

# Vedlegg – Prisstrategi for båtreiser i Vestland

## Innhald

1. Kva rolle sambanda har og type kontrakt med operatør
2. Politiske vedtak for prisar på ulike båtsamband
3. Fakta om båt
4. Prissetting av båt
5. Prismodellar
6. Økonomiske analysar
7. Vurdering modellar
8. Inndekning av mogeleg inntektstap
9. Plan for gjennomføring
10. Tabellar og oversikter

### **1. Kva rolle sambanda har og type kontrakt med operatør**

Skysst si oppgåve er å gje eit best mogeleg kollektivtilbod i Vestland. Skysst bruker ulike kontraktstypar for å sikre eit best mogeleg tilbod til lågast mogeleg kostnad gitt krava til kvalitet. Der det betyr lite kven som er ansvarleg for inntekter, nyttar ein bruttokontraktar. Her konkurrerer leverandørar om å tilby leveranse og drift av båt i sambanda til lågast mogeleg pris innanfor kvalitetskrava. Skysst er ansvarleg for billettinntekter frå ruta.

Der ein meiner operatørane er betre til å selje og marknadsføre eit tilbod er det naturleg å vurdere om konkurransen bør bruke nettokontraktar som konkurranseform. Då er det operatøren som har ansvaret for både billettinntekter, gitt rammer for kontrakten, og kostnader. Spesielt aktuelt er dette når kundegruppa i hovudsak er turistar. Fleire av båtrotene våre har ein stor del turistar og Skysst har difor vald å nytta nettokontraktar som konkurranseform for desse sambanda.

### **2. Politiske vedtak for prisar på ulike båtsamband**

Historisk har pris på reise med båt både i Hordaland og Sogn og Fjordane vore knytt til reisekilometer.

Fleire av sambanda har likevel prisar som avvik frå dette:

- Der kostnadane for dei reisande har blitt svært høge har ein i visse høve sett maksprisar på kor mykje ei reise kan koste (Sunnhordland – Bergen)
  - I 2022 prioriterte regjeringa midlar til gratis ferje til øysamfunn med låg trafikk. Nokre av rutene våre fraktar biler til øyer og er del av denne finansieringsordninga. I samband med innføring blei det vurdert om dette også gjaldt feire hurtigbåtsamband som har mogelegheit til å ta med bil. Det blei vedtatt å redusera billettprisane for båtrotene i Florabassenget, sambandet Eidesvik-Espevær, og lokalruter som kryssar Sognefjorden.
- Videre har finansieringsløyvinga og rolla sambanda har også hatt innverknad på prisane:
  - Som del av kollektivløyvinga for Bergen inngår sambanda (1) Kleppstø – Bergen og (2) Knarvik-Frekhaug-Bergen. Begge rutene er del av takstzone A for buss og er ein del av ein heilskapleg takststruktur for det felles bu- og arbeidsmarknadsområdet i byområdet i og kring Bergen. Båt, buss og tog er alle verkemiddel for å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. Finansiering av sambanda skjer delvis gjennom løyvingar frå Miljøløftet.

### 3. Fakta om 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. I vedlegg 1 er det lista opp alle sambanda i Vestland fylke.

#### Utvikling i talet på reisande

Talet på reisande med båt i Vestland vart, til liks med alle andre delar av kollektivnæringa, ramma av covid-19. I 2019 reiste ca. 1,8 millionar passasjerar med båt. I 2020 og 2021 var talet på reisande ca. 1,1 millionar. I 2022 har talet auka til ca. 1,6 millionar, noko likevel er rundt 13% lågare enn i 2019. Typiske turistruter er dei med størst nedgang, med 87% nedgang for ruta i Hardanger og 34% nedgang for sommarruta til Flåm. Skyss ventar at talet på reisande vil komme tilbake til meir normale nivå frå og med 2023.

