firmabilordning. Det kan derfor fremstå som både tilfeldig og lite rimelig dersom for eksempel en beboer med leaset kjøretøy ikke gis samme fordel som en beboer som eier kjøretøyet.

Dersom det skal gis fordeler basert på bosted, foreslås det å ta utgangspunkt i ordningen for beboerparkering i Oslo. Her kan kjøretøy som eies av andre enn søker omfattes av ordningen, forutsatt at det dokumenteres at søker disponerer kjøretøyet.

Dersom fordelene i stedet skal baseres på reisefrekvens, foreslås det å knytte retten til at det er inngått AutoPASS-ferjeavtale (privat eller firma), AutoPASS-brikkeavtale eller FerryPay-avtale. Disse avtalene gir grunnlag for å identifisere et kjøretøys frekvens på et ferjesamband. En slik tilnærming ble blant annet benyttet ved innføringen av sommertakst i Møre og Romsdal i 2025. Løsningen vil imidlertid kunne inkludere alle med høy reisefrekvens på sambandet, og ikke kun de som er «lokale».

5.2.3.4 *Anbefaling*

Ved ev. innføring av beboerbevis anbefaler vi at det velges en løsning som medfører sentral tilrettelegging av ordningen, men med et grunnprinsipp som ligger så nært ordinær billettering som mulig. Det vil si at det er identifikasjon av kjøretøyet som blir det bærende elementet. Dette medfører minst risiko for variasjon i ordningen, har lav personvernrisiko og krever i utgangspunktet kun endring hos kjerneløsningen for billettering. Samtidig, så bør det vurderes om det er lokalt forvaltningsnivå som bør ha ansvar for å ajourholde en oversikt over hvem som har rett til beboerbevis på det enkelte samband.

Det anbefales at eventuelle ordninger for fortrinnsrett og/eller takstdifferensiering for lokalbefolkningen i hovedsak baseres på **kjøretøybasert identifikasjon**, gjennom registrering av kjennemerke eller AutoPASS-brikke. En slik løsning gir gode forutsetninger for automatisert kontroll, effektiv ombordkjøring og stabil drift, samtidig som behovet for behandling av personopplysninger og manuell kontroll under reisen reduseres. Samlet sett vurderes kjøretøybasert identifikasjon som mer praktisk og gjennomførbar enn personbaserte løsninger for en generell ordning rettet mot lokale beboere.

5.2.4 *Konsekvenser for driftskontrakter i ferjedriften*

Kontraktene for drift av riks- og fylkesveiferjesamband har en driftsperiode som ofte varer åtte år eller mer. Ferjekontraktene er for det meste basert på bruttoprinsippet der oppdragsgiver har inntektsansvaret. I bruttokontraktene vurderes det i hovedsak ikke å være kontraktmessige forhold som er til hinder for innføring av takstdifferensiering. Mulighetsrommet for store tiltak innenfor takst- og rabattstrukturen kan være redusert i en nettokontrakt, der operatør har inntektsansvaret. Da ordlyden kan variere mellom

kontraktene, er det den enkelte oppdragsgiver som bør vurdere om det er mulig å innføre takstdifferensiering.

Inngåtte kontrakter legger også begrensninger på hvor store tiltak som kan gjøres. Innføring av en utvidet ordning med fortrinnsrett kan føre til kompensasjonskrav fra operatør. Vi er imidlertid ikke kjent med at det eksisterer avtaleforhold som er til hinder for dette.

5.3 Fortrinnsrett

Det er en lang rekke praktiske forhold som må landes før beboere gis fortrinnsrett til et ferjesamband. Enkelte av disse er omtalt nedenfor.

5.3.1 Sortering av kjøretøy på ferjeleiet

Foruten sambandene der det er innført utvidede ordninger med fortrinnsrett eller muligheten for forhåndsbestilling, vurderes omfanget av fortrinnsrett å være begrenset i dag. En konsekvens av dette er at det i liten grad er tilrettelagt for sortering av kjøretøy på kaiområdene, noe som er essensielt dersom en større del av trafikken skal gis fortrinn.

Før en ev. 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.

