

---

**Saksnr:** 2023/57791-1  
**Saksbehandlar:** Tom Arne Steinstad

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		30.05.2023

## Prosessutgreiing - prisstrategi for båtreiser i Vestland

### Forslag til vedtak

1. Administrasjonen jobbar vidare med å utarbeide ny avstandsbasert prismodell for båt som er lik i heile fylket
2. Billettar og reglar knytt til båt blir så langt som råd er harmonisert med reglar for buss/bybane
3. Administrasjonen legg fram ny politisk sak hausten 2023

### Samandrag

Administrasjonen har greidd ut ulike modellar for prissetting av båtreiser. Avdelingsdirektøren tilrår at det vert arbeidd vidare med avstandsmodellen då denne best møter krava som er definert, samstundes som dette gir ein samla sett eins struktur i heile Vestland fylke. Avdelingsdirektøren rår vidare til at endeleg politisk sak om felles prismodell blir lagt fram for politisk handsaming hausten 2023 parallelt med sak om budsjett for 2024.

**Jostein Fjærestad**  
Konst. avdelingsdirektør mobilitet og kollektivtransport

**Målfrid Vik Sønstabø**  
direktør  
MOK - Skyss

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

### Vedlegg

1. Prosessutgreiing - Vedlegg prisstrategi båt 300523

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

#### *Dagens situasjon*

Prisen på båtreiser i Vestland varierer mykje frå samband til samband. Per i dag blir prisane fastsett dels ut frå kva rolle sambanda har, dels av historiske årsaker og dels på bakgrunn av eigne politiske vedtak knytt til kvart einskild samband.

I Vestland fylke er det i dag 29 samband som i 2022 frakta ca. 1,6 millionar passasjerar og noko frakt. I eit normalår ventar ein trafikkvolum på om lag 1,8 millionar passasjerar (sjå meir om båtverksemda i vedlegg).

Fylkeskommunen har tidlegare prioritert å få på plass felles pris og sonestruktur for buss og bybane i Vestland, vedteke på fylkestinget 14.12.2021 (PS 120/2021) og innført juni 2022. I denne saka legg administrasjonen fram eit forslag til felles prissettingsprinsipp for båt.

#### *Mandat for utgreiinga*

Arbeidet med å greie ut moglege prissettingsmodellar har hatt følgande rammer (Hovudutval for samferdsel og mobilitet RS 65/2022):

Prissettinga må:

- Vere enkel å forstå og bruke for dei reisande
- I så liten grad som mogleg påverke Skyss sine inntekter
- Sørge for ei harmonisering av prisane mellom like samband
- Ta omsyn til kva rolle sambanda har for dei reisande
- Legga til rette for at billettar kan seljast i alle salskanalar
- Ikkje føre til ei større konkurransevriding med reisande frå buss til båt

Båt er ein viktig del av kollektivtilbodet i Vestland fylke. Vi har ein lang kyst med mange øyer som er heilt avhengige av båt i kvardagen som viktigaste og ofte einaste samband med omverda. Fylkeskommunen bruker betydeleg midlar for å sikre eit godt tilbod med høg kvalitet.

#### *Prismodellar*

Administrasjon har vurdert ein rekkje prismodellar, både meir prinsipielle modellar og modellar som tek omsyn til kva rolle sambanda har samt tidlegare politiske vedtak. Administrasjonen har òg sett på kva som finns av modellar andre stader og då særleg i Norge.

Sjå vedlegg for nærare vurdering av desse.

#### *Analysar*

Administrasjonen har analysert kva effekt ulike modellar har for inntektene til Skyss. I analysane føreset vi at kostnader ikkje aukar som følge av kapasitetsauke.

Skyss har ikkje reisedata for alle sambanda, spesielt gjeld dette nettosambanda, og enkelte av billett-typene er foreslått endra. Resultata frå analysane er difor hefta med noko usikkerheit.

Administrasjonen foreslår at ein harmoniserer billettar og reglar knytt til desse for båt med dei som gjeld for buss. Det er i dag mange ulike reglar mellom båt og buss, men også mellom ulike båtsamband og mellom nord og sør i fylket.

Administrasjonen meiner at ein avstandsbasert prismodell er den som er best, målt opp mot kriteria. Modellen skårar høgt innanfor alle kategoriar og er samstundes den som best sikrar fylkeskommunen sine inntekter.

Hovudendringane skjer som følgje av harmonisering og sams prismodell (Vedlegg viser alle endringar):

- Prinsipp for pris: overgang til kilometerprising per trinn for alle samband med unnateke av bybåtsambanda som vil ha sonepris.
- Pris for fyrste trinn lik som for buss i ei sone.
- Avstand: Administrasjonen foreslår at første avstandstrinn er på 15 kilometer. Med ei slik grense blir alle mindre lokalbåtsamband prisa som buss
- Type billett: Kunder kan kjøpe enkeltbillett og periodebilletter (24-timar, 7-dagar, 30-dagar og 180-dagar)
- Roller: Vaksen, honnør, barn, student, militær, familie og gruppe
- Gyldighet: Billetten er gyldig for strekninga den er kjøpt for. Dersom billetten òg er gyldig for buss gjeld den i 90 minutt
- Alder: Aldersgrenser som for buss
- Slutt på tur/retur-billetter. Båtbilletter vil etter omlegging få same rabattstruktur som for buss. 50% reduksjon på returreiser fell difor bort for dei sambanda som har denne ordninga i dag.
- Slutt på verdikort/reisepengar. I samband til omlegginga for buss vart verdikort/reisepengar tatt bort. Periodebilletter er blitt tilsvarende mykje billegare (lågt tal på reiser før det løner seg å kjøpe periodekort), og tener difor som eit godt alternativ for dei som reiser ofte. Sjå òg analyse om korleis nye prisar blir samanlikna med dagens prisar (vedlegg 5 og tabell 9 i vedlegg).

