

Saksbehandlar: Inge Horstad/Øystein Hunvik, Samferdsleavdelinga  
 Sak nr.: 16/5390-36

## **Kjøp av rutetjenester 2017**

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

1. Hovudutval for samferdsle tek til vitande status på omstillingsprosjektet SFJ2019
2. Hovudutval for samferdsle tek til vitande andre innsparingar knytt til anbod og ungdomskort på 11 millionar kroner.
3. Ruteinnspele i vedlegg 1 vert vedtekne slik dei ligg føre.
4. Framlegga til rutereduksjonar frå fylkesdirektøren vert vedtekne slik dei ligg føre.
5. Takst
  - a. Ordinær takstauke for buss vert 2,5 %. I tillegg kjem ekstraordinær takstauke på 1 %. Total takstauke for buss vert 3,5 %.
  - b. Minstetakst for buss vert uendra med kr 30 for vaksen og 15 for barn
  - c. Bybusstakstane i Florø og Førde vert uendra med kr 20 for vaksen og 10 for barn
  - d. Ordinær takstauke for båt vert 0 %. I tillegg kjem ekstraordinær takstauke på 3 % Total takstauke for båt vert 3 %.
  - e. Prisen for ungdomskort vert uendra med kr 390.
  - f. Takstane for fylkesvegferje skal følgje riksregulativet for ferjetakstar som tidlegare.
  - g. Fylkesdirektøren for samferdsle får fullmakt til å fastsetje endelege takstar og rabattar for buss, båt og fylkesvegferje.

#### Vedlegg:

1. Ruteinnspele frå kommunar og andre - samleoppstilling

#### Andre dokument som ikkje ligg ved:

Ruteinnspele og andre tilhøyrande dokument ligg på arkivsak 16/5390

## **SAKSFRAMSTILLING**

### **1. Samandrag**

#### **1.1 SFJ2019**

Fylkeskommunen har starta eit omfattande arbeid med å redusere kostnadane som følgje av reduserte økonomiske rammer. Dette omstillingsarbeidet har fått namnet SFJ2019.

Marknaden og reisemønsteret endrar seg stadig. Det er difor viktig å kombinere kostnadsreduksjon med vurdering og endring av rutetilbodet.

Mange tiltak er utgreidd og prioritert. Vi har sett i verk fleire kostnadsreducerande tiltak og vi byrjar å hauste erfaringar frå dette. I saka gir vi ein kort status og vurdering knytt til dei ulike tiltaka.

#### **1.2 Andre innsparingar**

Overgang til anbudsavtalar for buss har medført varig kostnadsreduksjon. Disse innsparingane var ikkje ein del av grunnlaget for SFJ2019.

### **1.3 Ruteinnspel frå kommunar og andre**

Kvart år vert kommunar og andre interessentar invitert til å komme med innspel til forbetringar av rutesystemet. I år pregar omstillingsprosjektet delar av innspela. Mange av innspela går på å få behalde ruter som er viktige for dei som gir innspel.

Også i år kjem det inn mange ruteinnspel knytt til justeringar og etablering av nye ruter. Mange av innspela er gode og er viktige bidrag til å forbetre rutenettet vårt.

Nokre innspel gjeld mindre justeringar og krev etter måten lite ressursinnsats. Andre innspel er meir omfattande og vil krevje ressursar både til planlegging og drift av nye ruter.

Det vert ikkje lagt opp til nye ressurskrevjande ruteopplegg. Mindre tiltak som vert vurdert hensiktsmessige vert tilrådd.

### **1.4 Rutereduksjonar**

Etter mange rutejusteringar i 2016 har vi lagt opp til berre små endringar for 2017. Vidare vert det lagt opp til å ha dialog med kommunane vinteren 2016/17 med tanke på innsparingskrav for 2018 og 2019.

### **1.5 Takst 2017**

Fylkeskommunen er takstmynde for fylkeskommunale ruter. Normalt aukar takstane tilsvarende den generelle prisstigninga i samfunnet (KPI).

Tidlegare har det vore nødvendig med ekstra takstauke for å kompensere for kostnadsutviklinga, medan vi i år har vi ein spesiell situasjon med ekstraordinære låge reguleringar grunna låg oljepris.

Eit av innsparingstiltaka går på ekstraordinær takstauke. Takst for 2017 på fylkeskommunale samband vert drøfta og gjort framlegg om i denne saka. Det vert tilrådd ekstraordinær takstauke på buss og båt.

## **2. Bakgrunn for saka**

I denne saka drøftar vi behovet for justeringar og kjem med framlegg til korleis ruteopplegget og takstane skal vere i tida som kjem.

Det er viktig å fange dei reisande sine behov slik at vi kan tilby ruter som gjer mest mogleg nytte for seg. Justering av ei rute kan utløyse behov for ei rad av andre rutejusteringar i kollektivnettet. Økonomien set grenser for omfanget av rutetilbodet. Kostnadsbiletet endrar seg i takt med oljepris og andre innsatsfaktorar. Budsjettet endrar seg i forhold til statlege overføringar og politiske føringar.