- For ferjekaier der oppstillingsfeltet består av én rad med kjøretøy blir det krevende å gi fortrinnsrett før det gjøres tiltak på landområdet. Unntak fra dette kan være der trafikkmengden er svært lav.
- Der oppstillingsfeltet er inndelt i flere felt kan eksempelvis ett av feltene reserveres for de som har fortrinnsrett. En slik løsningen har imidlertid to primære utfordringer heftet ved seg. Nemlig: (1) Hvordan skiltingen og trafikkflyten blir håndtert, og (2) at samlet kapasitet i oppstillingsfeltet reduseres slik at det oftere enn tidligere kan forventes tilbake-blokkering av trafikk til øvrig veinettet. Det kan derfor også være behov for tiltak ved slike ferjeleier.

Det pågår prosesser som ser på løsninger som automatiserer prosessen ved å laste ferjen. En større grad av sortering mellom kjøretøygrupper øker kompleksiteten ved slike løsninger.

5.3.2 Hvordan få rett til fortrinn

Det er utfordrende å innføre fortrinnsrett for beboere uten at det etableres en form for forhåndsgodkjenning. For at ordningen skal fungere etter hensikten, må beboerbeviset

kunne verifiseres i forkant av selve ferjereisen. Dette kan enten løses ved at den reisende får utstedt et synlig bevis (for eksempel oblat), eller ved at kjøretøyet registreres i et system over forhåndsgodkjente kjøretøy.

Basert på ordningene som blir praktisert i dag ser vi for oss at det beste er å kreve at den reisende søker om retten i forkant. I dag håndteres slike søknader av Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner eller operatørselskap (ved bestilling), avhengig av ordningens virkeområde og formål.

5.3.3 Avbøtende tiltak

Når enkelte grupper prioriteres, innebærer dette at andre nedprioriteres. Trygghet om å komme med ønsket ferjeavgang gir nytte, men fortrinnsrett gir størst fordel når etterspørselen i perioder overstiger tilgjengelig kapasitet. I perioder med kapasitetsmangel kan de som blir stående igjen ha høyere betalingsvilje enn dem som gis fortrinn, noe som – isolert sett – kan redusere den samfunnsøkonomiske nytten. På bakgrunn av dette må det forventes reaksjoner fra grupper som ikke omfattes av ordningen, herunder næringslivet, fritidsreisende og andre personer som av ulike grunner ikke kvalifiserer til beboerbevis.

På samband med vedvarende kapasitetsutfordringer påvirker slike prioriteringsmekanismer forutsigbarheten for andre trafikanter. Dette er særlig uheldig for næringslivet som ofte ønsker så lav variasjon som mulig i sin reisetid. Variasjon har en kostnad som ventes overført til kunde, eksempelvis ved at transportkostnader for varer til en øy økes for de som skal motta varene. Redusert forutsigbarhet kan på sikt påvirke hvordan virksomheter organiserer sine transportbehov, i ytterste konsekvens ved relokalisering.

Økt variasjon i kjøretiden kan også bidra til å forsterke behovet for etablering av flere døgnhvileplasser da transportører oftere enn tidligere kan måtte ta døgnhvilen på et annet sted enn planlagt.

For å redusere ulempene for øvrige reisende og forenkle den praktiske gjennomføringen av en ordning med fortrinnsrett, bør det vurderes å innføre avbøtende tiltak. Dette kan innebære krav til den som tildeles fortrinnsrett, som oppmøte i forkant av avgangen eller en søknadsbasert forhåndsgodkjenning før reisen.

Det bør videre vurderes om fortrinnsretten skal gjøres betinget. Eksempler kan være at retten kun gjelder så lenge et eget oppstillingsfelt ikke er fullt, eller at den avgrenses til spesifikke avganger. En slik differensiering vil imidlertid kunne kreve lokal tilpasning, og kan derfor være krevende å etablere som en generell ordning.

I Nordland var fortrinnsretten gitt under flere betingelser, herunder om at den var ugyldig dersom det var kø inn til kaiområdet. En slik avgrensing virker fornuftig da det i praksis

bare er blålys-etatene som har egnede kjøretøy til å kjøre forbi en lang stillestående kø på veinettet. Spesielt når det nært en ferjeavgang ofte kommer kjøretøy fra ferjen i motsatt kjørefelt.

Et annet mulig avbøtende tiltak er å justere hvilke trafikanter som får fortrinnsrett. Rettigheten kan eksempelvis begrenses til fastboende på øyer (og samfunn) uten alternativ transportforbindelse, eller utvides til å omfatte næringslivet på øyen – etter modell fra beboerparkering i Oslo hvor også næringsdrivende, institusjoner og offentlig virksomheter omfattes av ordningen.

