

Saksframlegg

Saksbehandlar: Inge Horstad, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 16/9296-11

Ekspressbåtane Sogn - Bergen

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutval for samferdsle rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Det vert gitt høve til å utvide sesongen på ekspressbåten Bergen – Flåm – Bergen med inntil 1 måned i kvar retning. Føresetnaden for ei slik utviding er at reiselivsnæringa og operatør tek ansvaret og den økonomiske risikoen.
2. Sognebåten held fram som i dag med endestogg i Sogndal.

Vedlegg:

Rapport frå reiselivsrådgeving AS på oppdrag frå Sogn regionråd: Utgreiing om endringar i rutetilbodet for Sognebåten. 28/8-2016

Andre relevante dokument i saka:

Høyringssvar frå Sogn regionråd og Aurland, Vik, Balestrand, Høyanger, Luster, Gulen, Hyllestad kommunar.

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv dei fire ekspressbåtane mellom fylket og Bergen. Norled er operatør på rutene og har inntektsansvaret i avtaleperioden.

Sogn regionråd har teke initiativ til fleire tiltak på rutene til og frå Sogn. Målet er fleire reisande og betre ringverknader til reiselivet.

Sogn regionråd har fått utarbeidd ein rapport og kjem med innspel etter to hovudspor:

- 1: Forlengje sesongen for sommarruta Bergen – Flåm – Bergen
- 2: Flytte endestoggen for heilårsruta Sogndal – Bergen – Sogndal frå Sogndal til Flåm

Skuldersesongen på sommarruta Bergen – Flåm - Bergen har styrka seg siste åra. Fylkesrådmannen vurderer det slik at det ligg til rette for ei utviding av sesongen.

Når det gjeld flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm, er dette ei meir krevjande sak. Denne ruta er i dag eit viktig samband mellom Sognefjorden og Bergen og rutetidene er tilpassa dette føremålet. Ruta høver ikkje heilt som turistrute på heilårsbasis, då avgangen frå Flåm vert svært tidleg. Vidare vil returen frå Bergen gå i mørke i vinterhalvåret. Sogndal står i dag for om lag ¼ av billettinntektene på ruta. Det er risiko for at mange av dei reisande til/frå Sogndal vil velje andre reisemåtar.

Fylkesrådmannen rår til at båtuta Sogndal – Bergen – Sogndal held fram med Sogndal som endehaldeplass.

2. Bakgrunn for saka

2.1 Innleiing

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv 4 snøggbåtruter mellom fylket og Bergen. To ruter på kysten og to ruter innover Sognefjorden. Rutene er meint både som bindeledd mellom fylket og Bergen og som lokalruter internt i fylket.

Snøggbåtane har driftskostnader på omlag 100 mill. kr i året. Trafikkinntektene er nesten like høge, slik at nettokostnaden for fylkeskommunen i 2017 er på mellom 5 og 10 mill. kr. Drivstoff utgjer ein stor del av driftskostnadane, og denne kostnaden varierer mykje. I 2012 med høge oljeprisar var netto tilskotsbehov på over 20 mill. kr. Sjølv om delar av ruta går i Hordaland er ikkje Hordaland fylkeskommune med å betale for drifta av ruta.

2.2 Bakgrunn for saka

Sogn regionråd tek initiativ til fleire tiltak for å auke bruken av ekspressbåtane til og frå Sogn. Målet er i fylgje Sogn regionråd både å betre økonomien i rutene og at rutene skal gi betre ringverknader for reiselivsaktørar langs rutene.

Hovudutval for samferdsle har bede om ei sak om korleis rutene eventuelt kan justerast.

Sogn regionråd har fått utarbeidd ein rapport og kjem med innspel etter to hovudspor:

- 1: Forlenge sesongen for sommarruta Bergen – Flåm – Bergen
- 2: Flytte endestoggen for heilårsruta Sogndal – Bergen – Sogndal frå Sogndal til Flåm.