Båtsamband Passasjerar	2019	2020	2021	2022	Avvik frå 2019
Total tidlegare Hordaland	1 358 600	856 900	865 236	1 153 283	-18 %
Total Lokalruter Sogn og Fjordane	167 104	151 295	164 295	168 231	1 %
Total Båtruter Bergen-Sogn (nettokontrakter)	277 335	154 595	165 303	270 056	-3 %
Total tidlegare Sogn og Fjordane	444 439	305 890	329 598	438 287	-1 %
<b>Total Passasjerar Båt Vestland</b>	<b>1 803 039</b>	<b>1 162 790</b>	<b>1 194 834</b>	<b>1 591 570</b>	<b>-13 %</b>

Tabell 1: Tal på reisande med båt i Vestland 2019-2022 (sjå og vedlegg 2 for fleire detaljar)

#### Kostnader knytt til båt

Båt har historisk hatt store CO2-utslepp og Vestland fylke har i tråd med utviklingsplanen stilt strenge krav til klima og miljø i nye anbod. Fleire anbodsprosessar er gjennomført og nye båtar er under bygging som vil redusere utslepp vesentleg og bidra til at å nå måla knytt til det grønne skiftet:

- Nye elektriske båtar på sambandet Kleppestø – Bergen
- Meir miljøvennleg båt på sambandet Knarvik – Bergen
- Meir miljøvennlege båtar på lokalsambanda i tidlegare Sogn og Fjordane
- Meir miljøvennlege båtar på Kystvegekspressen
- Krav om miljøvennlege båtar i anbod knytt til hurtigbåt til Nordfjord/Sogn/Flåm

Krav til lågare utslepp har medført at operatørane må levere båtar som møter desse krava. Ny teknologi og miljøvennlege båtar kostar. Årlege brutto kostnader knytt til båt er estimert til nærare 540 millionar kroner i 2022, ein sum som vil auke mykje etter kvart som nye kontraktar startar opp. I vedlegg 3 er det lista opp ei oversikt over eksisterande og nye kontraktar for alle båtsambanda

I 2026 når nye kontraktar er i drift, vil totale kostnader ha auka estimert til om lag 710 millionar kroner (2022 kroner). I tillegg kjem eventuelle meirkostnader til nye anbod for Hordaland med planlagt oppstart frå 2028. Ny prissettingsmodell vil ikkje isolert sett auke kostnadene under føresetnad om at prisane ikkje fører med seg auka behov for fleire båtar.

År		2022	2023	2024	2025	2026
Sum kostnader (estimert)	NOK Mill	540	600	590	620	710
Sum inntekter (estimert)	NOK Mill	226	226	226	226	226
Tilskot - Forskjell kost og inntekter	NOK Mill	313	368	359	392	476
Tilskotsandel (estimert)	NOK Mill	58 %	61 %	61 %	63 %	67 %
Estimat subsidie pr reisande	Kroner	200	230	210	230	260
* Inkl. ca. 4% auke i talet på reisande						
Estimat overføring stat	NOK Mill	336	353			

**Tabell 2: Utvikling estimerte kostnader, inntekter og tilskot 2022-2026 (2022 kroner)**

Totalt inntekter er estimert til ca. 225 millionar kroner for 2022. Tilskotsandelen, altså forskjellen mellom kostnader og inntekter, er for alle båtkontraktane i fylket på ca. 60 prosent eller 315 millionar kroner. På grunn av aukande kostnader ventar ein at nødvendig tilskot vil auke til nærare 500 millionar kroner i 2026. Vestland fylkeskommune subsidierer kvar båtpassasjer i snitt med om lag kr 200, og det er estimert til å auke til nærare 260 kroner i 2026. Tilskot varierer noko, avhengig av om det er brutto- eller nettosamband, og mellom lokale og regionale ruter (sjå tabell 3).