Trafikantgruppen «beboere på øy» kan reduseres ytterligere til å kun gjelde arbeidspendlere i personbil (kjøretøy inntil 6 meter). Argumentet for en slik tilnærming kan være at arbeidspendlere priser tiden høyere enn øvrige reisende på øyen. Et annet argument er at muligheten for arbeidspendling kan være en nødvendighet for å kunne være bosatt på øya.

5.4 Takstdifferensiering

Den 12. mars 2021 ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å gjennomgå takst- og rabattstrukturen i ferjedriften. Etter utredningen foreslo Statens vegvesen en modell som skulle forenkle reisehverdagen. Dette er beskrevet i *Høringsnotat - Gjennomgang av takst- og rabattstrukturen i ferjedriften* av 15. november 2021¹⁰. Hovedgrepene var:

- forskuddet fjernes
- redusert ordinært takstnivå
- lavere rabattsatser
- færre takstgrupper

En utfordring med forslaget var at en provenynøytral modell ville føre til høyere takster for de trafikantene som i dagens ordning oppnår de høyeste rabattene (40–50 %).

I utredningen ble det også vurdert to tiltak som kan skille mellom reisende med stort behov for ferjereiser og øvrige:

- **Rabatt på utvalgte favorittsamband:** Eksisterende rabattordninger opphører. Det innføres rabatt på 30 pst. for reisende som har inngått avtale. Rabatten utvides til 60 pst. på inntil tre samband som bestemmes av bruker.
- **Volumrabatt:** Eksisterende rabattordninger opphører. Det innføres 30 pst. for reisende som har inngått avtale. Rabatten utvides til 80 pst. fra og med den 9. reisen i en kalendermåned. Telling av antall reiser nullstilles hver måned.

¹⁰ [Gjennomgang av takst- og rabattstruktur i ferjedriften | Statens vegvesen](#)

Begge løsningene var universelle slik at alle trafikantgrupper hadde mulighet til å kvalifisere for de høyeste rabattsatsene, men i praksis vil rabatten i størst grad tilfalle de som reiser mye eller reiser på få, faste samband (inkludert næringslivet).

Takst som virkemiddel for å redusere etterspørselen ble i liten grad vurdert den gang. Likevel kan varianter av disse løsningene være mer treffsikre enn beboerbevis, dersom formålet er å sikre bedre tilgang for brukergrupper med stort transportbehov.

I 2025 testet Møre og Romsdal fylkeskommune ut en variant av takstdifferensiering, der det ble innført en egen sommertakst for **reisende som ikke hadde minst fire turer** på sambandet i en opptjeningsperiode. Før sommertakst ble innført var et av sambandene gratis mens det andre hadde takst. En videreutviklet versjon av sommertakst planlegges innført i 2026. Andre fylkeskommuner vurderer egne varianter av sommertakst, og den 8. april vedtok fylkesutvalget i Trøndelag fylkeskommune innføring av «*turistbetaling på fergene for 2026*».

At takst varierer mellom sommer og vintere er ikke en ny tanke. Ifm. arbeidet med å tilrettelegge for automatiserte betalingssystemer på ferjesamband sendte Statens vegvesen et forslag om dette på høring i 2004. Forslaget bygget på en takst om «vinteren» og en i sommerperioden fra 20. juni til 20. august. Bakgrunnen for forslaget var en målsetning om større grad av samfunnsøkonomisk prising (vår ref. 2003/03914-139). Da AutoPASS for ferje ble innført fra 2019 var dette uten et eget sommerpåslag.

Frem til og med 31. desember 2019 ga Riksregulativ for ferjetakster Vegdirektoratet myndighet til å fastsette markedstilpassede takstavvik på riksveiferjesamband med regelmessige kapasitetsproblemer, jf. pkt. 9 i regulativet. Etter omorganiseringen av Statens vegvesen og innføring av AutoPASS-regulativ for ferjetakster, ligger denne myndigheten hos Samferdselsdepartementet.

Rabatt basert på volum eller favorittsamband treffer ikke bare beboere innenfor et geografisk område, men alle brukere med høyt reisevolum. Dette kan eksempelvis gjøres ved å innarbeide volumpris i den sentrale løsningen i AutoPASS for ferje. Dette kan være en fordel eller en ulempe, avhengig av formål.

