

Saksbehandlar: Inge Horstad, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 17/1223-2

## **Takstar for ekspressbåtane**

### **Fylkesdirektøren rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:**

1. Takstane på Sognerutene på reisestrekka Bergen – Sognefjorden, vert auka med 3 % utover normal prisregulering frå 1. januar 2018.
2. Takstane på Nordfjordrutene på reisestrekka Bergen – nord for Sognefjorden, vert redusert med 1,7% i forhold til normal prisregulering frå 1. januar 2018.

## **SAKSFRAMSTILLING**

### **1. Samandrag**

For å styrke passasjergrunnlaget på ekspressrutene på Sogn vart det innført ein lågare takst mellom Bergen og Sognefjorden. Dette tiltaket vart sett i verk for 20 år sidan og vert rekna som vellukka i forhold til å få med tilstrekkeleg tal reisande.

Fleire oppfattar det som urettferdig at fylkeskommunen opererer med ulike takstsett utifrå geografi.

Det er mogleg å harmonisere takstane noko. Det er knytt stor risiko til å gjere større endringar.

### **2. Bakgrunn for saka**

Takstregulativa på ekspressbåtane mellom Sogn og Fjordane og Bergen er ulike for rutene på kysten og rutene på Sognefjorden. Det er billegare å reise mellom Bergen og Sogn enn på tilsvarande reiselengder mellom Bergen og Fjordane.

I denne saka vert det drøfta korleis takstsystemet på ekspressbåtane bør vere og ulike løysingar for å harmonisere takstane.

#### Historikk - tidlegare vedtak

Hausten 1996 vart det innført eit prøveprosjekt med reduserte takstar for rutene mellom Sogn og Bergen. Bakgrunnen for prøveordninga var fallande passasjertal på rutene. Noko måtte gjerast for å snu den negative utviklinga. Det vart vist til at båtane på Sognefjorden hadde større konkurranse frå andre transportmiddel enn langs kysten.

Fjord1 som var operatør på rutene foreslo ei prøveordning med lågare takstar. Ordninga tok utgangspunkt i det sokalla «luftlineprinsippet». Eit prinsipp der ein berekna reiselengda utifrå kortaste veg i luftlinje i staden for utsegla distanse. Sidan

Sognefjorden ligg vinkelrett på kystlinja, vart reisene innover Sognefjorden frå Bergen rimelegare enn om ein skulle legge utsegla distanse til grunn. Felles rutetrasé med Nordfjordbåtane fekk lik takst.

Grepet lukkast. Passasjertalet auka att. Ordninga vart gjort permanent frå 1998 og har vore vidareført sidan.

### Dagens takstar

Fylkeskommunen har i dag 3 takstsystem som igjen har nokre variasjonar.

#### Fylkesvegferje

Fylkesvegferje nyttar i dag same regulativet som riksvegferjene. Fylkeskommunen har mynde til å lage sine egne takstar. Som del av SFJ 2019 er det vedteke ei innsparing ved å auke alle ferjetakstar tilsvarande ei takstsona.

Regulativet brukar kilometeravstand som grunnlag for prisberekning.

#### Buss

Fylkeskommunen nyttar sitt eige takstregulativ for buss. Regulativet har sitt utspring frå tidlegare nasjonale takstregulativ. Regulativet nyttar kilometer som grunnlag for berekning av pris. Prisberekninga er degressiv, noko som betyr at kilometerprisen vert rimelegare på lange reiser. Takstane vert regulert årleg utifrå prisutvikling og politiske føringar. Rabattsystemet er bygd opp med sosiale rabattar (honnør, student osv.) og er i tillegg supplert med fylkeskommunale reiseprodukt som t.d. ungdomskort og verdikort.

#### Unntak buss

Regulativet har ekstraordinær rabatt på bybussane i Førde og Florø, som eit marknadstiltak. Vidare er det eige og dyrare takstregulativ på flybussane i Førde og Sogndal. Serviceskyssen har egne og rimelegare takstar enn bussregulativet.