Kontraktstype	2022	2023	2024	2025	2026
Brutto (mill. kr)	230	290	280	310	310
Netto (mill. Kr)	80	70	70	70	160
Per reisande brutto (kr)	190	230	220	230	220
Per reisande netto (kr)	220	190	180	170	370
<b>Rolle</b>					
Lokalbåt (Mill kr)	220	250	240	270	270
Regionalbåt (Mill kr)	110	130	130	130	210
Per reisande Lokalbåt (kr)	240	260	240	260	250
Per reisande Regionalbåt (kr)	170	190	190	180	270

**Tabell 3: Kostnader knytt til ulike typar kontrakt og type samband**

Støtte pr passasjer	2022	2023	2024	2025	2026
Lokalruter Lærdal, Vik og Høyanger					
Lokalruter Flora/Bremanger/Vågsøy					
Kystvegekspressen	695	856	779	752	728
Lokalruter Gulen, Solund og Askvoll					
Ekspressbåt Nordfjord og Sogn	121	130	125	121	386
Sunnhordland	200	239	231	223	215
Espevær og Hernar	463	497	479	463	448
Kvinnherad/Våge-Os	383	249	241	232	225
Turistrute Hardanger	353	32	31	30	29
Bybåtsambanda (Askøy og Nordhordaland)	60	74	71	111	107

**Tabell 4: Støtte per passasjer ulike samband**

Støtte pr passasjer varierer frå samband til samband (Tabell 4). Få reisande aukar nødvendig støtte. Lokalruter i Sogn og Fjordane treng mest støtte pr passasjer, nærare 700 kroner, medan bybåtsambanda rundt Bergen er dei som treng minst støtte pr passasjer. Alle samband har behov for støtte, slik at ingen av sambanda subsidierer andre samband. I tabellen er det òg vist venta utvikling i støtte etter kvart som nye kontraktar kjem i drift. Det er tatt høgde for at passasjertalet aukar med om lag 4% årleg i perioden, noko som reduserer behovet for støtte pr. reisande, men total støtte er estimert til å auke mykje som vist i tabell 2.

Kostnader med å drifte båt har auka mykje som følge av ønske om krav til kvalitet knytt til kvar enkelt båt. Den største meirkostnaden heng saman med ønske om meir miljøvennleg framdriftsløysingar for båtane. Dette er gjort greie for i ei rekkje politiske saker, seinast PS 8/2023 (fylkesutvalet 09.02.2023). I tillegg til høgare driftskostnader vil det òg vere behov for større investeringar i kaianlegg og anna infrastruktur. Desse vil bli dekkja enten gjennom fylket sine investeringsmidlar eller gjennom finansiering via operatør. Kostnader til desse investeringane er ikkje inkludert i kostnadstal over.

Alle beløp er vist i 2022 tall. I tillegg vil det komme kostnadsauke (indeksreguleringar) som etter kontrakt blir dekt av Skyss. Over 90% av kostnadsgrunnlaget blir kostnadsregulert. Dette vil medføre eit behov for auka årlege overføringar normalt på mellom 15-25 millionar kroner i perioden. I 2023 aukar kostnadene ekstraordinært mykje som følge av høg prisvekst sidan 2021, auken i kostnader er estimert til over 80 millionar kroner. Ekstraordinær kostnadsauke i 2023 er ikkje reflektert i tabellane over.

Kostnader til båt blir i stor grad finansiert gjennom øymerka midlar frå stat til fylket. I 2022 var desse 336 millionar kroner noko som dekkja estimert tilskotsandel, men utan at andre infrastrukturkostnader var rekna med. For 2023 vil øymerka midlar ikkje dekkja venta tilskot.

#### 4. Prissetting av båt

I vurdering av kva prissettingsmodell som vil vere best for Vestland er desse vurdert opp mot kva vi ønsker å oppnå gjennom prissettinga, jamfør rammer for utgreiinga.