2.3 Dagens ruter

Selje – Bergen (Hovudruta) 290

Hovudruta mellom Selje og Bergen startar i Selje om morgonen. Ruta fraktar årleg om lag 108 000 passasjerar og det vert nytta eit fartøy på 290 seter.

Ruta har mykje trafikk både lokalt i fylket og til/frå Bergen. Ruta har inntekter på nivå med kostnadane og er om lag sjølvfinansierande. Langs kysten går der fleire lokalbåtar. Disse utfyller funksjonen til snøggbåten lokalt. Ruta har ikkje overlappende lokalbåt eller bussruter. Der det går lokalbåt på deler av traséen, er dette til andre tider. På andre strekker går der ikkje lokalbåt. T.d. går det ikkje lokalbåt mellom Askvoll og Florø. Alternativ reiseveg over land gir lange omvegar.

Bergen – Selje (Spegelvendten) 190

Spegelvendten går frå Bergen om morgonen og til Selje. Ruta har om lag 62 000 reisande og det vert nytta ein båt med 190 seter.

Passasjeretalet er under det halve av hovudruta. Mindre trafikkinntekter gjer at ruta ikkje er sjølvfinansierande. Ruta har i tillegg til langreiser ein del lokaltrafikk. Ruta har korrespondanse med Sognebåten i Rysjedalsvika og bind saman indre/midtre Sogn med kysten nord for Sognefjorden. Ruta har ikkje overlappende bussruter eller lokalbåtar. Alternativ reiseveg over land gjev lange omvegar.

Bergen – Flåm (sommarruta) 290

Sommarruta mellom Bergen og Flåm startar i Bergen kl. 08:00 og går til Flåm med retur kl. 15:30. Ruta går dagleg i sommarhalvåret frå 1. mai til 30. september. Ruta har om lag 54 000 reisande. Det vert nytta ein båt med 290 seter.

Ruta er innretta mot turistmarknaden, men er organisert slik at den fungerer som ein rutebåt til og frå Bergen og lokalt i fylket. Ruta er ein viktig del av turisttilbodet i Sogn. Det er mange reisande med båten og inntektene er på nivå med kostnadane slik at ruta er tilnærma sjølvfinansierande. Ruta har få alternativ med buss, spesielt på reiser innan fylket. Alternative reisevegar kan gje omvegar, men ikkje i same grad som på kysten.