#### Hurtigbåt

Hurtigbåtregulativet har på same måte som buss utspring frå gamle nasjonale regulativ. Prisen pr. kilometer er om lag det doble av bussregulativet. Også her er takstane degressive. Rabattsystemet er det same som for buss.

#### Unntak hurtigbåt

Hurtigbåten i Høyanger og Vik er definert som ferjesamband og nyttar ferjetakst.

Framføring av bilar i Florabassenget vert berekna etter ferjetakst.

Ekspressbåtane Bergen – Sogn bereknar avstand etter luftlineprinsippet, noko som gjer lange reiser mellom Bergen og Sognefjorden rimelegare. Det er her viktig å presisere at kortare reiser internt i fylket går etter same takst. Luftlinjeprinsippet slår berre inn på dei lange reisene.

### Takst

Ekspressbåtane til og frå Bergen hentar inn nærare 90 millionar kroner i billettinntekter. Inntekter frå rutedrifta dekker over 90% av driftskostnadane.

Ved fastsetjing av takst og rabattar er det mange forhold som må vegast.

Som offentlig tilbydar av tenester er det relevant å bake inn ein sosial profil. Tradisjonelt har det vore vanleg å tilby moderasjon til eldre, uføre, studentar og born.

Av meir marknadsmessige omsyn lagar vi ordningar som t.d. verdikort og periodekort.

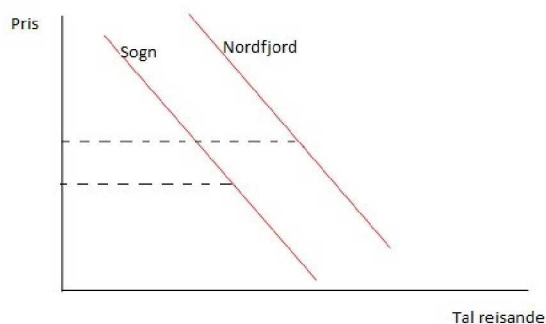
Det har ikkje vore vanleg her i fylket å bruke prising av billettar aktivt som ein del av marknadsarbeidet. Unntaket er ekspressbåtane, der vi både har luftlineprinsippet,

fleire unike reiseprodukt, kampanjeprisar og nettbillettering/booking. Målet med dette har vore å tilpasse seg marknaden.

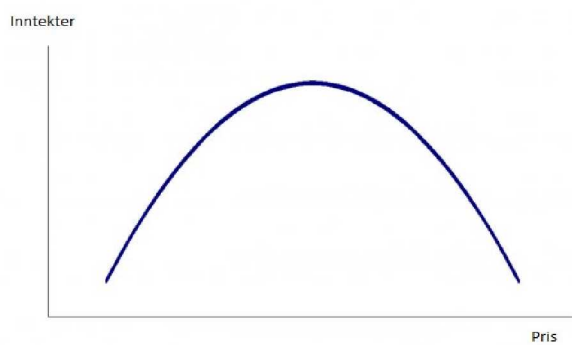
### Marknad

Ulike marknadssegment har ulik betalingsvilje. For ekspressbåtane er det slik at for reiser mellom Bergen og Sognefjorden er det fleire alternativ som både er raskare og rimelegare enn båten. Komfort og reiseoppleving er konkurransefortrinn som gjer at mange vel båten.

For Nordfjordrutene er alternative reisevegar ikkje like store konkurrentar. Å reise etter landevegen er for mange ein omveg. Sidan ekspressrutene på Nordfjord har større konkurransekraft er det større betalingsvilje i denne marknaden enn det som gjeld for Sognerutene.