Omstillingsarbeid pregar alle delar av Sogn og Fjordane fylkeskommune sitt budsjettarbeid. Samferdsleavdelinga er godt i gang med å gjennomføre tiltaka i det vedtekte omstillingsprosjektet SFJ2019. Nokre tiltak er gjennomført medan andre tiltak er meir krevjande. I denne saka vil vi seie litt om status for omstillingsarbeidet og dei ulike delprosjekta innan kollektivområdet. Andre innsparingar som er realiserte vert omtalt. Vidare vil vi seie litt om vegen vidare og kva prioriteringar som må gjerast.

Kostnadane knytt til drift av rutetilbodet i fylket varierer. Kostnadskomponentar som er utanfor fylkeskommunen sin kontroll er ikkje ein del av denne saka. Dette gjeld t.d. endringar knytt til lovpålagd skuleskyss og oljepris. Saka er soleis avgrensa til å gjelde varige endringar som ikkje er knytt til naturlege svingingar.

Som tidlegare år er kommunar og andre interessentar invitert til å komme med ruteinnspel. Alle tiltak og innspel vert omtalt og vurdert i denne saka.

### **3. SFJ2019**

I økonomiplanen for 2016 – 2019 ( FT sak 26/2015) vedtok Fylkestinget rammer for kostnadsreducerande tiltak innanfor kollektivområdet.

Etter at innsparingar på Sognebåten er redusert frå 4,8 mill. kr til 4,1 mill. kr (flytta over på bilruter) er innsparingskrava på kollektivtrafikk slik:

Tabell 1: Innsparingskrav kollektiv

<b>Innsparingskrav</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
#39 Sognebåten	4,1	4,1	4,1	4,1
#43 Terminalar og Venterom			0,2	0,2
#40 Ungdomstilbod			2,3	2,3
# 38 Bilruter			10,3	14,9
#39 Kollektiv båt			4,5	6,7
#41 Ferjesamband			4	6
<b>SUM kollektiv</b>				<b>34,2</b>

#### **3.1 Hovudutval for samferdsel si prioritering av innsparingstiltak.**

Hovudutval for samferdsle har i sak 17/2015 prioritert føreslegne innsparingstiltak i 3 nivå. Nivå 1 er tiltak med minst konsekvens og nivå 3 er tiltak med størst konsekvens. Hovudutvalet har ikkje prioritert tiltaka innanfor kvart nivå. På nivå 1 var det skissert tiltak for 23,9 mill. kr. Nivå 2 skisserer tiltak for 10,2 mill. kr. Totalt 34,1 mill. kr for nivå 1 og 2.

I HS-sak 40/16 gjorde utvalet endringar i prioriteringane for kva som er på ulike nivå. Fylkestinget sitt vedtekte innsparingskrav til samferdsle er ikkje endra som følge av dette, og endringane er difor ikkje lagt til grunn i denne saka.

#### **3.2 Gjennomførte tiltak 2014-2016**

God planlegging er viktig for å sikre optimale rute- og vognløysingar. Billettinntekter er ei viktig finansieringskjelde. For å sikre tid og rom for gode prosessar og god planlegging starta samferdsleavdelinga opp arbeidet med reduksjonar alt i 2014. Det er gjennomført ei rekkje innsparingstiltak innanfor nivå 1 og 2.

I dette avsnittet vil vi gå gjennom status for gjennomføring av innsparingstiltaka innan kollektivområdet.

##### **3.2.1 #38 Bilruter**

Bilruter har eit innsparingskrav på 14,9 millionar kroner.

Det er til no sett i verk innsparingar for 12,7 mill. kr på tiltak #38 Bilruter.

##### Optimalisering av skulerutene

Det var skissert ei innsparing på 1,5 mill. kr knytt til dette tiltaket.

Dette er eit tiltak der betre planlegging i samarbeid med kommunar og vidaregåande skular gjev meir rasjonell organisering av skuleskyssen. Konsekvensane for elevane er i utgangspunktet ikkje store knytt til desse tiltaka.

Det er tett dialog med skulane for å syte for at alle elevane får dekkja sine skysstbehov.

Skuleskyssbehovet varierer heile tida. Elevar flyttar, skuletidene endrar seg, og 6-åringar har større rettigheter knytt til skyss første skuleåret. Slike naturlege endringar i skuleskyssen er ikkje ein del av omstillingsarbeidet.

Samferdsleavdelinga har auka innsatsen knytt til å optimalisere skulerutene siste åra. Det er likevel vanskeleg å skilje ut kva som er naturlege endringar i skuleskyssen og kva som kjem som følge av betre planlegging. Utifrå ei heilskapsvurdering legg samferdsleavdelinga til grunn at det på dette tiltaket er realisert ei innsparing på om lag 1,5 mill. kr. Den skisserte innsparinga er soleis gjennomført.