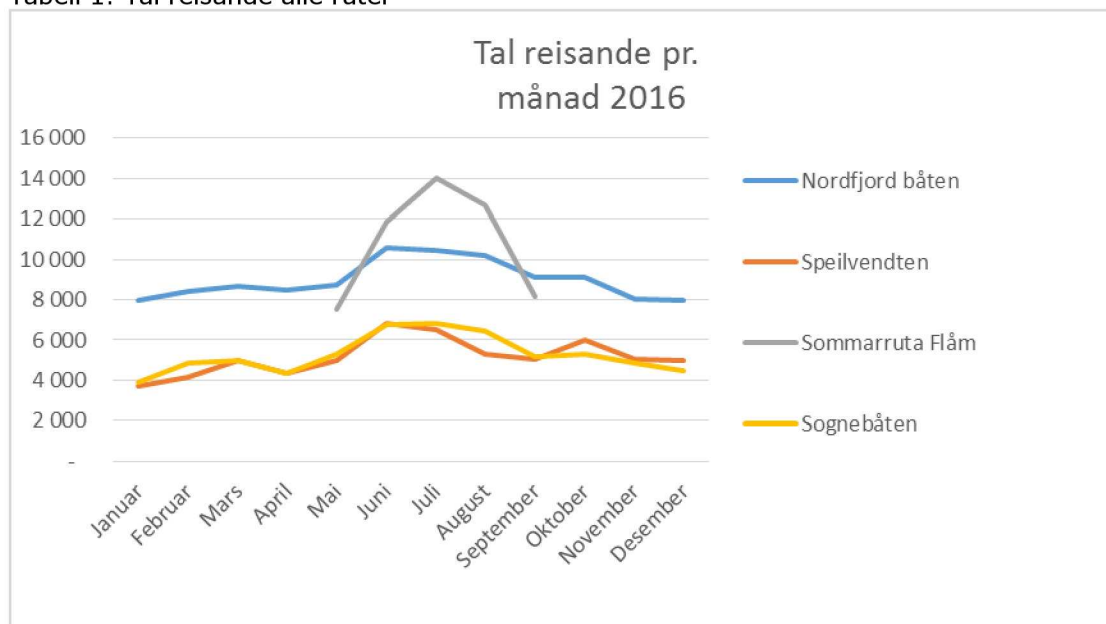
Sogndal – Bergen (Sognebåten) 174

Sognebåten startar i Sogndal kl. 07:05 og går til Bergen med retur kl. 16:30. Ruta har om lag 63 000 reisande og det vert nytta ein båt med 174 seter.

Ruta har i hovudsak langreisande til Bergen og lokalreisande langsetter Sognefjorden og kysten. Ruta er og brukt av turistar. Passasjergrunnlaget er mindre enn hovudruta på kysten, men noko over Spegelvendten. Det er gjennomført innsparingstiltak på ruta, noko som gjer at ruta er om lag sjølvfinansierande med dagens låge drivstoffprisar. Ruta har korrespondanse med Spegelvendten. Frå Sogndal til Bergen er det gode alternativ med buss. Lokale reiser langs Sognefjorden og kysten har få aktuelle alternativ med buss. Alternative reisevegar over land gjev omvegar, men ikkje i same grad som på kysten.

Reisestatistikk:

Tabell 1: Tal reisande alle ruter

**2.4 Innspel frå Sogn Regionråd**

Sogn regionråd har fått laga ei utgreiing om endringar i rutetilbodet for Sognebåten. Det vert foreslått tiltak etter to spor, utviding av sesongen for sommarruta og flytting av endestoggen for Sognebåten.

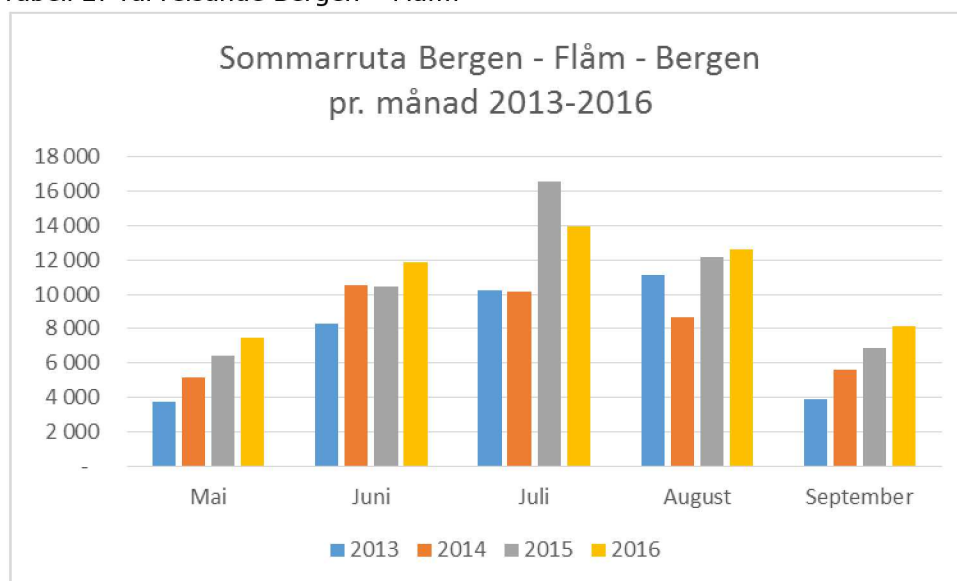
2.4.1 Utviding av skuldresesong for sommarruta Bergen – Flåm – Bergen

Sommarruta Bergen-Flåm-Bergen går i dag 5 månadar i sommarhalvåret, 1. mai til 30. september.