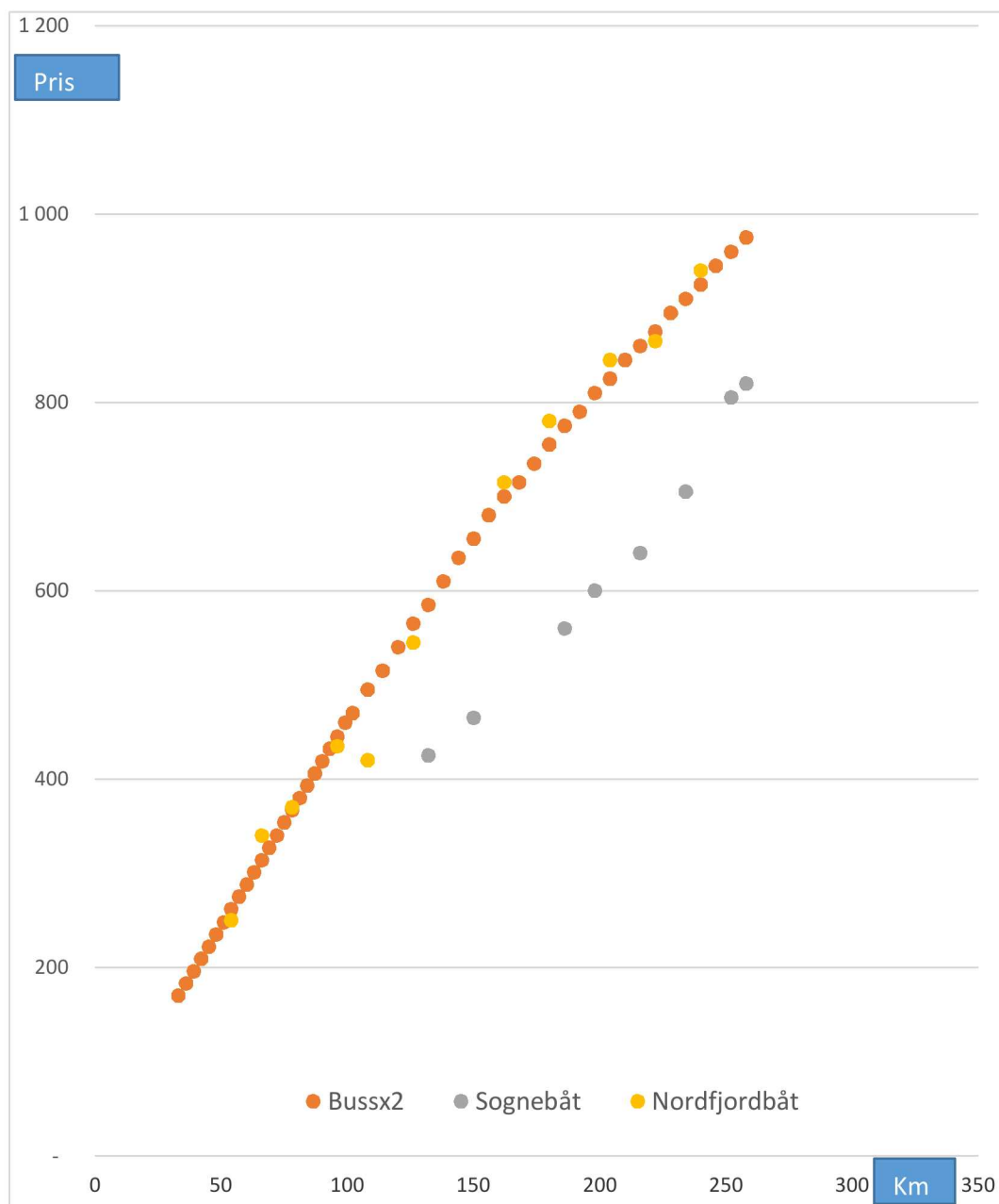


Som tilbyder vil det løne seg å auke prisen opp til det nivået der fleire kundar byrjar å velje andre alternativ. Er prisen for låg har vi ikkje henta ut inntekspotensialet, er prisen for høg misser vi kundar.



Som leverandør av offentlege ruter er det i tillegg til økonomi andre faktorar som er med å bestemme kva nivå og innretning takstane bør ha.

## Ekspressbåttakstane



Figuren over syner at Nordfjordbåttakstane har ein takst pr. kilometer som samsvarar bra med busstakst x 2. På reiser lenger enn Bergen – Rysjedalsvika byrjar Sognetaksten å verte billigare enn Nordfjordtaksten.

