

Saksbehandlar: Inge Horstad / Øystein Hunvik, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 16/9296-21

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. Sognebåten held fram som i dag med endestogg i Sogndal.
2. Det vert ikkje sett i verk styrka tilbod mellom Flåm og nordsida av Sognefjorden.
3. Det vert ikkje innført differensierte takstar på båtane.

Vedlegg:

- Referat frå dialogmøte om Sognebåten
- Innspel frå Sogn regionråd
- Innspel frå Gulen kommune
- Innspel frå Hyllestad kommune

Andre relevante dokument i saka:

- FT sak 24/2017 Ekspressbåtane Sogn - Bergen
- HS-sak 29/2017 Takstar for ekspressbåtane
- HS sak 44/2017 Kjøpssak 2018

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

Desse spørsmåla vart behandla i fylkestinget 13.juni 2017 i sak 24/17. Fylkestinget vedtok m.a. nærare dialog og utgreiing knytt til samanbinding mellom Flåm og nordsida av Sognefjorden. I tillegg bad dei om ei utgreiing av differensiert takst.

Det er gjennomført dialog med regionråd og næring. Partane har fått høve til å uttale seg og kome med innspel. Vidare har ein i fellesskap gått gjennom talgrunnlag for på denne måten få ei meir felles forståing av saka.

Betre samanbinding mellom Flåm og nordsida av Sognefjorden kan gjerast på to måtar: Flytte endestoggen på Sognebåten eller utvide/oppgradere dagens sommarrute mellom Flåm og Balestrand. Ingen av løysingane vert tilrådd.

Spørsmålet om takstdifferensiering vert drøfta utan å gå veldig djupt i emnet. Fylkesrådmannen meiner dette er ei ordning som ikkje er hensiktsmessig å gå nærare inn i no, m.a. fordi det vert innført andre endringar i hurtigbåttakstane frå 2018.

2. Bakgrunn for saka

2.1 Innleiing

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv 4 snøggbåtruter mellom fylket og Bergen, to ruter langs 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 millionar. Drivstoff utgjør ein stor del av driftskostnadane, og denne varierer mykje. I 2012 med høge oljeprisar var netto tilskotsbehov på over 20 mill. kr. Sjølv om delar av rutene går i Hordaland er ikkje Hordaland fylkeskommune med i drifta av rutene.

2.2 Bakgrunn for at saka er reist

Fylkestinget handsama 13. juni 2017, i sak 24, endestopp på Sognebåten og sesongforlenging på ekspressbåten Bergen – Flåm. Fylkestinget vedtok mellom anna nærare dialog med samarbeidande aktørar, utgreiing knytt til sambinding av Flåm – Nordsida av Sognefjorden og utgreiing om prisdifferensiering;

«Fylkestinget er positiv til intensjonane med ei betre samankopling av Flåm og nordsida av Sognefjorden heile året. Fylkestinget ber leiar av Samferdsleutvalet og administrasjonen gjennomføre drøftingar med Sogn Regionråd, kommunane i Ytre Sogn, Norled og reisemåls-selskapa Visit Fjordkysten og Visit Sognefjord om moglege løysingar for ei slik samankopling. Fylkestinget ber om ei klargjering av kostnader og konsekvensar for dei reisande. Det skal og undersøkast høvet til å innføre differensiert prising for dei reisande.»

2.3 Dagens ekspressbåtruter

Selje – Bergen (Hovudruta)

Hovudruta mellom Selje og Bergen startar i Selje om morgonen, med retur om ettermiddagen. 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 det fleire lokalbåtar. Desse 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)

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

Passasjertalet 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.

Sogndal – Bergen (Sognebåten)

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 høgare enn Spegelvendten. Det er gjennomført innsparingstiltak på ruta, noko som gjer at ruta pr. i dag 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.