Samordning av skuleskyss med færre vogner i bruk

Dette tiltaket gjev lenger reisetid med omvegar/avstikkarar for ein del elevar. Førespegla innsparing var 1 mill. kr.

Det er gjennomført tiltak av denne typen, og det er kome inn reaksjonar på nokre av dei. Ei rute er alt reetablert, og det er kome inn ynskje om reetablering av ei anna rute. Det er gjennomført innsparingar for tiltaket på 1 mill. kr.

Fylkesdirektøren ventar ikkje at det er mogleg å gjennomføre fleire tiltak av denne typen innanfor nivå 1.

Legge ned/om bygderuter med få reisande

Innsparingspotensialet var vurdert til 2 mill. kr.

Når det gjeld lokalruter og bygderuter er dette oftast ruter som går nokre dagar for veka for å gi innbyggjarane høve til å kome seg til kommune- eller bygdesenteret.

Siste åra er ei rekkje av desse rutene blitt redusert. Nedkortinga har skjedd ved å redusere talet rutedagar, redusere utstrekking på ruta (ruta går ikkje til vegg ende), omgjering til bestillingsrute, eller at ruta vert heilt nedlagt.

Dei relativt få reisande som har blitt råka har måtte finne andre alternativ enn bygderuta.

Det er gjennomført rutekutt innanfor denne kategorien for 3,4 mill. kr. Det er kome inn mange tilbakemeldingar frå lag, organisasjonar og kommunar der dei meiner det er kutta for hardt på bygderutene.

Legge ned/om tilførselsruter med få reisande

Innsparingspotensialet er vurdert til 2 mill. kr.

Tilførselsrutene korresponderer med andre ruter, slik at dei reisande kjem seg heilt fram. Tilførselsruta er soleis ein del av ei lenger reise. Fell ein lekk i reisekjeda bort, svekkjer det grunnlaget for dei andre delane av reisekjeda. Dei reisande vel gjerne andre reisealternativ for heile reisa.

Når ein gjer endringar i slike ruter er det ofte omgjeringar frå ordinær rute til bestillingsrute. Vidare kan det vere reduksjonar på spesielt svake reisedagar. Det har vore gjort vurderingar på ei rekkje ruter, og fram til no er det redusert for over 1,5 mill. kr. i denne kategorien.

Regionale ruter

Innsparingspotensialet er vurdert til 2 mill. kr.

Føreslegne tiltak er reduksjon i frekvens og færre rutedagar på ruter med lite passasjerar.

Dette tiltaket gjeld ruter som går mellom fleire kommunar, gjerne til og frå eit regionsenter.

Valfridomen for den reisande til å kome seg rundt i fylket vert redusert. Reisebehovet for dei fleste vil bli forsøkt ivareteke, men for nokre blir det meir ventetid, fleire overgangar og færre avgangar å velje mellom.

Det er til no realisert omlag 1,7 mill. kr knytt til dette tiltaket.

Regionale ruter

Innsparingspotensialet er vurdert til 0,5 mill. kr.

Føreslegne tiltak rettar seg mot vekependlarruter med få reisande.

Tiltaket er ikkje sett i verk.

Regionale ruter

Innsparingspotensialet er vurdert til 0,5 mill. kr.

Føreslegne tiltak rettar seg mot helgependlarruter med få reisande.

Tiltaket er ikkje sett i verk.

#### Fylkeskryssande ruter

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 2,5 mill. kr. ved å legge ned fylkeskommunale fylkeskryssande avgangar.

Dei fleste fylkeskryssande rutene som gjekk gjennom Indre Sogn er no overført til kommersiell aktør. Dette gjeld Sognebussen, Valdresekspressen og delar av Øst/Vest Xpressen. Strekninga Håbakken - Lillehammer på Øst/Vest Xpressen går framleis i fylkeskommunal regi, med Sogn og Fjordane og Oppland fylkeskommunar som kjøparar av ruta.

Sogn og Fjordane fylkeskommune ønskjer i utgangspunktet ikkje å drive kommersielle ruter i andre fylker. For å sikre innbyggjarane i fylket gode kommunikasjonar med omverda har fylkeskommunen vore med på å etablere rutesamband. Då desse rutene har hatt mange reisande og stor grad av sjølvfinansiering har dette vore sett på som hensiktsmessige tiltak.

Det er likevel krevjande for ein fylkeskommune å marknadsføre og organisere ruteopplegg i andre fylker. Det er ofte enklare for kommersielle aktørar å drive gode ruter som går gjennom fleire fylker.

På den andre sida er det slik at fylkeskryssande ruter står for mykje lokalruteproduksjon. Rutene er godt integrert og utgjer ein sentral del av det totale rutenettet i fylket. Ved å kommersialisere deler av rutenettet kan det opne opp for interessekonfliktar (takst, stoppmønster, korrespondansar m.v.).