### Samordning av takstar

Vi har 4 hovudmodellar når det gjeld samordning av ekspressbåttakstane.

- Heve ekspressbåttaksten på Sogn til ordinært nivå
- Redusere takstane på Nordfjordrutene ned til nivået på luftlinetakstane
- Lage ein ny fellestakst ein stad mellom Nordfjord og luftline taksten
  - Slik fellestakst kan lagast i økonomisk balanse, eller det kan leggast opp til at vi i større eller mindre grad styrkar budsjettet for å unngå for tøff auke på Sognerutene.

- To takstar som i dag
  - Ved dette alternativet er det mogleg å harmonisere takstane noko ved å redusere litt i Nordfjord og auke litt på Sogn. Kan gjerast i økonomisk balanse, men fylkeskommunen kan og velje å bruke meir pengar for å auke harmoniseringa.

### **3. Vurderingar og konsekvensar**

Dagens system med ulike takstar for Nordfjord- og Sognerutene vert av fleire oppfatta som urettferdig.

Bakgrunnen for prisdifferensieringa er ei marknadstilpassing der takstane er tilpassa det som er mogleg å hente ut av det aktuelle marknadssegmentet. Stadar med større konkurranseflate frå alternative reisemåtar har fått nedjustert taksten.

Det er fleire måtar å harmonisere takstane på.

#### Redusere takstane på Nordfjordrutene

Dersom vi set ned takstane på Nordfjordrutene til nivået på Sogn vil dette føre til ein reduksjon i inntektene på om lag 11,2 mill. kr. På den andre sida vil truleg ein slik takstreduksjon føre til fleire reisande på ruta, som igjen kan gje nye inntekter. Kor stor auke vi kan pårekne er vanskeleg å forutsjå, då vi ikkje veit kor prisfølsomme desse rutene er.

Normalt vil marknaden respondere med fleire reisande når prisen går ned. Etterkvar som prisreduksjonen aukar avtar denne effekten. Manglande kapasitet på store reisedagar og avgrensingar i reisebehovet gjer at det er avgrensa kor mange nye reisande vi har potensiale for å få med.

Ein reduksjon i takstane på Nordfjordrutene ned til dagens nivå på Sognerutene vil ikkje hente ut inntektpotensialet i rutene.

<b>Ekspressbåtane på Nordfjord</b>				<b>Reduksjon til Sognetakst</b>		
Inntekter til/frå Bergen	Sum Nordfjord	Dagens Nordfjord takst	Nordfjord etter Luftlinetakst	Reduksjon kr	Reduksjon %	Pris reduksjon totalt
Krakhela	2 520 934	435	435	-	0 %	-
Askvoll	6 660 460	545	400	-145	-27 %	-1 772 049
Florø	12 702 899	715	510	-205	-29 %	-3 642 090
Smørhamn	3 399 887	780	540	-240	-31 %	-1 046 119
Leirgulen	915 212	845	615	-230	-27 %	-249 111
Måløy	13 141 330	865	655	-210	-24 %	-3 190 381
Selje	5 504 121	940	720	-220	-23 %	-1 288 198
<b>SUM</b>	<b>44 844 843</b>					<b>-11 187 948</b>
Tot for ruta	54 010 916					

#### Auke takstane på Sogn

Dersom vi aukar takstane på Sognerutene til Nordfjord nivå vil dette gi ein inntektsauke på 7,4 mill. kroner, føreset at tal reisande er stabilt.

Med ein takstauke på dei ulike stoppestadane frå 19 til 41 % vil mange reisande finne seg andre reisealternativ. Det vil vere ein stor risiko for at ein slik takstauke vil føre til eit passasjerbortfall av eit omfang som samla sett kan gje lågare inntekter på rutene.

Dette alternativet vil kunne vere direkte skadeleg for driftsgrunnlaget til Sognerutene.