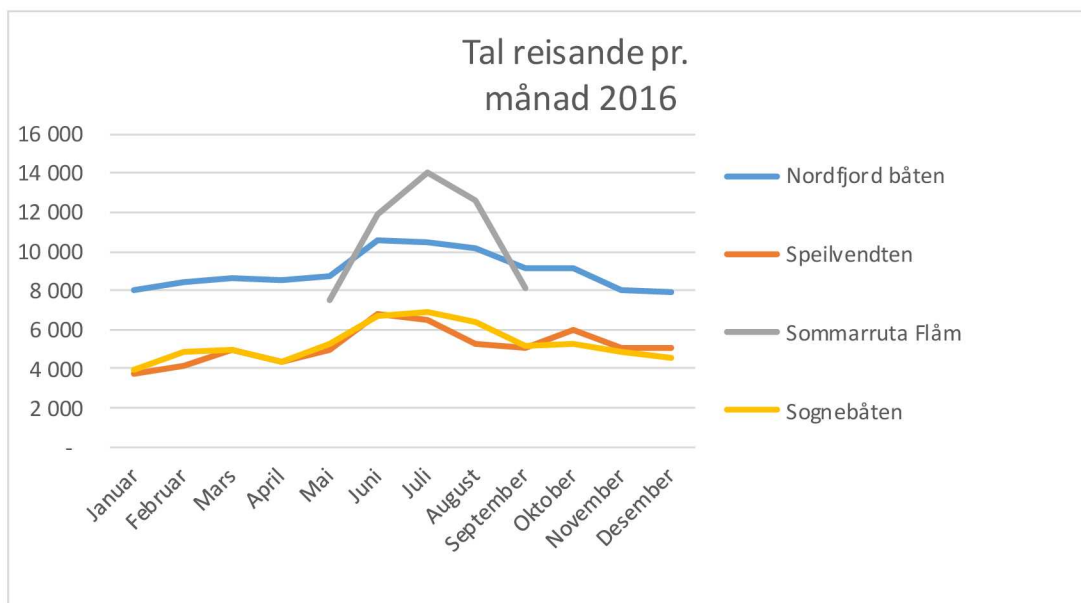
Bergen – Flåm (sommarruta)

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 reiseveggar kan gje omvegar, men ikkje i same grad som på kysten.

Reisestatistikk:

Tabell 1: Tal reisande alle ruter



2.4 Klima

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

Tabell 2: 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 har enno ein veg å gå før den kan nyttast på passasjerførande hurtigbåtar.

2.5 Flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm for Sognebåten

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

Flåm er den største reiselivsmotoren i fylket og Sognebåten vil ved å flytte endestoggen bli betre tilpassa turistmarknaden. Reisande frå Sogndal vil ha høve til å nytte buss mellom Sogndal og Leikanger til og frå båten.

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 er ført opp både på start- og endehaldeplass. Inntektene frå kvar reise vert difor ført to stadar.

Som det går fram av tabellen over 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.

2.5.1 Alternative reisevegar frå Sogndal til Bergen

Buss

Det går 5 bussavgangar mellom Bergen og Sogndal i vekedagane. Bussen brukar mellom 4 og 4,5 timar på turen. Til samanlikning brukar båten om lag 4 t og 45 min. For ein voksen kostar bussturen om lag 400 kr. Med båten kostar reisa over 700 kr for ein voksen. Bussen har med andre ord 5 gonger frekvensen, brukar mindre tid og er langt billigare. Mange foretrekk 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.

2.6 Utviding/oppgradering av Flåmekspresen

Det går i dag ei 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. Turistruta går vidare til Balestrand og returnerer til Flåm kl. 08.30. Ruta har siste åra hatt om lag 200 000 kr. i inntekter, det meste frå Balestrand til Flåm.

Denne ruta er med og gjev ei sambinding mellom Flåm og Balestrand i 8 veker om sommaren. Ruta vert utført med ein mindre skyssebåt med plass til om lag 45 reisande.

Ei oppgradering av båttype og utviding av sesong vil vere med å betre sambandet mellom Flåm og nordsida av Sognefjorden. Dette tiltaket kan gjerast gradvis. Betre båt kan setjast inn etter

kvart som behovet melder seg. Sesongen kan utvidast gradvis ettersom det er økonomi og passasjer-grunnlag til det.

2.7 Differensierte takstar

Dagens takstsystem er kilometerbasert, der den reisande betalar i forhold til reiselengd. Vi har ulike former for rabattar og reiseprodukt som gjev reduserte prisar.

På ekspressbåtane er det gitt høve til at operatøren kan tilby reduserte prisar når han finn det hensiktsmessig. Operatøren er sjølv ansvarleg for inntektene, og i periodar der det er ynskjeleg å stimulere trafikken, t.d. i vintermånadane, vert det køyrt kampanjar med lågare prisar.

Det vil vere utfordrande å krevje ekstra betalt av reisande utifrå nasjonalitet eller bustadadresse. I praksis vil differensierte takstar bety å auke taksten i turistsesongen og/eller redusere den utanfor sesong. Det kan og differensierast på dag, t.d. auka prisar på fredag og søndag.

2.8 Harmoniserte takstar ekspressbåtane på Sogn og Nordfjord

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 tilsvarende reiselengder mellom Bergen og Fjordane. Ordninga vart innført på slutten av 90-talet for å demme opp for ei negativ utvikling med fallande passasjertal.