Rapporten tek til orde for å utvide skuldresesongen slik at ruta startar i april og sluttar i oktober. Målet er å utvide turistsesongen, noko som kan gje positive synergjar for turistnæringa i periodar med ledig kapasitet.

I rapporten har dei rekna på kostnader og estimert inntekter. 2 månaders ekstra drift av båten er berekna til om lag 6 mill. kr. For å gå i økonomisk balanse trengst det etter berekningane i rapporten 4.400 passasjerar pr. måned for å gå i balanse.

Tabell 2: Tal reisande Bergen – Flåm:



2.4.2 Flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm på Sognebåten Sogndal – Bergen – Sogndal

Sognebåten går i dag frå Sogndal om morgonen, med retur tilbake til Sogndal ettermiddag/kveld.

Sogn Regionråd tek initiativ til å flytte endestoggen frå Sogndal til Flåm. Flåm er den største reiselivsmotoren i fylket og Sognebåten vil på denne måten bli betre tilpassa turistmarknaden. Reisande frå Sogndal vil ha høve til å nytte buss mellom Sogndal og Leikanger til og frå båten.

I rapporten kalkulerer dei med at kostnaden knytt til dette tiltaket vil vere på om lag 5 mill. kr. I tillegg kjem kostnad med ekstrabuss Leikanger – Sogndal på om lag 1 mill. kr. For å finansiere dette trengst det ein passasjeruke mellom 600 og 1 000 passasjerar pr. månad. For å avgrense kostnaden vert det skissert at flyttinga av endestoppen kan gjerast berre i vinterhalvåret.

Det blir trekt fram at ruta ikkje er spesielt turistvenleg når det gjeld reisetidspunkt. Avgang frå Flåm før kl. 07:00 er tidleg for turistar som skal ete frukost og sjekke ut av hotellet. Reisa frå Bergen kl. 16:30 vil i vinterhalvåret for det meste gå i mørket, og gir lite verdi for turistar. I tillegg vil ankomst Flåm etter kl. 21:30 vere noko seint for reisande som skal sjekke inn på hotell. Det vert teke til orde for justering av rutetidene, noko som vil ta bort korrespondansen med Nordfjord-båten samt alle bussforbindelsar.

Tabell 3: Inntekter Sognebåten;

Inntekter knytt til kvart stopp Reiser til og frå		
Bergen	16 823 669	94 %
Sogndal	4 589 961	26 %
Balestrand	3 572 626	20 %
Vik	2 167 499	12 %
Rysjedalsvika	2 150 625	12 %
Leikanger	2 048 063	11 %
Nordeide	1 734 623	10 %
Mjømna	933 107	5 %
Sollibotn	871 837	5 %
Lavik	441 258	2 %
Vardetangen	220 974	1 %
Skjerjehamn	184 450	1 %
Lygra	32 150	0 %
SUM/2 (til/frå)*	17 885 421	100 %

*Alle inntekter vert i denne tabellen ført opp både på starthaldeplass og endehaldeplass. Inntektene frå kvar reise vert difor ført to stadar.

Som det går fram av tabellen er reiser til og frå Bergen knytt mot 94% av inntektene. Lokale reiser internt mellom stoppestadar i Sogn og Fjordane står for 6 % av inntektene.

Reiser til og frå Sogndal står for 26 % av inntektene på Sognebåten. Sogndal er den staden i Sogn og Fjordane som er knytt til dei største billettinntektene på Sognebåten.