<b>Ekspressbåtane på Sogn</b>						<b>Auke til Nordfjordtakst</b>		
<b>Inntekter til/frå Bergen</b>	<b>Sognebåten</b>	<b>Sommarruta Flåm</b>	<b>Sum Sognefjorden</b>	<b>Luftline takst</b>	<b>Sogn etter Nordfjordtakst</b>	<b>Auke</b>	<b>Auke</b>	<b>Prisauke totalt</b>
<b>Lavik</b>	342 823	289 586	632 409	425	585	160	38 %	238 083
<b>Nordeide</b>	1 532 234	193 794	1 726 028	465	655	190	41 %	705 259
<b>Vik</b>	1 789 904	350 127	2 140 031	560	775	215	38 %	821 619
<b>Balestrand</b>	3 374 966	2 313 173	5 688 138	600	810	210	35 %	1 990 848
<b>Leikanger</b>	1 933 196	785 561	2 718 756	640	860	220	34 %	934 572
<b>Sogndal</b>	4 098 441	0	4 098 441	705	910	205	29 %	1 191 745
<b>Aurland</b>		226 511	226 511	805	960	155	19 %	43 614
<b>Flåm</b>		7 778 834	7 778 834	820	975	155	19 %	1 470 389
<b>SUM</b>	13 071 564	11 937 586	25 009 149					7 396 131
<b>Tot for ruta</b>	17 885 421	15 408 710	33 294 131					

#### Ny fellestakst ein stad mellom Nordfjord og luftline taksten

Sidan det er med fleire reisande på Kysten må ein slik fellestakst ligge nærare Nordfjordtaksten enn Sognetaksten for å gå i økonomisk balanse. Det er ikkje mogleg å auke Sognetaksten vesentleg utan å støyte bort mange reisande.

Ein ny fellestakst vil krevje at fylkeskommunen går inn med auka midlar.

#### To takstar som i dag – Noko harmonisert

Dagens takstar på Nordfjord vert av mange oppfatta som høge. Det vil truleg vere hensiktsmessig å nedjustere taksten noko. Spesielt på dei lengste strekka.

Tilsvarande bør det vere rom for ei moderat takstauke på Sognerutene.

Ein auke på Sogn på 3% og ein reduksjon på Nordfjord på 1,7 % vil vere i økonomisk balanse.

Ei slik justering vil vere innanfor reguleringsmekanismene i avtaleverket med operatør, vidare vert det vurdert slik at det er akseptabel risiko knytt til tiltaket.

I tabellen nedanfor er eit reknestykkje som syner ei slik regulering.

<b>Ekspressbåtane på Sogn</b>				<b>Justert Luftlinetakst</b>				
Inntekter til/frå Bergen	Sognebåten	Sommarruta Flåm	Sum Sognefjorden	Gamal takst	Ny takst	Auke kr	Auke %	Auka pris
Lavik	342 823	289 586	632 409	425	438	13	3 %	18 972
Nordeide	1 532 234	193 794	1 726 028	465	479	14	3 %	51 781
Vik	1 789 904	350 127	2 140 031	560	577	17	3 %	64 201
Balestrand	3 374 966	2 313 173	5 688 138	600	618	18	3 %	170 644
Leikanger	1 933 196	785 561	2 718 756	640	659	19	3 %	81 563
Sogndal	4 098 441		4 098 441	705	726	21	3 %	122 953
Aurland		226 511	226 511	805	829	24	3 %	6 795
Flåm		7 778 834	7 778 834	820	845	25	3 %	233 365
<b>SUM</b>	<b>13 071 564</b>	<b>11 937 586</b>	<b>25 009 149</b>					<b>750 274</b>
<b>Tot for ruta</b>	<b>17 885 421</b>	<b>15 408 710</b>						