Hovudutval for samferdsle vedtok i sak 29/17 den 27. juni 2017 å harmonisere takstane på ekspressbåtane på Sogn og Nordfjord.

I sak 44/2017 Kjøpssak 2018 vedtok Hovudutval for samferdsle å i snitt redusere takstane på kysten med nær 10 % medan takstane på Sogn vert auka med nær 9 %. Endringa skal skje over 2 år med start 1.januar 2018.

Sidan trafikkvolumet på kysten er større, samt at det er lettare å støyte bort kundar ved prisauke enn det er å få nye kundar ved prisreduksjon, set fylkeskommunen av 2,7 millionar kroner til inntektskompensasjon, finansiert innanfor samferdslebudsjettet.

Tabell 4: Harmoniserte ekspressbåttakstar:

Ekspressbåtane på Sogn				
Takst til/frå Bergen	Gamal takst	Ny takst	Takst endring i kr	Takst endring i %
Lavik	425	535	110	26 %
Nordeide	465	580	115	25 %
Vik	560	665	105	19 %
Balestrand	600	695	95	16 %
Leikanger	640	740	100	16 %
Sogndal	705	785	80	11 %
Aurland	805	830	25	3 %
Flåm	820	840	20	2 %
Gjennomsnittleg takstauke heile ruta				8,95 %

Ekspressbåtane på Nordfjord				
Takst til/frå Bergen	Gamal takst	Ny takst	Takst endring i kr	Takst endring i %
Askvoll	545	520	-25	-5 %
Florø	715	610	-105	-15 %
Smørhamn	780	650	-130	-17 %
Leirgulen	845	710	-135	-16 %
Måløy	865	755	-110	-13 %
Selje	940	800	-140	-15 %
Gjennomsnittleg takstreduksjon heile ruta				-9,95 %

NB! Takstane i tabellen er 2017 takstar.

Ordinær prisauke i 2018 og 2019 vil kome i tillegg.

2.9 Redusert standard på Sognebåten

Som eit innsparingstiltak vart standarden på Sognebåten redusert i 2015. Først reduserte vi frå ein båt med vassjet med plass til 190 passasjerar, til ein eldre båt med propellanlegg og 152 seter.

Grunna mange klager på komfort og plass vart båten endra til ein med 174 seter. Denne båten har også propellanlegg, noko som gjev eit noko anna lyd og vibrasjonsbilete enn vassjet.

Innsparingstiltaket realiserer om lag 4 millionar kroner pr. år.

2.10 Møte med Sogn regionråd, næringa og aktuelle kommunar

6.oktober 2017 vart det halde eit dialogmøte med Sogn regionråd, kommunane i ytre Sogn, reiselivsnæringa og Norled.

I dette møtet gjekk vi gjennom ulike modellar for ei samanbinding mellom Flåm og nordsida av Sognefjorden. Litt av målet med møtet var å få fram alternative løysingar og konsekvensar knytt til dette.

Sogn Regionråd er meir optimistisk enn fylkeskommunen og Norled når det gjeld inntekts-potensiale knytt til å flytte endestoppen frå Sogndal til Flåm. Fylkeskommunen og Norled som har det økonomiske ansvaret for ruta er meir bekymra for økonomien i tiltaket.

Kommunane i ytre Sogn poengterer at det er viktig for dei at ikkje ruta får endra rutetider gjennom deira område.

3. Vurderingar og konsekvensar

Fylkestinget bed om å få greia ut betre samanbinding mellom Flåm og Nordsida av Sognefjorden. Betre samanbinding kan skje på to måtar, flytting av endestogg for Sognebåten og utviding/oppgradering av Flåmekspressen. Vidare bed fylkestinget om å vurdere differensiert prising.

3.1 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. Gulen og Hyllestad har meldt tilbake at dei ynskjer rutetidene som i dag, slik at dei reisande som er på dagsærend i Bergen ikkje får redusert opphaldstida si der.

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 billettar 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 mellom Sogndal og Bergen.

Ekspressbåten er for mange ein føretrekt reisemåte. Du får god komfort undervegs, kan arbeide, surfe på nettet, ete og kvile. I tillegg har du mykje fin natur å reise gjennom. 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/frå Sogndal betalar i dag 4,6 millionar kr og deler av desse inntektene vil falle bort.