2.4.2.1 Alternative reiseveggar frå Sogndal til Bergen

Buss

Det går 5 bussavgangar mellom Bergen og Sogndal i vekedagane. Bussen brukar 4,0 - 4,5 timar på turen. Til samanlikning brukar båten 4 t og 45 min. For ein voksen kostar turen med bussen om lag 400 kr. Med båten kostar reisa over 700 kr for ein voksen. Bussen har med andre ord 5 gangar frekvensen, brukar mindre tid og er langt billegare. Mange brukar likevel båten på grunn av betre komfort og opplevelse.

Bil

Frå Sogndal er det om lag 23,5 mil til Bergen via Lærdal. På sommarføre og utan hindringar vil ein slik tur ta om lag 3,5 timar.

2.5 Klima

Dei fire hurtigbåtane på Bergen brukar samla om lag 6,7 millionar liter drivstoff årleg. Dette utgjer over 40 % av det totale drivstofforbruket på dei fylkeskommunale rutene (buss, lokalbåt, hurtigbåt og ferje). Andelen utslepp av CO₂ er tilsvarande.

Tabell 4: Utlepp av klimagassar:

Transportmiddel	Forbruk i liter i 2015	Utslepp 1000 tonn CO ₂ -ekv 2015	Del av totalen i %
Ferjer (fylkesvegnettet)	3 790 817	10,1	23 %
Hurtigbåtar (Bergensrute)	6 682 484	17,9	41 %
Lokalbåtar	2 368 468	6,3	14 %
Bussⁱ	3 600 478	9,6	22 %
Sum	16 442 247	43,9	100 %

Dagens båtar er etter måten nye og er bygd i ei tid der oljeprisen var mykje høgare enn i dag. Følgeleg var det stort fokus på drivstofforbruk når desse var bygde. Lange ruter med høg fart gjer at det er høgt energiforbruk på denne typen ruter.

Nye teknologiar med meir miljøvenlege løysingar er på veg inn. Batteri er no i ferd med å bli vanleg ved bygging av nye ferjer. Hydrogen er under utprøving på buss og det vert arbeidd med løysingar for ferje og båt.

Når det gjeld lange hurtigbåtruter, er dagens batteriteknologi ikkje hensiktsmessig. På hurtigbåt er vekt ein viktig faktor. Høvelege batteri vil ikkje ha kapasitet nok til å rekke heile vegen til Bergen.

Hydrogenteknologien må utviklast meir før den kan nyttast på passasjerførande hurtigbåtar.

2.6 Høyring

Fylkesdirektøren for samferdsle har sendt innspelet frå Sogn Regionråd på høyring til kommunane som soknar til Sognebåten. Det kom inn 8 svar; frå Aurland, Vik, Balestrand, Høyanger, Luster, Gulen, Hyllestad, og dessutan frå Sogn regionråd. Dei kommunane som har levert høyringsuttale er positive til endringsforslaga, men Hyllestad og Gulen kommunar presiserte at rutetidene bør vere som i dag. Flytting av rutetidene kan føre til at dei reisande får mindre tid til å utføre ærend i Bergen samt at korrespondansar med andre rutegåande transportmiddel vil bli brotne.

3. Vurderingar og konsekvensar

3.1. Utviding av skuldersesong Bergen – Flåm – Bergen

Båtruta Bergen - Flåm - Bergen er tilpassa reisebehova til turistar og fungerer i hovudsak som det. Reisetala siste åra er gode, og ruta er i praksis sjølvfinansierande.

Det har vore arbeidd systematisk med skuldersesongen på denne ruta i mange år. Sesongen vart sist utvida i 2003, frå 18. mai – 15. september til slik ruta går i dag; frå 1. mai – 30. september. Dei siste fire åra har omsetnaden i skuldersesongmånadane mai og september dobla seg.