<b>Ekspressbåtane på Nordfjord</b>				<b>Justert Nordfjordtakst</b>		
Inntekter til/frå Bergen	Sum Nordfjord	Gamal takst	Ny takst	Reduksjon	Reduksjon %	Redusert pris
Krakhela	2 520 934	435	428	-7	-1,7 %	-42 856
Askvoll	6 660 460	545	536	-9	-1,7 %	-113 228
Florø	12 702 899	715	703	-12	-1,7 %	-215 949
Smørhamn	3 399 887	780	767	-13	-1,7 %	-57 798
Leirgulen	915 212	845	831	-14	-1,7 %	-15 559
Måløy	13 141 330	865	850	-15	-1,7 %	-223 403
Selje	5 504 121	940	924	-16	-1,7 %	-93 570
<b>SUM</b>	<b>44 844 843</b>					<b>-762 362</b>
<b>Tot for ruta</b>	<b>54 010 916</b>					

<b>Effekt av ny takst</b>	<b>Kr</b>
<b>Endring i pris</b>	<b>-12 088</b>

#### Handlingsrom for endringar

Fylkeskommunen er takstmynde for ekspressbåttakstane og står sjølv fritt til å bestemme takstane. Fylkeskommunen eig desse rutene og står soleis i siste instans ansvarleg for konsekvensane av den prispolitikken som vert ført.

Ekspressbåtane kostar om lag 100 millionar og har over 90 % eigenfinansiering. Konsekvensane er soleis store dersom noko ikkje fungerer slik det skal.

Det er gjort mange studiar nasjonalt og internasjonalt knytt til prissetting og følsomheit for endringar. Ekspressbåtane er så spesielle at vi har lite grunnlag til å forutsjå konsekvensane av større endringar av takstsystemet. Det er knytt stor risiko til å gjere større endringar ved dagens takstsystem.

#### Avtaleforhold med Operatør

Avtaleforholdet med operatør er ei nettokontrakt som går til 2022. Dette betyr at operatør er sjølv ansvarleg for å hente inn inntekter frå marknaden. Det er i avtaleverket definert korleis takstane skal vere og det er lagt inn reguleringsmekanismer som seier korleis takstendringar skal regulerast og kompensert.

Alle endringar i takst innanfor 6 % årleg er definert nøyaktig. Større endringar vert handtert gjennom drøftingar.

Norled er klar på at dei frårår større endringar i takstane då dette gjev stor risiko for inntektstap. Deira erfaringar som operatør både her og andre stadar tilseier at det er ein svært prisfølsom marknad der det er lett å støyte frå seg reisande og krevjande å tiltrekke seg fleire reisande.

#### **4. Konklusjon**

Ekspressbåtane er dei største enkeltrutene i fylkeskommunal regi. Høge billettinntekter har gjort det mogleg å drive desse rutene i eit slikt omfang.

For å klare å oppnå slik grad av brukarfinansiering er det gjort fleire marknadstiltak på ekspressbåtane. Eigne reiseprodukt, priskampanjar, booking, marknadsføring og ikkje minst takstsystem der det er teke omsyn til marknaden for kvar enkelt rute.

Fleire kan oppfatte det som urettvist at ein offentleg aktør forskjellsbehandlar på denne måten.

Dagens ekspressbåttakstar vart innført for 20 år sidan. Sognerutene utvikla seg dårleg. Nye vegar i indre Sogn endra reisemønster. Båtruta vart flytta frå Årdal til Sogndal, og det vart innført luftlinjeprinsipp ved berekning av takstane på Sognerutene. Dette resulterte i at takstane vart redusert med om lag 1/3 på Sognerutene, litt ulikt frå stad til stad. Desse grepa var vellukka og Sognebåten går om lag i økonomisk balanse i dag.

Større endringar for å harmonisere takstane vil vere uforsvarleg. Stor konkurranse frå alternative transportmåtar gjer at risikoen for å støyte bort reisande er stor dersom ein vel å auke taksten på Sognerutene merkbart. Dersom det skal gjerast større endringar i takstregulativet for hurtigbåtane mellom Sogn og Fjordane og Bergen, må det skje i samband med ny utlysing av kontrakter.

På Nordfjord er truleg prisane i høgaste laget. Ei mindre prisjustering vil truleg i stor grad hente seg inn att ved passasjerauke. Då marknaden er avgrensa vil det truleg ikkje vere økonomi i å redusere takstane mykje.