Fylkesdirektøren er positiv til at kommersielle aktørar ynskjer å drive fylkeskryssande ruter gjennom Sogn og Fjordane.

I kjøpsaka som vart lagt fram hausten 2015 stipulerte vi effekten av kommersialisering av fylkeskryssande ruter til 1,5 millionar kroner.

Komponentar i driftskostnader som t.d. oljepris, justeringar i ruteproduksjonen, endringar i avtalebetingelsar og marknadssituasjonen for ruteproduksjon påverkar prisnivået. For å skilje ut verknaden av enkeltkomponentar må det leggest til grunn ei rekkje føresetnader og vurderingar. Utifrå våre berekningar utgjer dei rutene som er kommersialisert om lag 3 mill. kr i innsparing, dvs. 0,5 mill. kroner over det opphavlege anslaget.

#### Takstauke buss

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 2,1 mill. kr. ved å innføre ei ekstraordinær takstauke på 1% i 3 år.

Sidan mange fylkeskryssande bussruter i Indre Sogn er kommersialisert fell desse inntektene bort frå det fylkeskommunale systemet. Innsparingspotensialet knytt til ekstraordinær takstauke vert difor redusert med 0,3 mill. kr, frå 2,1 til 1,8 mill. kr.

Tiltaket er gjennomført for 2016 og har til no realisert 0,6 mill. kr.

### **3.2.2 #39 Kollektiv båt**

#### Skuleruter

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 2 mill. kr. ved å ta vekk skuleskyss mellom Hardbakke og Mjømna/Austrheim for vidaregåande elevar frå Solund.

5 elevar nyttar denne ruta skuleåret 2016/2017. Dersom denne ruta vert lagt ned må brukarane flytte på hybel.

Dette tiltaket er ikkje gjennomført

#### Lokal ruter

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 2 mill. kr. ved å redusere rutetilbodet til minimumsnivået definert i fylkestingsak 11/10 på stader med svært få fastbuande.

Innbyggjarar som vert råka får færre alternative reisedagar. Tilbodet til turistar og sommargjester vert og redusert.

Lokalruta Sandøy - Bulandet i Askvoll er lagt ned. Vidare er tal avgangar pr. veke på lokalruta Alden – Værlandet redusert. Askvoll kommune bidreg med kommunalt rutekjøp i tillegg til det fylkeskommunale.

Det er spart inn om lag 0,8 mill. kr.

#### Ekspressbåtane

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 5 mill. kr. ved å setje inn ein mindre båt på ruta mellom Sogndal og Bergen

Frå 1. mai 2015 vart det sett inn mindre fartøy på Sognebåten. Grunna mange klager på for dårleg komfort og kapasitet er denne seinare oppgradert til ein litt større båt.

Det er realisert ei innsparing på 4,1 mill. kr. Det attståande innsparingskravet er flytta over til bilruter.

#### Godsbåt

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 1 mill. kr knytt til å redusere tal avgangar. Brukarane av tilbodet vil få lenger framføringstid på gods.

Tiltaket er ikkje gjennomført

#### Årleg ekstraordinær takstauke for båt på 1% over 3 år

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 1,5 mill. kr. ved å innføre ei ekstraordinær takstauke på 1% i 3 år.

Taksten vart auka ekstraordinært i 2016 og har realisert ei innsparing på 0,5 mill. kr.

### **3.2.3 #40 Ungdoms-tilbod**

#### Trygt heim for ein 50 lapp

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 0,5 mill. kr. ved å auke prisen til 100 kroner for dei under 30 år og til 200 kroner for dei som er over 30 år. Vidare skulle lite brukte ruter takast bort. Ordninga vert dyrare for dei reisande. Nokre misser tilbodet sitt.

Ordninga vert stadig mindre nytta. Det var i 2015 under 6 000 reisande mot nærare 8000 i 2011. Det vert lagt opp til å prioritere informasjonsarbeidet rundt ordninga samt å justere tilbodet.

Tiltaket med å heve prisen er ikkje sett i verk.

#### Ungdomskort:

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 0,8 mill. kr. ved å auke månadsprisen til 450 kr.

Kostnaden knytt til ungdomskort har gått ned. Noko skuldast at færre ungdomar nyttar seg av tilbodet. Dette er ein variasjon som ikkje er å rekne inn som ei innsparing. Vidare er kostnaden knytt til administrasjon gått ned. Sidan dette ligg på sida av tiltaket er dette ført opp som ei innsparing i kapittel 4 andre innsparingar.

Tiltaket med å heve prisen for ungdomskort er ikkje gjennomført.

#### Lokale transporttilbod for ungdom.

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 1 mill. kr knytt til å legge ned ordninga med lokale transporttilbod for ungdom.

Tiltaket er ikkje sett i verk.

### **3.2.4 #41 Ferjesamband**

#### Midt på dag-ruter

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 2 mill. kr. ved å ta vekk 1 rundtur midt på dag på samband med høg frekvens og lite trafikk. Tiltaket gjev ekstra ventetid.