3.1.2 Økonomi /Risiko ved flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm

I dialogmøtet mellom næringa, kommunane, Norled og fylkeskommunen vart økonomi drøfta. Næringa var noko meir optimistisk til inntektssida enn Norled og Fylkeskommunen. Det var spørsmål knytt til overnattingskostnader i Flåm for mannskapet.

Fylkesrådmannen har gått gjennom talgrunnlaget som vart drøfta i dialogmøtet. Etter nærare vurdering og etter innspel frå Sogn regionråd er kostnadsposten for overnatting justert noko ned. Elles er talgrunnlaget det same som vart drøfta i møtet.

Kostnader:

Auka driftskostnader båt	3 500 000
Forlenga bussrute Sogndal - Leikanger	800 000
Nedlegging av Flåmekspressen	-800 000
Auka driftskostnader	3 500 000
Inntektsbortfall Sogndal	1 200 000
Nye inntekter Flåm	-700 000
Reduserte inntekter	500 000
Netto økonomisk utfordring	4 000 000

I denne modellen er det lagt til grunn nedlegging av Flåmekspressen. Tilbodet til dei som i dag reiser frå Balestrand til Flåm kl. 08:30 til Flåm fell vekk ved ei slik nedlegging.

Flytting av endestoggen til Flåm vil medføre at delar av dei reisande frå Sogndal vel andre reisealternativ. Inntektsbortfallet knytt til Sogndal er delvis irreversibelt. Det vil vere vanskeleg å få dei reisande som har funne seg andre reisemåtar tilbake dersom vi seinare skulle flytte endestoggen tilbake.

Kor store inntekter det er mogleg å opparbeide i Flåm er vanskeleg å føresjå. Største risikofaktoren er at suksesskriteria innafor ei reiselivssatsing ligg utanfor fylkeskommunal kontroll. Vi 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.

Sidan Norled har inntektsansvaret må vi ha ei semje med dei korleis flytting av endestopp påverkar inntektsbiletet. Det har vore ei forhandling mellom Norled og fylkeskommunen. Resultatet av denne vart presentert på dialogmøtet og er lagt til grunn i denne saka. Ut gjeldande avtaleperiode (2022) er det dermed Norled som sit med inntektsrisikoen. Ved utlysing av nytt anbod frå 2022 vert faktiske inntekter lagt til grunn, slik at fylkeskommunen i praksis har risikoen på lang sikt.

3.2 Flåmekspressen

Fleire instansar tek til orde for betre 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.

Flåmekspressen går i dag 8 veker og vert utført med ein mindre einskrogsbåt med plass til 45 passasjerar. Det vil betre opplevingar for dei reisande å oppgradere båten til ein større båt med salong oppe og god utsikt. Vidare vil inntektpotensialet auke med meir setekapasitet.

Sesongen kan utvidast frå 8 veker til det same som for sommarruta Bergen- Flåm – Bergen, dvs. 5-6 månader. Reiselivsnæringa ynskjer seg eit heilårleg samband.

Kostnaden knytt til å drive ei slik båtrute vil på heilårsbasis vere 8 - 10 millionar kroner. Ved å avgrense ruta til sommarsesongen (5-6 månadar) vil kostnaden vere 4 - 6 millionar kroner.

Inntekter frå dei reisande kjem til fråtrekk. Sal og marknadsføring er i stor grad avhengig av utanforståande aktørar utan økonomisk ansvar for ruta. Inntektene vil gjerne ligge mellom 1 og 3 millionar kroner, men føresetnaden for dette er at ruta treff marknaden, noko som er forbunde med stor risiko.

Turistruta Flåm – Balestrand er ei rein turistrute og kan vere til fordel for reiselivet dersom den vert utvida. Den gir minimal nytte for innbyggjarane i Sogn og Fjordane sine reisebehov.

Fylkesrådmannen rår frå å nytte samferdslemlidlar på reine turistruter.

3.3 Differensierte takstar

Differensiering av takstar kan gjerast for å oppnå fleire ting. T.d. kan det å hente meir ut av turistmarknaden vere eit mål. Eit anna mål kan vere å invitere fleire til å reise i lågsesong når det er ledig kapasitet og motsett hente ut meir inntekter når det er manglande kapasitet.

Ei differensiering som forskjellsbehandlar dei reisande utifrå nasjonalitet eller liknande kriterier er ikkje hensiktsmessig å innføre.

Vi står då att med å differensiere takstane utifrå høgsesong og lågsesong. Takstane kan då vere nokre prosent høgare om sommaren eller på vekedagar med høg trafikk.

Ei slik ordning vil vere mogleg å gjennomføre, men for å sikre like takstar for alle reisande med båt bør den då gjennomførast likt for alle, både lokalbåt og ekspressbåt.