Eit hovudmål til Skyss er å få fleire nøgde kundar til å reise kollektivt

Kriteria	Vurdering – Prissetting bør:
<b>Enkel å forstå og bruke</b>	Støtte opp om mål om fleire reisande og nøgde kundar Dei som reiser med båt er ofte kjent med både prisar og korleis ein kjøper billetter. Enkel å forstå og bruke vil difor neppe medføre større endringar i talet på reiser med unntak av samband som inngår som ein integert del av kollektivtilbodet i ein region
<b>Inntektsnøytral</b>	Det har vist seg vanskeleg å forenkle prissetting (større soner/færre avstandsbaserte hopp) utan at dette medfører reduksjon i inntekter. Vi har betydelege inntekter frå båt som i stor grad kjem frå lengre reiser (nettokontraktar) – store soner/avstandshopp kan difor medføre betydeleg inntektsreduksjon for båt
<b>Harmonisering av prisane mellom «like samband»</b>	Det er ønskeleg å harmonisera prisar mest mogeleg mellom like samband. Dersom vi nyttar ulike prinsipp (slik som i dag) og prioriterer i høve til kva rolla sambanda har, vil dette likevel kunne gje ulike prisar mellom elles like samband
<b>Billetter tilgjengeleg i alle salskanalar</b>	Bør vere eit krav, men avhengig av korleis nettokontrakt prisar sine tilbod kan dette i nokre tilfelle bli utfordrande (til dømes dynamisk prissetting innanfor gitte maksprisar)
<b>Ikkje føre til konkurransevriding (buss til båt)</b>	På grunn av svært høge kostnader knytt til å auke eit tilbod blir det viktig at prisen ikkje blir så gunstig at dette skaper «utilsikta» etterspørsel, spesielt dersom dette er knytt til turisme eller tilfeldig reisande og eller det finns alternative måtar å reise på
<b>Rolle samband</b>	Modellane bør i størst mogleg grad bygge på politiske vedtak og vere i samsvar med føringar knytt til statlege overføringar til drift av båtsamband

Tabell 5: Kriteria som er nytta i vurdering av prissetting av båt

#### Meir om kriteria

Prissetting av båt vil ha innverknad på inntekter frå samband med bruttokontrakt og kostnader til nettokontraktar. For nettokontraktar reknar operatøren på kor høge inntekter han kan skape på sambandet kontrakten gjeld. Dersom inntektene er lågare enn kostnadar vil han krevje eit tilskot for å drifta ruta. Dersom vi sett strenge og låge grenser for prissetting vil inntektene gå ned og krav om tilskot opp.

I vurdering av ulike prissettingsmodellar har vi difor prøvd å estimere effekten ulike modellar har for dei totale inntektene som båtverksemda gjev. I 2022 var inntektene på ca. 225 millionar kroner, fordelt med om lag 72 millionar frå bruttosambanda og 153 millionar estimert frå nettosambanda.

I inntektene er det òg kalkulert inn inntekter frå passasjerar som kjøper billett ved bruk av Skyss app for buss der kundar òg kan reise med denne type billett. Skyss betalar vidare til nettokontraktoperatørane gjennom kjøp av skuleskyss og betaling for ungdomsbilletter. I 2022 var fem millionar kroner interne kjøp for ungdomsbilletter slik at reell tilskotsandel blir tilsvarande høgare.

### Rammer overføring frå stat til fylket

Møreforskning har saman med Transportøkonomisk Institutt på oppdrag for Kommunal- og Moderniseringsdepartementet vurdert forslag til kriteria for båtruter og dermed fordeling av inntekter til fylkeskommunen.

Kriteria som nyttast i dag er kystlinje, talet på skulereiser og talet på båtreiser samla. Utgreiinga foreslår endring i overføringa til ein sambandsbasert modell der ein ser på kva type rolle sambanda har, lengde, tal på passasjerar og kor reisa er (krav til type båt)

Det er ikkje fatta vedtak om endring av kriteria for fordeling av inntekter, men vi har teke omsyn til ei endring i vurdering av dei ulike modellane

### **5. Prismodellar**

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

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

- Kleppestø – 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 øyremerka midlar for å finansiere spesifikke samband vil desse bli innført for dei aktuelle strekningane. Dersom finansiering fell bort på eit seinare tidspunkt, blir det anbefala at sambanda blir innlemma i modellen etter gjeldande prinsipp og reglar.

I vurderinga meiner administrasjonen at det er viktig å sjå på kva rolle dei ulike sambanda har. Dersom sambandet er einaste kollektivtilbod er det mykje som taler for at ruta blir prisa på lik linje med andre tilbod Skyss har. I prissettingsmodellane er desse rutene omtala som «lokalbåt».