Dette tiltaket er ikkje sett i verk.

#### Legge ned Fure ferjekai

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 2 mill. kr. ved å leggje ned Fure ferjekai. Konsekvensen kan vil bli ekstra reisetid for dei som har ferje til/frå Fure som raskaste reiseveg.

Dette tiltaket er ikkje sett i verk.

#### Endre takstmatrise ferje

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 2 mill. kr. ved å flytte alle ferjestrekningar opp to takstsoner i riksvegferjeregulativet.

Ved ei slik flytting av takstsoner vil persontaksten auke med 2 -4 kroner, personbiltakstane med 12 - 13 kroner og prisen på vogntog med 40 - 52 kroner - alle prisar før rabatt.

Dette tiltaket er ikkje sett i verk.

### **3.2.5 # Terminalar og venterom**

#### Venterom

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 0,1 mill. kr knytt til å stenge mindre brukte venterom. Dei reisande som vert råka må då stå ute i ver og vind medan dei ventar.

Tiltaket er ikkje sett i verk.

#### Opningstider på venterom

Det var berekna eit innsparingspotensiale på 0,1 mill. kr knytt til å korte ned på opningstidene.

Reisande som kjem utanfor opningstid må stå ute medan dei ventar.

Tiltaket er ikkje sett i verk.

### **3.2.6 Oppsummering gjennomførte innsparingar SFJ2019**

Fram til no har vi sett i gang ei rekkje av tiltaka på nivå 1 og 2. I hovudsak gjeld dette buss og båt.

Sjølv om dei fleste tiltaka er små og i tillegg spreidd utover heile fylket, er det kome reaksjonar. Innanfor skuleskyssområdet er det lite å hente før det vert reaksjonar. Fleire lag, organisasjonar og kommunar har meldt tilbake at dei er bekymra for bygderutene sine. Det vert teke til orde for at det må setjast i verk avbøtande tiltak som t.d. serviceskyss når ei bygderute vert lagt ned.

På andre områder har det gått betre å realisere innsparingsmåla. Overføring av fylkeskryssande ruter til kommersielle aktørar har gitt 0,5 mill. kr. meir i innsparing enn venta.

Det er enno ikkje sett i verk tiltak innanfor ferje.

**Tabell 2: Oppsummering gjennomførte tiltak mot skisserte kutt**

Tiltak	Funksjon/oppgåve	Tiltak t.o.m. 2016	Tiltak Verknad i 2017	Sum igangsatte tiltak	Kutt HS sak 17/2015 nivå 1 og 2
38 Bilruter	Skuleruter, optimalisering	1,5	0	1,5	1,5
38 Bilruter	Skuleruter, samordning	1	0	1	1
38 Bilruter	Lokalruter, bygderuter	3,4	0	3,4	2
38 Bilruter	Lokalruter, tilførselsruter	1,5	0	1,5	2
38 Bilruter	Regionale ruter, frekvens, rutedagar	1,7	0	1,7	2
38 Bilruter	Regionale ruter, dagpendlarruter	0	0	0	0,5
38 Bilruter	Regionale ruter, vekependlar	0	0	0	0,5
38 Bilruter	Fylkeskryssande ruter	3	0	3	2,5
38 Bilruter	Takstauke buss	0,6	0,6	1,2	2,1
<b>SUM 38 Bilruter</b>	<b>SUM</b>	<b>12,7</b>	<b>0,6</b>	<b>13,3</b>	<b>14,1</b>
39 Kollektiv båt	Sognebåten	4,1	0	4,1	5
39 Kollektiv båt	Lokalruter	0,8	0	0,8	2
39 Kollektiv båt	Takstauke båt	0,5	1,5	2	1,5
39 Kollektiv båt	Skuleruter	0	0	0	2
39 Kollektiv båt	Godsruta	0	0	0	1
<b>SUM 39 Båt</b>	<b>SUM</b>	<b>5,4</b>	<b>1,5</b>	<b>6,9</b>	<b>11,5</b>
40 Ungdoms tilbud	Trygt heim for ein 50 lapp	0	0	0	0,5
40 Ungdoms tilbud	Ungdomskort	0	0	0	0,8
40 LTU	Lokale transporttilbod for ungdom				1
40 Ungdoms-tilbod	<b>SUM</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,3</b>
41 Ferjesamband	Midt på dag ruter	0	0	0	2
41 Ferjesamband	Legge ned Fure ferjekai	0	0	0	2
41 Ferjesamband	Endre takstmatrise ferje	0	0	0	2
<b>SUM 41 Ferje</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>
43 Terminalar og Venterom	Stenge mindre brukte venterom	0	0	0	0,1
43 Terminalar og Venterom	Korte ned opningstida	0	0	0	0,1
43 Terminalar					0,2
<b>Sum</b>		<b>18,1</b>	<b>2,1</b>	<b>20,2</b>	<b>34,1</b>



## **4. Andre innsparingar innafør kollektivområdet**

Kostnadane innanfor kollektivområdet har gått ned. Det er fleire grunnar til det. I dette avsnittet gjer vi greie for varige endringar som ikkje skuldast periodiske svingingar i t.d. oljepris eller skuleskyss, gjennomførte rutekutt som er gjort greie for andre stadar eller kostnader som er flytta over til andre stadar i budsjettet.