3.1.1 Kva må til for at sesongen kan utvidast:

Dersom vi klarar å få med 2/3 av trafikknivået i mai og september vil dette vere eit solid tiltak. Det er usikkert kor mange reisande som vil gjere seg nytte av eit utvida tilbod. Det er mange faktorar som er med å påverke ei slik satsing. Valutakursar, oljepris og internasjonale trendar vil spele ei rolle. Vidare betyr det mykje korleis ekspressruta vert innlemma i dei store salskanalane som ein del av andre reiseprodukt. Suksessen til ruta er i stor grad avhengig av å vere ein del av større reisepakkar som sel godt.

Samarbeid der operatør på ruta (Norled) og dei store destinasjonsselskapa er delaktige er avgjerande for ei vellukka utviding av sesongen. Den gode utviklinga av dagens skuldersesong syner at det er potensiale for ei vellukka utviding av sesongen, gitt at reiselivsnæringa er med. For å redusere risiko kan satsinga delast opp i mindre bolkar, t.d. 15. april til 1. mai.

Sogn regionråd seier i innspelet sitt at turistnæringa er villig til å ta ansvar/risiko knytt til ei utviding av sesongen. Sidan operatør Norled har inntektsansvaret fram til 2022 må dei vere involvert.

3.2 Flytting av endestogg for Sognebåten frå Sogndal til Flåm

Dagens Sognebåt er ei rute som i hovudsak vert nytta av reisande mellom Sognefjorden og Bergen. Ruta er ikkje spesielt retta mot turistmarknaden slik ekspressbåten Bergen – Flåm – Bergen er. Spesielt i vinterhalvåret går ruta for tidleg på morgonen og seint på ettermiddagen til at den treff turistmarknaden. Ei tilpassing av reisetidene for å passe med behova i turistmarknaden vil kunne redusere nytteverdien for dei andre reisande.

Ei flytting av endestoppen frå Sogndal til Flåm vil vere positivt for store delar av turistnæringa i området. Den store reiselivsmotoren i fylket, Flåm, vil verte direkte innlemma i ruta. Vidare vil reiselivet mellom Flåm og Balestrand verte knytt betre saman.

Reisande til og frå Sogndal står for over 25 % av inntektene på Sognebåten. I hovudsak er dette reiser Sogndal – Bergen - Sogndal. Sogndal har gode bussforbindelsar til Bergen. 5 avgangar dagleg, kortare reisetid og rimelegare billetter for dei fleste reisegrupper gjer at bussen er eit godt alternativ for dei reisande frå Sogndal. I tillegg står bilen for ein stor del av persontransporten på strekninga.

Ekspressbåten er ein føretrekt reisemåte for mange. Du får god komfort undervegs, kan arbeide, surfe på nettet, ete og kvile. For dei reisande til og frå Sogndal vil det vere negativt å måtte bruke buss på delar av strekninga, med omstiging på Leikanger. Det er risiko for at fleire vil velje bort båten til fordel for andre transportmiddel. Reisande til og frå Sogndal betalar over 4,5 millionar kroner i inntekter. Deler av desse inntektene vil kunne falle bort.

3.2.1 Flåmekspressen

Det går i dag ei lita turistrute 8 veker om sommaren som startar i Flåm kl. 06:00 og går til Leikanger kl. 07:30 der den korresponderer med Sognebåten som er på veg til Bergen. Ruta har svært få reisande frå Flåm til Sognebåten om morgonen.

Turistruta går vidare til Balestrand og returnerer til Flåm kl. 08:30. På denne avgangen er det relativt mange reisande. Denne avgangen er foreslått lagt ned dersom ein flyttar Sognebåten til Flåm. Mange av dei reisande er overnattingsgjester i Balestrand.

3.2.2 Båtsamband mellom Flåm, Balestrand og Fjærland

Fleire av høyringsuttalane trekkjer fram behovet for gode kommunikasjonar med båt mellom reiselivsdestinasjonane på sørsida og nordsida av fjorden. Dette behovet kan løysast på andre måtar enn å flytte endestoggen til Sognebåten, t.d. ei utviding/omlegging av dagens Flåmekspress. Det vil då vere mogleg å skreddarsy ruteopplegget slik at det høver som ei turistrute.

