

## Saksframlegg

Saksbehandlar: Øystein Hunvik, Inge Horstad, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 15/9781-2

### Sognebåten – byte av farty frå M/S Brage til M/S Tyrving

**::: Sett inn innstillingen under denne linja ↓**

#### Fylkesdirektøren rår Hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:

1. Innspelet frå Norled om å setje inn M/S Tyrving i Sognebåtruta vert imøtekome. Dette gjev auka kostnader på 0,7 mill. kroner.
2. Følgjande krav i anbudsgrunnlaget vert lempa:
  - a. 190 seter vert redusert til 180 seter
  - b. Lengde vert redusert frå 31meter til 27,15 meter
  - c. Breidd vert redusert frå 10 til 9 meter
  - d. Vassjett vert erstatta med propellanlegg.
  - e. Alderskrav vert redusert frå 2007 til 2002
3. Det er ein føresetnad at dei andre krava i anbudsavtala vert haldne.

**::: Sett inn innstillingen over denne linja ↑**

Vedlegg:  
Teikning M/S Tyrving  
Teknisk spesifikasjon M/S Tyrving

**... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓**

## SAKSFRAMSTILLING

### 1. Samandrag

Sommaren 2015 vart det sett inn eit mindre farty i Sognebåtruta for på denne måten å redusere kostnadane.

Erfaringane etter nokre månaders drift er at passasjerkapasiteten enkelte dagar har vore for liten og at komforten ikkje blir opplevd som fullt ut tilfredsstillande. Dette gjeld spesielt om sommaren i turistsesongen og på utfartsdagar. Ein god turistsesong medverkar til dette. Ruta har sommaren 2015 hatt 8,5 % fleire reisande enn i 2014.

Fylkesdirektøren rår no til å sette inn eit noko større farty. Med dette vil fleire av ulempene verte forbetra. Løysinga vil likevel ikkje føre oss tilbake til den standarden vi hadde opphavleg.

### 2. Bakgrunn for saka

#### Grunnen for at saka er fremja

Norled, reiselivsnæringa og kommunane i indre Sogn har i fellesskap arbeidd for å styrke Sognebåten og sommarbåten på Flåm. Det er sett i verk fleire tiltak for å styrke marknadsposisjonen. I tillegg kom det opp eit framlegg til kostnadsreduksjon: Skifte til eit mindre farty på ruta til Sognebåten.

Turistsesongen 2015 har vore god, noko som på enkelte dagar har medført at ikkje alle har komme med. I tillegg er det kome fleire klager frå reisande som ikkje er nøgde med komforten om bord. Manglande kiosk, trangt, for liten bagasjeplass, lydbilete og sjøeigenskapar har blitt nemnt i ulike samanhengar.

I denne saka fremjar fylkesdirektøren eit forslag om å justere båtstørrelsen noko.

#### Historikk

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv snøggbåtrutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen. Rutene gir innbyggjarane eit samband til Bergen, samstundes som rutene og fungerer som lokalruter internt i fylket.

Sognebåten har ved fleire høve vore oppe til vurdering. Ruta har fram til no vore vurdert som så viktig for fylket at den har fått halde fram.

#### Sognebåten

Sognebåten har fleire rutefunksjonar. Den knyter vestlandshovudstaden Bergen opp mot Sognefjorden. I tillegg har den lokalrutefunksjon i Sognefjorden. Gjennom korrespondanse på Rysjedalsvika gir den og eit internsamband mellom Sognefjorden og nordover til/frå Selje.

Ruta vert rekna som svært viktig for turisttilbodet i Sogneregionen. Den bidreg til eit breiare tilbod for turistar som og nyttar seg av andre tilbod i regionen. Studentar som studerer både i Bergen og Sogndal er flittige brukarar av båten. Mykje av denne trafikken knyter seg til helg. Det er fleire som nyttar båten på arbeidsreiser. Internettsamband gjer at båten er ein eigna stad å arbeide på under reisa. Å reise sjøvegen er for mange eit godt reisealternativ.

I den nye anbudsavtala som tok til å gjelde 1.mai 2012 var det sett fleire krav til fartyet som skulle trafikkere Sognebåt-ruta.

Tabell frå anbudsgrunnlaget:

Rute	Fartøy skal vere sertifisert for minimum tal sitjeplassar	Minimum lengde over alt i meter	Minimum breidde over alt i meter	Berekna servicefart (knop)
Nordfjord – Bergen – Nordfjord	290	34	10,0	32
Bergen – Nordfjord – Bergen	190	31	10,0	32
Sogn – Bergen – Sogn	190	31	10,0	32
Sommarrute Bergen – Flåm – Bergen	290	34	10,0	32

Det er i tillegg krav til vassjet som framdriftsmiddel og byggjeår etter 2007. For reservefartya er krava lempa litt, det vert då akseptert båtar frå 2000 samt setekapasitet på dei største fartya redusert til 190.

Komfort om bord var prioritert med t.d. betjent kiosk, god plass både for passasjerar og bagasje, støykrav samt datanettverk.

#### M/S Brage

Som eit innsparingstiltak vart «Brage» sett inn i ruta sommaren 2015. Det vart akseptert ein båt som var mindre både i breidd, lengde og passasjerkapasitet. Vidare vart det akseptert propell som framdriftsmiddel.

M/S Brage er 24,5 meter lang og 8 meter brei mot 31 og 10 meter i kravspesifikasjonen. Den har plass til 147 passasjerar mot 190 i kravspesifikasjonen. Framdrift vert gjort med propellanlegg i staden for vassjet, noko som gir eit anna lyd og vibrasjonsbilete. Størrelse, vekt og konstruksjon gjev båten andre sjøeigenskapar enn tidlegare farty i ruta. Kiosken er redusert til sal av brus og sjokolade i billettbus. Båten er bygd i 2008 i tråd med konkurransegrunnlaget.