### **4.1 Bussanbod**

Når vi skal samanlikne prisnivået etter anbud med nivået i tidlegare avtalar er det fleire faktorar som påverkar:

Omfang av kjøpet

- Fleire fylkeskryssande ruter er teke ut, då desse har blitt kommersielle.
- All ruteproduksjon er organisert på nytt, noko som har gitt ein meir rasjonell produksjon (timar, kilometer og vogner)
- Rutekutt
- Ansvar for posisjonskøyning er flytta over på transportør.
- Undertransportør er operatør sitt ansvar.
- Administrasjon
  - Fylkeskommunen tek seg av ruteplanlegginga, marknadsføring, billettsystem, rutekunngjering, rutebilstasjonar, dialog med skulane og kommunane.

Oppbygging av rutekjøpet

- Langsiktig
  - 8 års avtalar med 2 års opsjon
- Redusert risiko for operatør
  - Fylkeskommunen har teke over inntektsansvaret
  - Reguleringsav kostnadskomponentar ut frå statistisk sentralbyrå sine indeksar.

Marknad

- Marknadssituasjonen er med å definere prisnivået.
  - Tidspunkt for utlysing i forhold til andre anbud
  - Tidspunkt i forhold til avtale-portefølje for dei ulike selskapa

Når vi skal vurdere innsparingar knytt til bussanboda, er det naturleg å skilje ut kva som er varige innsparingar, og kva som er å rekne som periodiske svingingar, t.d. oljepris. Vidare må vi halde orden på kostnader som dukkar opp andre stadar, t.d. leige av rutebilstasjonar og auka bemanning på samferdsleavdelinga.

Trekkjer vi ut faktorar som ikkje er varige (t.d. oljepris), innsparingstiltak som er rekna inn tidlegare (t.d. rutekutt og kommersialisering), flytting av kostnader (t.d. terminalar og administrasjon), endar vi opp med varige kostnadsreduksjonar som vi ynskjer å saldere mot innsparingskrava. Det er vanskelig å fastsetje verdien av alle faktorane som spelar inn og vi må difor gjere ei vurdering utifrå beste skjønn.

#### Bussanbod Sunnfjord frå juni 2016

Fylkesdirektøren anslår varige kostnadsreduksjonar i bussanbod Sunnfjord til 6 mill. kr. pr. år.

#### Bussanbod Sogn frå juni 2017

Fylkesdirektøren anslår varige kostnadsreduksjonar i bussanbod Sogn til 3 mill. kr. pr. år. For 2017 har dette ein halvårseffekt på 1,5 mill. kr.

### **4.2 Ungdomskort**

Administrasjon av ungdomskort har som følgje av elektronisk billettering vorte mykje rimelegare. I 2014 vart godtgjersla redusert med 1 mill. kr. I samband med innføring av anbud, er kostnaden ytterlegare redusert med 1 mill. kr. slik at samla innsparing er på 2 mill. kr.

## **5. Innkomne ruteinnspel med fylkesdirektøren sine vurderingar**

Kvart år inviterer fylkeskommunen kommunar og andre interessentar til å komme med innspel til ruteendringar. Dei kjem med ønskje om justeringar og forbetringar. Nokre innspel går på å

bevare rutetilbod som er viktige for dei det gjeld, andre innspel gjeld større og mindre tiltak som kan betre tilbodet.

Mange ruter tener fleire ulike brukargrupper. Det å justere ei rute til gode for ei brukargruppe, kan gå utover ei anna.

Det er i vurderingane lagt vekt på å prøve å sjå heilskapen før vi gjer tiltak. Vidare er det ikkje rom for å setje i verk større tiltak ut frå den økonomiske situasjonen fylkeskommunen er i.

Vi har plassert alle innspela i ein tabell, sjå vedlegg 1: Ruteinnspel frå kommunar og andre. Denne tabellen er tredelt. Først kjem dei tiltaka som fylkesdirektøren tilrår å godkjenne. Vidare kjem tiltak der innsendaren ber om at ulike tilbod vert oppretthaldne. Til sist kjem den delen der fylkesdirektøren tilrår avslag. Totalt er det kome inn omlag 70 innspel.

## **6. Fylkesdirektøren sine framlegg til rutereduksjonar**

Det vert ikkje lagt opp til større rutereduksjonar i 2017. Fylkesdirektøren har to framlegg til rutereduksjonar der det er svært få/ingen reisande.

### Vassbygdi 1455 – Aurland skuledagar

Ruta køyrer ikkje via Lovi, då det ikkje er passasjerar. Dette gjev ei innsparing på om lag 15 000 kr.