Prisvariasjon basert på etterspørsel brukes i flere sektorer (fly, buss og rushtidsavgift på vei) og har også vært brukt i ferjedriften, blant annet for å finansiere økt sommertilbud eller for å redusere etterspørselen.

En variant av takstdifferensiering kan være å knytte differensieringen til en form for beboerbevis, slik det har blitt gjort i Østfold, Telemark, EU og Storbritannia, jf. beskrivelsen under pkt. 4.1. Dette vil redusere antallet som får rett til lavere takst, og kan i større grad virke trafikkavvisende. Bruk av bosted vil imidlertid kreve økt administrasjon hos det offentlige sammenlignet med en ordning med volumrabatt.

5.4.1 Potensiell virkning av økt takst for uprioriterte trafikantgrupper

Det foreligger flere studier og vurderinger som har sett på etterspørselseffekter og priselastisiteter i ferjedriften. Priselastisitetene beskriver noe om hvordan etterspørselen etter ferjereiser påvirkes av endring i de generaliserte reisekostnadene (ferjetakst, drivstoffkostnad, tidskostnad mv.).

- I «*Trafikale og økonomiske virkninger av økt rabattsats på ferjesamband*» (SIB-rapport nr. 4-2013) ble det gjennomført en kvalitativ gjennomgang av flere riks og fylkeskommunale ferjesamband, der det ut ifra faktorer som turlengde, ferjeavhengighet og sambandslengde ble vurdert at priselastisiteten var på mellom -0,2 og -0,6. De fleste av ferjesambandene som har blitt gratis faller inn under kriteriene for det nedre sjiktet av spennet (-0,2 og -0,3).
- I «*Gratisferge - erfaringer fra forsøket i Solund og Bjarkøy*» (TØI rapport 1290/2013) har Transportøkonomisk institutt (TØI) sett på effektene av innføring av gratis ferjer til to øyer. TØI fant at etterspørselen etter ferjereiser hadde økt, men de fant ikke om dette skyldes takstreduksjonen eller andre forhold.
- I «*Konsekvensanalyse av endringer i takst- og rabattstrukturen i ferjedriften*» (OE-rapport 2021-49) valgte Oslo Economics å benytte en priselastisitet på -0,1, mens TØI brukte verdier mellom -0,3 og -0,4 da de utredet effekter av et høyfrekvent ferjetilbud (TØI-rapport 1732/2019). I rapporten beskriver TØI en antagelse om at elastisiteten er høyest for fritidsreiser, siden dette stort sett er reiser som er minst ferjeavhengige.

Det er usikkert hvor mye trafikken vil endring som dersom de uprioriterte gruppene får økt takst, og det kan forventes til dels store variasjoner på tvers av sambandene. Forutsatt at priselastisitetene er innenfor spennet mellom -0,2 og -0,6, så vil en prisøkning på 20 pst. kunne redusere etterspørselen etter ferjereiser fra denne gruppen med mellom 4 og 12 pst.

5.4.2 Avbøtende tiltak

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.

6 Oppsummering og anbefaling

6.1 Dagens bruk av fortrinnsrett og takstdifferensiering

Gjennomgang av eksisterende løsninger viser at lokaldemokratiet aktivt bruker handlingsrommet som eksisterer innenfor gjeldende rammeverk.

Tre fylkeskommuner har brukt takstdifferensiering på utvalgte samband. I tillegg ser Nordland, Trøndelag og Vestland på muligheten for å innføre sommertakst i 2026. Mens ordninger med fortrinnsrett for enkelte grupper blir benyttet på samband i Østfold, Møre og Romsdal og Nordland.

En statlig overstyring av det lokale nivået, eksempelvis ved å innføre en stor utvidelse av ordningen med fortrinnsrett, vurderes å kunne bli svært krevende. På bakgrunn av dette vurderer vi at ansvaret fortsatt bør ligge der det gjør i dag – hos staten for riksvei, fylkeskommunene for fylkesvei og kommunene for kommunale ferjesamband.

6.2 Nasjonalt register versus lokal håndtering

Det bør vurderes om staten skal legge til rette for en mer effektiv praktisering av både takstdifferensiering og fortrinnsrett.

Effektiv praktisering av takstdifferensiering gjøres delvis allerede, jf. den volumbaserte testen i Møre og Romsdal 2025, men det kan kreve tiltak om det skal etableres løsninger som er egnet for øvrige ferjesamband.