Konsekvensane av denne type grep kan vere vanskelege å føresjå. Generelt er det lettare å støyte frå seg kundar knytt til takstauke enn det er å lokke til seg ny kundar ved takstreduksjon. Det knyter seg difor ein viss risiko til denne typen tiltak.

Truleg er dagens ordning der operatør har høve til å køyre kampanjar med reduserte takstar i lågsesong hensiktsmessig i forhold til å auke utnyttingsgraden på båtane. Ein takstauke i sommarperioden/trafikkunge dagar vert vurdert til å vere for risikabelt i forhold til å støyte frå seg reisande.

Sett i lys av den nyleg vedtekne takstharmoniseringa rår fylkesrådmannen frå å gjere nye grep på takstane for ekspressbåt med det første.

3.4 Konsekvens for klima

Dagens hurtigbåtar er ikkje klimavenlege. Dei fire ekspressbåtane står for over 40 % av det totale fylkeskommunale klimautsleppet innanfor kollektivområdet.

Tiltaket med å flytte endestoggen frå Sogndal til Flåm vil auke produksjonen med 16 000 km. Forbruket av drivstoff 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

Reduksjon av standard på Sognebåten i 2015 og auka takstar frå 2018 er to tiltak som verkar negativt inn på ekspressbåtane mellom Sogn og Bergen.

Nye tiltak som flytting av endestogg og differensiering av takstar treng i seg sjølv ikkje vere negativt, men dei inneber risiko. Ekspressbåtane er store rutesystem med om lag 100 millionar kroner i årleg omsetning og om lag 90% i eigenfinansiering. Om satsingar slår feil kan det gi store konsekvensar for trafikken på rutene og økonomien til fylkeskommunen.

4.1 Flytting av endestogg frå Sogndal til Flåm

Det er knytt stor risiko til inntektsbortfall og omfanget av nye reisande. Vidare er det noko risiko knytt til kostnader. Etter drøftingar med Norled er det årlege tilskotsbehovet vurdert til å vere om lag 4 mill.kr. høgare enn i dag ut avtaleperioden (2022).

Fylkeskommunen er i liten grad i stand til å påverke i kva grad prosjektet lukkast. Samarbeidande aktørar som turistnæring og operatør er dei partane som har størst høve til påverknad, i tillegg til utanforståande faktorar som t.d. valutakurs og internasjonale trendar.

Sognebåten med dagens rutetider vil aldri bli ei fullgod turistrute. For tidleg avgang i Flåm og for sein avgang frå Bergen gjer ruta mindre attraktiv. I vinterhalvåret vil deler av reisa skje medan det er mørkt ute.

Flåm har gjennom jernbane og E16 gode kommunikasjonar med Bergen som kan bringe store volum med reisande. Ein båt med 174 seter, der delar av kapasiteten er oppteken, utgjer eit avgrensa tilbod 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 Flåm-ekspressen.

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 er irreversibelt.

Sognebåten står framfor mange utfordringar. Ny anbudsperiode frå 2022, variabel oljepris, varierende billettinntekter, politiske prioriteringar og ikkje minst skjerpa krav til klimagassutslepp. I tillegg kjem effekten av auka takstar som følgje av vedteken takstharmonisering mellom hurtigbåtane til Sogn og Nordfjord.

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

4.2 Flåm – Balestrand

Det er mogleg å betre sambandet mellom Flåm og Balestrand ved å utvide og oppgradere dagens Flåmekspress.

Slik oppgradering kan gjerast i større eller mindre målestokk. Ei full oppgradering til fullverdig båt og heilårsrute vil koste 8 - 10 millionar kroner, inntekter kjem til fråtrekk.

Mindre oppgraderingar som litt større båt og utvida sesong med nokre vekter kan koste frå nokre millionar.

Denne type rute er utelukkande ei turistrute utan reiseverdi for andre reisegrupper. Fylkesrådmannen rår frå å nytte samferdslemlidar på reine turistprosjekt.

4.3 Differensierte takstar

Ei ordning med differensierte sommar- og vintertakstar vil vere mogleg å gjennomføre. Konsekvensane av denne type grep kan vere vanskelege å forutsjå. Generelt er det lettare å støyte frå seg kundar knytt til takstauke enn det er å lokke til seg ny kundar ved takstreduksjon. Det knyter seg difor ein viss risiko til denne typen tiltak.

Sett i lys av den nyleg vedtekne takstharmoniseringa rår fylkesrådmannen frå å gjere nye grep på båtstakstane med det første.