### Vik 0920 – Arna fjord 1015 - Vik skuledagar dag 2 og 4

Ruta vert redusert til å gå berre skulefrie dagar. Ruta har svært få reisande. Viktigaste rutefunksjonen i dag er godsføring på ein kombinert laste- og passasjerbuss. Når nytt anbod trer i kraft vil der ikkje vere kombibussar lenger i Sogn og Fjordane. Dette fordi denne busstypen er gått ut av produksjon. Bortfall av godsinntekter gjer at innsparinga ikkje vert større enn om lag 20 000 kr.

## **7. Takst 2017**

Takstane vert regulerte kvart år. Konsumprisindeksen har vore retningsgjevande for regulering på buss og båt, då det er denne dei reisande har eit forhold til. Tidlegare har det av og til vore nødvendig med ekstra takstauke for å kompensere for kostnadsutviklinga, medan vi i år har vi ein spesiell situasjon med ekstraordinære låge reguleringar grunna låg oljepris.

Siste tilgjengelege KPI tal når denne saka vart skriven var frå september. Auken frå september 2015 til september 2016 var på 3,6 %.

### **7.1 Takstauke buss 2017:**

Kostnadsauken frå 2015 til 2016 for bussavtalane er på om lag 1,7%. Med denne låge kostnadsauken og auke i KPI pr. september på 3,6 % tilrår fylkesdirektøren ein ordinær takstauke på 2,5 %. Vidare tilrår fylkesdirektøren ein ekstraordinær takstauke på 1%, slik at samla takstauke på buss vert på 3,5 %.

Ekstraordinær takstauke buss gjev 0,6 mill. kr i innsparing.

Fylkesdirektøren rår til at minstetaksten for born og vaksne vert uendra med kr 15/30. Vidare at bybusstaksten i Førde og Florø vert uendra med kr 10/20 for barn og vaksne.

### **7.2 Takstauke båt 2017**

Båtavtalane har ein nedgang i kostnadane frå 2015 til 2016 på omlag 5%. Ekstraordinær låg oljepris er hovudårsaka til det. Med denne reduksjonen i kostnader og ein auke i KPI på 3,6 % tilrår fylkesdirektøren ein ordinær takstauke på 0%.

Fylkesdirektøren tilrår ein ekstraordinær takstauke på 3 %, slik at samla takstauke vert på 3%.

Ekstraordinær takstauke på båt gjev 1,5 mill. kr i innsparing. Med dette er innsparingskravet ekstraordinær takstauke båt meir enn innfridd.

### **7.3 Takstauke ferje 2017**

For ferje nyttar vi Statens riksvegferjeregulativ, med tilhøyrande justeringar.

I samband med arbeidet med kostnadsreducerande tiltak vart det sett fram forslag om ekstraordinær takstauke ved å flytte alle samband 1 takstsone opp i tre år.

Siste åra har takstauken i riksvegeregulativet vore over den generelle prisstigninga i samfunnet (KPI). For 2017 ligg det inne forslag i statsbudsjettet om ein auke på 7,8 %. Dette kan ha bakgrunn i at prisnivået for ferjeavtalar i Noreg har auka kraftig siste åra.

Fylkesdirektøren vurderer det ikkje som hensiktsmessig med ei ekstraordinær takstauke for ferje i tillegg til den kraftige prisauken det er forslag om.

Fylkesdirektøren rår til å framleis nytte statens riksvegferjeregulativ og ordinær takstsoneinndeling.

## **8. Vurdering**

### SFJ2019

Vi har gjennomført mange mindre tiltak spreidd utover heile fylket. Vi har gjort erfaringar og fått tilbakemeldingar. I denne saka har vi evaluert statusen på omstillingsprosjektet fram til i dag.

Det er mange omsyn å ta. Tek vi bort ein lekk i ei reisekjede kan heile reisekjeda bli øydelagd. Det er difor viktig at dei innsparingstiltaka som vert gjort er gjennomtenkte og treff rett. Fornyng og reorganisering av delar av rutenettet vil vere ein naturleg del av arbeidet med kostnadsreduksjon.

På fylkeskryssande ruter i indre Sogn er rutenettet reorganisert som ein del av kommersialisering av rutene. Kommersialisering av fylkeskryssande ruter har både positive og negative sider. Det positive er at kommersielle aktørar lettare kan utvikle rutesystem på tvers av fylkesgrenser. På den andre sida fyller dei fylkeskryssande rutene viktige lokalrutefunksjonar. Det kan vere krevjande å flette saman desse strukturane til eit heilskapleg rutenett. Risikoen er til stades for at fylkeskommunen må etablere nye lokalruter for å sikre eit heilskapleg rutetilbod.

Summen av gjennomførte tiltak er stor og det er kome mange tilbakemeldingar. Mange lag, organisasjonar og kommunar bed om at rutetilbodet ikkje må takast ytterlegare ned. Mange kjem med innspel om forbetringar. Kollektivområdet ligg framfor skjemaet når det gjeld gjennomføring av kutt. Innsparingane vi har framfor oss vil bli tøffare.