Når det gjelder fortrinnsrett eller lavere takst for beboere, kan det vurderes om det i sentral løsning for AutoPASS for ferje bør etableres en liste av kjøretøy per samband, som ajourholdes av løyvemyndigheten. Dette kan bidra til en økt standardisering og mer effektiv praktisering, men det har også sine ulemper. For eksempel på de minste sambandene, der fortrinnsrett/lavere takst enkelt kunne blitt håndtert på lokalt nivå.

6.3 Volumrabatt som alternativ til beboerbevis

Volumrabatt kan organiseres som en standardisert løsning på nasjonalt nivå og reguleres gjennom AutoPASS-regulativ for ferjetakster. Fordelen med en slik løsning er at prisfastsettelsen vil fremstå enklere og mer forutsigbar for kundene enn mange ulike lokale løsninger. En nasjonal løsning for volumrabatt vil også gjøre teknisk utvikling og vedlikehold enklere. Administrative kostnader forventes også å bli vesentlig lavere sammenlignet med en søknadsbasert ordning med beboerbevis.

Statens vegvesen ser mange fordeler ved at volumrabatten inngår som et nasjonalt takstvirkemiddel. En har tidligere vurdert om dagens rabatt knyttet til innbetaling av forskudd kunne erstattes av nasjonal løsning for volumrabatt, jf. pkt. 5.4.

En annen variant av volumrabatt kan være å utvikle AutoPASS for ferje ved å innføre muligheten for volumbasert sommertakst basert på hovedtrekkene i ordningen som Møre og Romsdal testet ut i 2025, jf. pkt. 4.1.

Ved beboerbevis må det offentlige ta et aktivt valg for å fastsette hvilke trafikantgrupper som skal ha rett til det begrensede godet, som ferjereiser er. Dette er krevende, og det er tilnærmet umulig å unngå at grupper med godt og dokumenterbart behov faller utenfor.

Løsninger med takstdifferensiering basert på kjøretøyets reisefrekvens fremstår bedre egnet. Sammenlignet med innføring av fortrinnsrett, vil takstdifferensiering ikke ha behov for å sortere trafikken på kai da den reisendes rett til lavere takst kan identifiseres under eller etter reisen har funnet sted. Ved å øke taksten for enkelte takstgrupper kan takstdifferensiering også bidra til å **redusere årsaken** til utfordringen, nemlig at etterspørselen etter godet til tider er høyere enn tilbudet.

6.4 Anbefaling

Dersom lokalbefolkningen skal få bedre tilgang til ferjer anbefaler Statens vegvesen at kjøretøy benyttes som identifikator for takstdifferensiering og eventuelle rettigheter, fremfor personbasert identifisering. Videre bør verifikasjon av rettigheter eller takst ligge så nært som mulig opp til grunnprinsippene i den ordinære billetteringen.

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 besluttes 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. Samtidig åpnes det for at fortrinnsrett kan være aktuelt på enkelte samband, dersom dette vurderes hensiktsmessig av lokal myndighet.

Vedlegg: Søknadsskjema

Søknadskjema for prøveordning med pendler i perioden 01.05.2025 - 31.08.2025

for fergestrekningen 18-171 Brasøy - Herøy - Austbø - Søvik

Jeg søker for strekningen: _____

SØKER

Adresse _____

Postnummer _____

Sted _____

Arbeidsgiver _____

Adresse _____

Postnummer _____

Sted _____

Jeg er inneforstått med at en tildeling av et pendlerbevis, er en personlig tildeling. Det kan ikke deles med andre, eller brukes i annen sammenheng enn reise til/fra jobb. Og at det er gyldig for maksimalt en - 1 - tur/retur reise per dag

Pendlerbeviset skal ikke brukes mens jeg er på jobb, eller på annen måte i tjenesteøyemed (jobbsammenheng).

Jeg er inneforstått med at det kan innvilges flere pendlerbevis enn det er plass til i avsatt pendlerfilen. Og at jeg må innta plass i den vanlige køen om pendlerfilen er full.

Jeg kan heller ikke kjøre forbi køen, med fare for mine medtrafikanter.

Påkrevd vedlegg

Dokumentasjon fra arbeidsgiver
For eksempel kopi av arbeidskontrakt

Utskrift fra Folkeregisteret om fast bosted

Sted _____

Dato _____

Underskrift søker _____

