



## Notat

Dato: 21.05.2019  
Arkivsak: 2015/11763-19  
Saksbehandlar: malsons

---

**Til:** Fylkesutvalet

---

**Frå:** Fylkesrådmannen

---

### Passasjerbetaling på fylkesvegferjer - tilleggsnotat til fylkesutvalet

Under handsaming av sak 54/19 i utval for miljø og samferdsel sette representanten **Rasmus Laupsa Rasmussen** (A) på vegner av A, KrF, Sp, SV, MDG og V fram slikt felles oversendingsforslag til administrasjonen:

«Misa ber administrasjonen arbeida vidare med å utgreia konsekvensane av ulike måtar å innføra passasjerbetaling, som skal vere klart til fylkesutvalet si handsaming av saka. Særleg ønskjer vi å utgreia alternativ 1 nærare. Vi ønskjer ei oversikt over konkrete kostnader knytt til alternativ 1. Vi ber administrasjonen utgreie moglegheita for løysingar der ein kjøper kontrolltenester lokalt.»

#### Svar frå Fylkesrådmannen:

Fylkesrådmannen har forståing for at saka kan oppfattast som kompleks, og at kostnadane som vert presentert kan virka høge. Årsaka til at kostnadene ved fleire av alternativa vert høge, er at dei krev endringar eller tilleggsbestillingar til allereie inngåtte kontraktar. I FUV 29.1.2016 (PS 25/2016) vart det godkjent ein opsjon i dei nye kontraktane om innføring av AutoPASS-regulativet, og i dei nye kontraktane etter dette vart det kunngjort med krav om AutoPASS. Bruken av AutoPASS-regulativet vart vedteke i FUV 23.02.2017 (PS 33/2017). I dei nye kontraktane ligg derfor AutoPASS-regulativet for ferje som ei føresetnad for ressursbruken, og er dette er følgjeleg prisa deretter. Dersom ein gjer endringar som påverkar kontraktane, kjem det krav om kompensasjon frå operatørane.

Når det gjeld kostnadar knytt til alternativ 1, er det særleg tre forhold som driv kostnadane. For det første kjem det drifts- og investeringskostnadar knytt til billetteringssystem og -utstyr. For det andre er det driftskostnadar knytt til billett kontroll, og for det tredje inntektslekkasje som følgje av snik.

#### 1. Kostnadar til billetteringssystem og -utstyr

Når det gjeld billetteringssystem og -utstyr, ser ein for seg tre punkt. Det første er kjend, og gjeld utvikling og drift av Skyss Billettapp. Her vert det naudsynt med nokre endringar i dagens brukargrensesnitt, samt innlegging av prisar og prislogikk. Dette er estimert til å kosta om lag 250.000 kroner. I tillegg kjem utgifter til drift av løysinga, berekna til om lag 1 million kroner årleg.

Det andre punktet gjeld alternativt system for billettering. Som nemnd i sak til Utval for Miljø og Samferdsel (PS 54/2019), står app for om lag 75 % av billettjøpa på buss og bybane. På sikt ser ein føre seg at ein kan oppnå tilsvarande tal for ferje òg, men ikkje alle kan eller vil nytta app. Dette gjer at ein må ha eit alternativ til billettering via app. Her er det to løysingar, anten kan ein gjere om på operatørane sitt billettsystem slik at ein kan selja passasjerbilletter, eller så kan ein sjølv stilla med ein app eller liknande for sal av passasjerbilletter som mannskapet kan nytta. Kva dette vil kosta er ikkje kjend, og innanfor fristen til dette notatet har det ikkje vore råd å utgreia dette. Det er likevel ikkje snakk om store endringar, slik at det er rimeleg å anta at det ikkje er snakk om store kostnader til utvikling og endring.