Med dei tiltaka som er gjennomført og dei tiltaka som er foreslått i 2017 vil kollektivområdet ha realisert kostnadsreduksjonar for 20,2 mill. kr innan SFJ2019.

### Andre innsparingar

Det er gjennomført innsparingar knytt til bussanbod på 9 mill. kr og ungdomskort på 2 mill. kr som ikkje vart teke med i innsparringsprosjektet SFJ2019. Desse innsparingane kjem som følgje av målretta arbeid med å organisere rutekjøpet mest mogleg rasjonelt i anbodsavtalane.

Fylkesdirektøren legg opp til at andre innsparingar på samferdslesektoren knytt til ungdomskort og bussanbod kan bli godskrive det samla innsparringskravet på sektoren.

### Ruteinnspel

Det er ei utfordring å omtale kvart enkelt ruteinnspel med tilstrekkeleg informasjon utan at volumet vert uhandterleg. Fylkesdirektøren har laga eit oppsett der det som vert vurdert som mest naudsynt er lista opp.

Vi legg opp til dialog med kommunane for å få innsikt i kva som er viktig for dei framover. Dette er viktig i forhold til å fornye rutetilbodet og for å tilpasse det til komande budsjettar.

Fylkesdirektøren tilrår ikkje ruteendringar i 2017 som vil fordyre produksjonen merkbart.

### Rutereduksjonar

Til dels omfattande reduksjonar i 2016 gjer at det er behov for å evaluere gjennomførte tiltak før ein går vidare. Økonomisk er det rom for å avvente ytterlegare tiltak fram til 2018. Det er berre foreslått 2 mindre rutereduksjonar for 2017, dette gjeld ruter med få/ingen reisande.

### Takst

Billettinntektene på omlag 200 mill. kr i det fylkeskommunale rutesystemet er med på å finansiere kollektivtilbodet. Det er viktig at kollektivtilbodet treffer dei reisande sine behov og at prisen er akseptabel. Ekstraordinær takstauke svekkjer konkurransekrafta og vi misser gjerne nokre passasjerar.

Skadeverknadane av ekstraordinær takstauke er minst når den ordinære takstauken er låg. I 2017 er den ordinære takstauken for buss og båt låg. Fylkesdirektøren rår difor til ein ekstraordinær takstauke på desse takstane i 2017. Når det gjeld ferje er den ordinære takstauken høg. Fylkesdirektøren rår difor ikkje til ekstraordinær takstauke på ferje.

## **9. Konklusjon**

### SFJ2019

Innsparingsprosjektet SFJ2019 er godt i gang. Gjennomførte og føreslegne tiltak i samsvar med vedtekne innsparingskrav utgjer 20,2 mill. kr.

### Andre innsparingar

Det er realisert andre innsparingar enn det som var ein del av SFJ 2019. Dette gjeld lågare kostnader knytt til bussanboda på 9 mill. kr og ungdomskort med 2 mill. kr. Desse innsparingane kjem som følge av målretta arbeid med å redusere kostnadane i anbodsavtalane.

Fylkesdirektøren legg opp til at andre innsparingar på samferdslesektoren knytt til ungdomskort og bussanbod kan bli godskrive det samla innsparingskravet på sektoren.

### Innspel

Alle innkomne ruteinnspel vert omtala i vedlegg 1. Berre mindre endringar som ikkje er ressurskrevjande vert tilrådd imøtekomne. Sidan det ikkje er lagt opp til større rutekutt vert innspel som går på å bevare rutetilbod imøtekomne. Ressurskrevjande innspel og innspel som fylkesdirektøren ikkje finn hensiktsmessige utifrå ei samla vurdering vert ikkje imøtekomne.

Fylkesdirektøren har gitt tilråding til kvart einskild innspel. Totalt er det tilrådd nye ruter til ein kostnad av 35 000 kr.

### Rutereduksjonar

Det er lagt fram to forslag til mindre rutereduksjonar. Dette er ruter som har ingen/svært få reisande, men som kan vere viktige for dei det gjeld. Totalt er det foreslått rutereduksjonar for 35 000 kr.

### Takst

2017 er eit spesielt år knytt til rutekjøpsavtalar. Buss- og båtavtalane har lågare prisvekst enn konsumprisindeksen (KPI), grunna låg oljepris. Ferjeavtalane på landsnivå vert dyrare enn ordinær prisstigning. Ordinær takstregulering tek utgangspunkt i KPI, men tek omsyn til utvikling i kostnadsnivået dersom dette er spesielt avvikande.

Det vert rådd til ekstraordinær prisregulering for buss- og båtstakstane, medan ferje framleis held seg til det nasjonale takstregulativet for ferjer. Ekstraordinær takstauke vil gje auka inntekter på 2,1 mill. kr. i 2017.