3.2.3 Økonomi/risiko ved flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm

Fylkesrådmannen har gått gjennom talgrunnlaget i rapporten.

Innspelet frå Sogn regionråd skisserer fleire variantar med flytting av rutetider og periodar mm. I vurderingane nedanfor har vi isolert ut hovudtala knytt til flytting av endestoggen for heile året, utan andre endringar.

I dag vert det selt billetter for 4,6 mill. kr. på reiser til og frå Sogndal. Med dei sterke konkurranse-flatene det er mot buss og privatbil reknar vi med at kvar 3. reisande fell vekk ved ei flytting av endestopp. Dette vil i tilfelle gje eit inntektsbortfall på 1 500 000 kr.

Rapporten har ei realistisk vurdering når den bereknar kostnadsauken med båt til å vere om lag 5 millionar kroner.

Ved flytting av endestopp vil det vere mogleg å leggje ned Flåmekspressen. Ei nedlegging av denne ruta vil gi ei innsparing på 800 000 kr som ev. kan setjast inn i drifta av Sognebåten. Tilbodet til dei som i dag reiser frå Balestrand kl. 08:30 til Flåm fell vekk ved ei slik nedlegging.

Kostnader:

Inntektsbortfall 1/3 av 4,6 mill. kr	1 500 000
Auka driftskostnader båt	5 000 000
Forlenga bussrute Sogndal - Leikanger	1 000 000

Nedlegging av Flåmekspresen	-800 000
Auka kostnader	6 700 000

For å finansiere den auka kostnaden er det behov for nye billettinntekter til og frå Flåm på mellom 6 og 7 mill. kr.

Fullprisbillett mellom Bergen og Flåm er om lag 800 kroner. Med ulike rabattordningar som t.d. minigruppe, gruppe, tur/retur, honnør osv., samt at ein del av dei nye kundane vil reise kortare enn Bergen – Flåm, vil det neppe vere mogleg å hente ut meir enn 400 - 500 kroner i gjennomsnitt for kvar reise. Dagens gjennomsnittreise er på om lag 270 kroner.

Med ein billettpris på 400 - 500 kroner må vi ha om lag 15.000 fleire reisande pr. år. Dei siste åra har tal reisande lege på rundt 60.000 passasjerar pr. år.

I fylgje rapporten må ny trafikk hentast ut i Bergen og i Flåm. Rapporten peikar på at tidleg avgang frå Flåm og tilsvarende sein ankomst til Flåm på kveldstid ikkje er gunstig. I tillegg vert det skrive at det er liten grunn til å forvente auka trafikk frå Flåm sidan det eksisterer konkurrerende transportmulegheiter frå Flåm til Bergen. Fylkesrådmannen er samd i denne vurderinga og meiner det er svært stor risiko for at det ikkje vert tilført nok nye reisande til at vi er i nærleiken av kostnadsdekning dei nærmaste åra.

Inntektsbortfallet knytt til Sogndal kan vere irreversibelt. Det kan vere vanskeleg å få dei reisande som har funne seg andre reisemåtar tilbake dersom satsinga vert mislukka. På same måte er det krevjande å halde oppe reisetaket på Sogndal dersom vi vel å flytte endestoppen til Flåm i periodar.

Største risikofaktoren er at suksesskriteria ligg utanfor fylkeskommunal kontroll. Fylkeskommunen kan ikkje påverke valutakursar og internasjonale trendar. Vidare er fylkeskommunen i liten grad i stand til å påverke reiselivsnæringa og båtoperatør (Norled) sitt innsal av desse reisene.

3.2.4 Vegene vidare knytt til flytting av endestogg/styrking av båttilbodet mellom nord- og sørsida av Sognefjorden

I rapporten er det vist til fleire møte mellom turistnæringa, fylkeskommunen og Norled. I siste møtet vart det trekt fram behov for:

- Eit betre kostnads- og inntektsbilete
- Deling av økonomisk ansvar og risiko
- Garantiar frå det offentlege.