#### Oppsummering kostnadsanalyse

Innteksreduksjon ny modell	24 millionar kroner
Avbøtande tiltak lange reiser (sjå vedlegg)	11 millionar kroner
Estimert totaleffekt av ny prismodell	35 millionar kroner

#### **Administrasjonen anbefaler fylgjande modell:**

Avstandsbasert modell der:

- Pris for fyrste trinn på 15 km blir lik som basisprisen for ei enkeltsoner med buss
- Deretter stig prisen for kvar 10. km
- Det vert brukt ei degressiv prisstigning, slik at snittkostnader for kunder som reiser langt blir om lag som før
- Billetter og reglar vert mest mogeleg harmonisert med buss

Dersom kostnader til samband har eigne finansieringsløyisingar vil desse bli vidareført som tidlegare vedteke. Dette gjeld

- Kleppstø – Bergen og,
- Knarvik – Frekhaug – Bergen

I tilknytning med løyvingar frå regjering om gratis ferje dersom denne er einaste samband og har mindre enn 100.000 reisande pr år (fylkestinget 17.06.2022, PS 157/2022) blei det vedteke at

- Hurtigbåtsambanda i Florabassenget, Kaupanger kai – Frønningen, og Espevær–Eidesvik tar i bruk takstregulativet for buss/bybane
- Ortnevik–Måren–Nordeide beheld båtregulativ, men prisen på reiser blir halvert

Det vert tilrådd at desse sambanda blir ein del av foreslått prissettingsmodell. Dette fører med seg at desse sambanda ikkje vil vere ein direkte del av buss-sonene, men får likevel med tilrådd modell mykje lågare prisar enn før fylkestinget sitt vedtak sommaren 2022.

Dersom det kjem øymerka midlar for å finansiere spesifikke samband vil desse bli innført for dei aktuelle strekningane.

#### **Dialog med kommunar og operatørar om modellar og endring av takstar**

- Administrasjonen vil etter prosessbehandlinga i SAMO sende saka på høyring til alle kommunane i Vestland

- Det vil bli gjennomført dialogmøte med alle operatører som i dag har inngått nettokontraktar med Skyss

### ***Inndekning av moglege inntektstap***

Langsiktig finansiering av reforma vert del av prosessen for budsjett 2024.

### ***Plan for gjennomføring***

Gitt finansiering tilrår Skyss i tentativt plan at ny modell blir innført innan utgangen av 2024. I perioden fram til oppstart er det ei rekkje oppgåver som må løysast og endeleg plan må utarbeidast:

- Utarbeide sams betalingsløyisingar i heile fylket
- Utarbeide og planleggje informasjon til kundar og kommunar
- Marknadsføre og gjennomføre kampanjar knytt til endringa
- Framforhandle nye avtalar med netto operatørane
- Opplæring i ny prissettingsmodell for dei som skal selje billetter

### **Vedtakskompetanse**

Reglement for hovudutval for samferdsel og mobilitet punkt 2 gir heimel for vedtakskompetanse:

Innanfor fylkeskommunen si eiga verksemd skal utvalet særskild arbeide med:

- utforming av mål for verksemda og prioriteringar for tenestetilbodet sett i høve til økonomiske føresetnader og kvalitetskrav, og kopla opp mot regionalpolitikken
- retningslinjer for tenestetilbodet og drifta
- økonomiplan/årsbudsjett
- endring av budsjettrammer

### **Medverknad**

Medverknadsorgana har ikkje vore involvert i arbeidet.

### **Vurderingar og verknader**

#### **Økonomi:**

- Ei endring av prismodellen vil ha konsekvensar for budsjett og økonomiplanen
- Finansiering av eventuelle vedtak vil knytast til framtidige budsjettprosessar

#### **Klima:**

- Eit av måla med prismodellen er å få fleire til å reise kollektivt, noko som vil påverke klimaet positivt, men det er berre venta ein marginal reduksjon i utsleppa gjennom prissettingsmodellen, då ein ikkje kan forventar ein stor auke i talet på reisande

#### **Folkehelse:**

- Styrka kollektivtilbod og oppleving av god mobilitet er positivt for folkehelsa

### **Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):**

- Tiltaket støttar opp om mål og strategiar for berekraftig mobilitet
- Tiltaket bidreg til å utvikle gode tenester og eit framtidsretta Vestland

**Konklusjon:**

Administrasjonen har greidd ut ulike modellar for prissetting av båtreiser. Avdelingsdirektøren tilrår at det vert arbeidd vidare med avstandsmodellen då denne best møter krava som er gitt i mandatet, samstundes som dette gir ein samla sett eins struktur i heile Vestland fylke.

Avdelingsdirektøren rår vidare til at:

- Pris for fyrste trinn på 15 km blir lik som basisprisen for ei enkeltsone med buss
- Deretter stig prisen for kvar 10. km
- Det vert brukt ei degressiv prisstigning, slik at snittkostnader for kundar som reiser langt blir om lag som før
- Billettar og reglar vert mest mogeleg harmonisert med buss

Endeleg politisk sak om felles prismodell båt blir lagt fram for politisk handsaming hausten 2023 parallelt med sak om budsjett for 2024.