Bakgrunnen for å sette inn dette fartyet var å få ned kostnadane. Utifrå trafikktalet på ruta vart det vurdert til at 147 seter var tilstrekkeleg. Driftskostnaden med eit slik farty er vesentleg lågare enn med eit større. I hovudsak gjeld dette drivstoffkostnader.

Erfaringane etter nokre månaders drift er at passasjerkapasiteten enkelte dagar har vore for liten og at komforten ikkje blir opplevd som tilfredsstillande. Dette gjeld spesielt om sommaren i turistsesongen og på utfartsdagar. Ein god turistsesong medverkar til dette. Ruta har sommaren 2015 hatt 8,5 % fleire reisande enn i 2014.

#### M/S Tyrving

Operatøren på ruta, Norled, tilbyr no fylkeskommunen å setje inn eit noko større farty. M/S Tyrving er bygd i 2002, er 27,25 meter lang og 9 meter brei. Denne har plass til 180 passasjerar. Båten har propellanlegg. Det vil bli lagt til rette for ein liten kiosk.

Med dette vil fleire av dei ulempene vi fekk med «Brage» verte forbetra. Passasjerkapasiteten er tilnærma lik kravet i anbudet og vert vurdert til å vere tilstrekkelig gitt dagens trafikk på ruta. Løysinga vil likevel ikkje føre oss tilbake til den standarden vi hadde før «M/S Brage» vart teken i bruk.

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

#### Økonomi

Kostnaden med å drifte hurtigbåtane mellom Sogn og Fjordane og Bergen er om lag 120 millionar. Inntekter på om lag 95 millionar gjer at nettokostnaden for fylkeskommunen er på om lag 25 mill. kr. Sommarruta på Flåm og hovudruta på kysten er i praksis sjølvfinansierande. Spegelvendten og Sognebåten står kvar for om lag halvparten av nettokostnaden.

Tiltaket med å sette M/S Brage inn på Sognebåtruta gav ei økonomisk innsparing på om lag 4,8 millionar kroner. Dette reduserte den fylkeskommunale nettokostnaden med Sognebåten vesentleg.

Ved å sette inn eit noko større fartøy, M/S «Tyrving», vil 0,75 mill. kr av innsparinga på 4,8 mill. kr falle bort. Fylkeskommunen vil sitje att med ei innsparing på om lag 4 mill. kroner i forhold til utgangspunktet før M/S Brage.

#### Vurderingar

Fylkeskommunen arbeider for tida med å ta ned kostnadsnivået. Alle tenester vert vurderte i forhold til å løyse dei på rimelegare måtar. I tillegg vert tenester som ikkje er lovpålagde vurdert i forhold til korvidt vi kan sjå oss råd til dei.

Sognebåten er ikkje lovpålagd. Ruta har vore oppe til vurdering ved fleire høve tidlegare. Kvar gong har fylkeskommunen vurdert ruta til å vere så viktig for fylket at den har blitt vidareført.

I samband med at fylkeskommunen skal gjennom omfattande kostnadsreduksjonar er det viktig å finne dei rette grepa. Dersom vi ser at noko ikkje fungerer slik som planlagt er det viktig å ha handlingsrom til å justere seg.

Billettinntektene er viktige for snøggbåtane. Dei dekker over  $\frac{3}{4}$  av kostnadane. Dersom passasjerane sit att med ei dårleg oppleving av reiseproduktet, vil dette kunne skade inntektsgrunnlaget til alle båtane. På sikt kan vi risikere at inntektstapet overstig innsparinga. I denne avtala som går til 2022, er det Norled som har inntektsansvar. Dette betyr at operatør er ansvarleg for inntektene og sit med gevinst om inntektene aukar. På den andre sida har operatør risikoen og tapar dersom inntektene vert reduserte. Det er viktig å presisere at oppdragsgjevar og operatør har felles interesse i å oppretthalde og forbetre inntektene. Dette fordi det er fylkeskommunen sine ruter som skal driftast vidare gjennom nye anbod etter at denne avtala er gjennomført. Vidare er rutene i drift for å tene fylket sine innbyggjarar og næringsliv.

Den høge billettandelen stadfestar at det er viktige og attraktive ruter for dei reisande og dei lokalsamfunna som rutene tener. Den høge inntektsandelen gjer og at konsekvensen er stor om inntektene sviktar.

I denne saka ser vi at det er mogleg å bøte på fleire av forholda vi har fått tilbakemeldingar på utan å auke kostnadane vesentleg. Vi vil fortsatt sitje att med 85 % av opphavleg innsparing. Tek vi med omsynet til dei reisande og inntektsgrunnlaget, så vert dette tiltaket vurdert som godt for alle partar, ikkje minst dei reisande.

#### **4. Konklusjon**

Innspelet frå Norled om å setje inn M/S Tyrving i Sognebåtruta vert imøtekome. Dette gjev auka kostnader på 0,75 mill. kroner.

Følgjande unnatak frå opphavleg kravspesifikasjonen vert gjort gjeldande:

- 190 seter er redusert til 180 seter
- Lengde er redusert frå 31meter til 27,15 meter
- Breidd er redusert frå 10 til 9 meter
- Vassjett er erstatta med propellanlegg
- Alderskrav vert redusert frå 2007 til 2002

Det er ein føresetnad at båten held dei andre krava i den opphavlege kravspesifikasjon. Vi nemner spesielt rutefart på 32 knop, internett, bemanna kiosk og støyntivået om bord.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑](#)