Fylkesrådmannen sluttar seg til desse betraktningane.

3.3 Klima

Dagens hurtigbåtar er ikkje klimavenlege. Dei fire ekspressbåtane står for over 40 % av det totale fylkeskommunale klimagassutsleppet innanfor kollektivområdet. Det er meir miljøvenlege teknologiar som høver for lange hurtigbåtruter under utvikling.

Tiltaket med å forlengje sesongen på sommarruta med to månadar vil gi ein auka produksjon på om lag 30 000 kilometer. Drivstofforbruket vil auke med om lag 360 000 liter. Dette vil auke det totale fylkeskommunale utsleppet av klimagassar innan ruteproduksjon (buss, båt, og ferje) med 2,2 %.

Tiltaket med å flytte endestoppen frå Sogndal til Flåm vil auke produksjonen med 16 000 km. Drivstoffbruken vil auke med om lag 190 000 liter. Dette vil auke det totale fylkeskommunale utsleppet av klimagassar innan ruteproduksjon (buss, båt, og ferje) med 1,2 %

Av miljøomsyn bør ikkje ekspressbåttilbodet utvidast før ny og meir miljøvenleg teknologi er teken i bruk.

4. Konklusjon

4.1 Utviding av skuldersesong Bergen – Flåm – Bergen

Dagens skuldersesong har fått dubla reisetal dei siste åra. Fylkesrådmannen meiner det er grunnlag for å utvide sesongen dersom dette vert gjort som ein integrert del av ei større

reiselivssatsing. Reiselivsnæringa og Norled må ta ansvaret for satsinga og må bere den økonomiske risikoen.

Fylkesrådmannen rår til at reiselivsnæringa og operatør (Norled), gjennom avtalen med Sogn og Fjordane fylkeskommune, får høve til å utvide sesongen på ruta.

4.2 Flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm

Det er stor risiko knytt til inntektsbortfall og omfanget av nye reisande. I starten vil tilskotsbehovet vere 6 – 7 mill.kr høgare enn i dag.

Fylkeskommunen er i liten grad i stand til å påverke kor vidt prosjektet lukkast. Samarbeidande aktørar som turistnæring og operatør er dei partane som har størst påverknad, i tillegg til utanfortåande faktorar som t.d. valutakursar og internasjonale trendar.

Sognebåten vil aldri bli ei fullgod turistrute med dagens rutetider. For tidleg avgang i Flåm og for sein avgang frå Bergen gjer ruta mindre attraktiv. Å reise i mørke frå Bergen til Flåm i vinterhalvåret vil ikkje gi ein turist som vil sjå fjordane noko stort utbytte.

Flåm har gjennom jernbane og E16 gode kommunikasjonar med Bergen som kan bringe store volum med reisande. Ein båt med 190 seter, der delar av kapasiteten er oppteken, utgjer lite for turiststaden Flåm og for sambandet med Bergen. På den andre sida vil ei flytting av endestoggen frå Sogndal til Flåm betre kommunikasjonen mellom Balestrand og Flåm. Det er alternative måtar å utvikle denne kommunikasjonen på, t.d. ved å endre/utvide Flåmekspressen.

Ei flytting av endestogg bort frå Sogndal inneber stor risiko knytt til inntektsbortfall i Sogndal og nye inntekter i Flåm. Deler av inntektsbortfallet i Sogndal kan vere irreversibelt.

Sognebåten står framfor mange utfordringar; ny anbodsperiode frå 2022, variabel oljepris, varierende billettinntekter, politiske prioriteringar og ikkje minst skjerpa krav til klimagassutslepp. Tiltak som aukar den økonomiske risikoen knytt til ruta kan i ytste konsekvens true eksistensgrunnlaget for ruta.

Fylkesrådmannen rår til at Sognebåten held fram som i dag med Sogndal som endestogg.