Det tredje punktet omhandlar ressursbruk for å billettera. Skyss hadde i 2018 om lag 4,5 millionar passasjerar på fylkesvegferjene. Om ein tek utgangspunkt i at 75 % av dei nyttar app, er det framleis 1,35 millionar passasjerar som lyt billetterast manuelt. Skyss har vore i kontakt med operatørane, og behovet for ekstra bemanning varierer mellom dei ulike sambanda og skifta. Det har ikkje, med tida ein har hatt til rådighet, vore mogleg å gjennomføre ei detaljert tidsstudie per samband. Operatørane har skissert ei kostnad på om lag 20 millionar for full billettering. Alternativ billettering kan verta noko rimelegare, men operatørane trur sjølve at forskjellane vil vere marginale. Noko av utfordringa er her at sjølv om behovet ikkje er like stort som eit heilt skift, så kan ein ikkje bemanna for enkeltavgangar. Estimert på 20 millionar kroner årleg er derfor tatt med som kostnad på alternativ billettering.

## 2. Kostnader til billettkontroll (inntektssikring)

Ei løysing som i stor grad baserer seg på sjølvbetjening, krev og ei viss grad av kontroll. Erfaringar frå buss og bybane viser at ein har ein snikprosent på om lag 6 %. Dette gjeld på linjer med relativt hyppig kontroll (kvar veke eller oftare). I ei slik løysing ser ein føre seg fleire team som reiser rundt og utfører billettkontroll om bord på ferjene, med ei viss hyppigheit (to eller fleire gonger per månad). Sjølv med slike kontrollar må ein rekne med ei viss grad av snik. Kostnadane til ein slik billettkontroll er estimert til om lag 4 millionar kroner. Her har ein rekna med to kontrollteam med to kontrollørar som sørgjer for at kvart samband vert kontrollert to gongar per månad i snitt.

Kjøp av billettkontroll vert i dag gjort gjennom vektarfirma som leverer tilbod på desse tenestene. I kva grad desse tenestene kan kjøpast lokalt er noko ein må vurdere som ein del av ei heilskapleg tilnærming. Her vil pris, lokalt nærvær, kvalitet m.m. spela inn. Ein har gjort undersøkingar om det finst ein slikt lokalt marknad, og førebelse undersøkingar viser at det ikkje er det alle stader. Kjøp av slike tenester er òg underlagd lov om offentlege anskaffingar, og vil måtte verta gjennomført som ei anskaffing.

## 3. Kostnader som følgje av snik (inntektslekkasje)

Som nemnd har ein på buss og bybane ein snikprosent på om lag 6 %. Det er vanskeleg å sei kva den vil liggje på for ferjer, men det er liten grunn til å tru at den vil vere lågare enn på buss og bybane der det er hyppige kontrollar. Fylkesrådmannens vurdering er derfor at den vil liggja i intervallet 10 til 20 %, mest truleg i det øvre sjiktet av dette intervallet. Årsaka til at det vurderast såpass høgt er at frekvensen på kontrollane vil vere lågare enn på buss og bybane, og følgjeleg og risikoen for å verta tatt i kontroll. Med ei omsetjing på om lag 52 millionar kroner utgjer dette mellom 5 og 10 millionar i tapte billettinntekter per år.

## 4. Oppsummering

Som vist over er det fleire forhold som spelar inn når ein skal prisa alternativ 1. Sjølv om bruk av app kan verka enkelt og rett fram, er det lite som tyder på at ein med app åleine vil ha full dekning hjå passasjerane. Ein lyt derfor ha alternative betalingsmåtar, på same måte som på buss og bybane. Kostnadane ved desse løysingane er til dels store. Eit anna viktig moment er inntektslekkasjen. Med sjølvbetjening er risikoen for inntektslekkasje svært høg. Noko av dette kan kompensereast gjennom billettkontroll, men erfaringar frå buss og bybane er at sjølv med svært hyppige kontrollar forsvinn ikkje risikoen heilt. Sjølv med 10 % snik og

lågaste estimerte sum på alternativ billettering kjem totalkostnadane på opp mot 15 millionar kroner årleg. Dersom snikprosenten er høgare, eller kostnadane til alternativ billettering er høgare, kan summen komma opp mot 25 millionar kroner årleg.

#### Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen kan ikkje tilrå å innføre passasjerbetaling, av tre årsaker. For det første vil det vere ei tungvindt løysing for dei reisande, som vert meir kompleks å orientere seg i og bruka, da nokre samband (riksvegsamband) ikkje vil ha passasjerbetaling, og andre vil ha (fylkesvegsamband). For det andre er det ei svært dyr måte å krevje inn betaling. For det tredje, som tabellen under viser, vil ein måtte bruke inntil 60 % av billettinntektene på å krevje inn passasjerbetaling. Ei anna løysing ville vere å ikkje nytta app, men krevje inn billetter manuelt av alle. Dette vil vere rimelegare enn app-løysinga, men framleis kosta om lag 20 millionar i året, eller om lag 40 % av billettinntektene.

I 2018 transporterte fylkesvegferjene 2,389 mill køyretøy. Fylkesrådmannen legg til grunn at dersom ein skal gå for ei alternativ løysing til full AutoPASS, så skal dette vera provenynøytralt for fylkeskommunen. Det inneber at med den rimelegaste alternative løysinga på 20 mill kr, så vil ein kunna setja ned billettprisen på bil med i gjennomsnitt kr 12,50. Med løysinga til 30 mill kr vil snittprisen kunna gå ned med kr 8,30.

Fylkesrådmannen finn ikkje at ein slik avgrensa takstreduksjon for bil rettferdiggjjer at ein går vekk frå vedtaket om å innføre AutoPASS som planlagt no. Fylkesrådmannen legg også vekt på ulempene det vil gje dei reisande på ferjene med komplisert billettstruktur og fysisk billettering, og at det er veldig kostbart å drifte eit eige system for betaling av passasjerreiser. Fylkesrådmannen rår vidare til at det vert gjennomført ei grundig evaluering av ordninga når ein har hatt eit heilt driftsår.

**Tabell 1: Kostnadar**

Funksjon	Type	Investeringskostnad	Driftskostnad
Billettering	App	kr 250 000	kr 1 000 000
	Alternativt system	Ukjend	Ukjend
	Ressursar til alternativ billettering	kr 0	kr 20 000 000
Billettkontroll	Team av ressursar til billettkontroll	kr 0	kr 4 000 000
Tapte inntekter	Inntektstap ved 10 % snik	kr 0	kr 5 200 000
	Inntektstap ved 15 % snik	kr 0	kr 7 800 000
	Inntektstap ved 20 % snik	kr 0	kr 10 400 000
Totalt	Totalt v/ 10 % snik	kr 250 000	kr 30 200 000
	Totalt v/ 15 % snik	kr 250 000	kr 32 800 000
	Totalt v/ 20 % snik	kr 250 000	kr 35 400 000

**Tabell 2: Prisforskjellar AutoPASS vs. Riksregulativet, bil under 6 meter**

Tal på soner	AutoPASS (kr)	Riksregulativet (kr)	Differanse
1	89	68	21
4	122	93	29
8	162	124	38
12	205	157	48

16	247	187	60
20	290	220	70
30	393	299	94

Tabell 3-5 Priseksemplar

**Krokeide - Hufthamar (inkl. bompengar)**

	Bil	Bil + 1 passasjer	Elbil
Riksregulativet (dagens)	250 (125)	321 (186)	84 (44)
AutoPASS-regulativet	310 (155)	310 (155)	155 (77)

**Sandvikvåg - Husavik (inkl. bompengar)**

	Bil	Bil + 1 passasjer	Elbil
Riksregulativet (dagens)	194 (97)	250 (145)	57 (29)
AutoPASS-regulativet	237 (119)	237 (119)	119 (59)

**Masfjordnes - Duesund**

	Bil	Bil + 1 passasjer	Elbil
Riksregulativet (dagens)	76 (38)	109 (55)	37 (19)
AutoPASS-regulativet	101 (51)	101 (51)	51 (26)

\*Pris i () er etter rabatt

\*Pris elbil ved AutoPASS-regulativet er inkl. bompenger,  
ref. vedtak om bompengar på nullutsleppskøyretøy