Som tidlegare vist brukar fylket store beløp på å subsidiera alle reisande med båt. Dersom det finns andre kollektivtilbod som er billigare er det difor, slik avdelingsdirektøren ser det, ønskeleg at fylket brukar midlane til å gjere det totale kollektivtilbodet best mogeleg. Fleire av sambanda har likevel ei sentral samfunnsmessig rolle som knytt saman lokalsamfunn med sentrale stader med tilgang til arbeidsmarknad og kommunale og private tenester. I rapporten frå Møreforskning med fleire, er regionale ruter som sparer mykje tid for brukarane foreslått prioritert i høve støtte frå sentrale myndigheiter. Det er viktig å ha eit tilbod som er godt og som er konkurransedyktig med andre tilbod på same strekning, men avdelingsdirektøren meiner det er viktig at prisane ikkje blir så gunstige at unødvendig mange vel båt der det finst fullgode alternativ som er meir kostnadseffektive å drive, til dømes buss.

Fylkeskommunen bidreg også til næringsutvikling i distrikta gjennom å tilby typiske turistruter om sommarhalvåret. Administrasjonen si tilråding er å ikkje bruka fylket sine midlar på å tilby desse til lågare prisar enn det marknaden er villig til å betale. Dersom vi set kunstig lave prisar kan ein risikere at private aktørar syr saman pakkar inkludert båt som gjev superprofitt til private aktørar basert på høg subsidiering frå fylket.

Oppsummert meiner difor avdelingsdirektøren at prissettingsmodellane bør støtta den rolla sambanda har, bruke midlane effektivt og i sum gje eit best mogeleg kollektivtilbod i fylket.

I analysen under har vi omtale modellar som nyttar ulike prinsipp for å prise ei reise som hybrid modellar.

Anbefalt modell - avstandsbasert hybrid	Andre hybridmodellar	Buss soner	Eigne båt soner
Grundige analysar	Grundige analysar	Omtalast/inga omfattande analyse	Omtalast/inga omfattande analyse
1. Bybåtsamband blir prisa som buss sone 2. Avstandsbasert pris alle andre samband, men stort første trinn for å dekke «lokalbåt»	Kombinasjonar av Alt 1: Bussonepris dersom kunde reiser i buss sona og avstand dersom kunde kryssar sonegrense Alt 2: Bussonepris dersom ruta er definert som lokalbåt og avstandspris for alle andre samband	Ein modell der ein ikkje skil mellom bussbilletter og båtbilletter	Sonebasert struktur der båt vert prisa separat Tilsvarende modell som for buss, men billett gyldig berre for båt
Med unntak av bybåtsambanda blir alle samband prisa etter avstand. Administrasjonen tilrår eit forholdsvis stort første avstandstrinn for å sikra at dei som reiser kort ikkje betaler for mykje, pris her blir lik som busspris.	Alt 1. Her har vi definert lokalbåt om kunden tek båten i sona. Sona er lik som for buss. I sona kan ein reisa til same pris som for buss. Alt 2. Her har vi definert lokalbåt dersom ruta går lokalt. Desse blir prisa som soneprisen for buss. Dersom kunden reiser lengre enn i sona/lokalt betalar ein for avstand frå kai til kai.	I denne modellen skil ein ikkje mellom kva transportmiddel kunden nyttar. Billett kan fritt nyttast likt overalt.	Buss soner er utvikla utifrå reisestraumar og kvar bussen går. Sonestrukturen er ikkje laga med tanke på båt. Ein mogeleg modell kan vere å lage ein eigen sonemodell for berre båt.

Tabell 6: Evaluerte modellar

Vurdering av anbefalt modell – "Hybrid avstand" målt mot kriteria/mandat	
Enkelt å forstå og bruke	Kunder vil i stor grad kjøpe billett via app eller web. Kunden vel samband, kor ein ynskjer å reise, type billett, når og får opp pris. Dette er mykje likt som for andre reiseappar, til dømes for tog eller fly. Bruk av favoritt vil gjere kjøpet enklare. Svært mange av dei reisande med båt er kjent med korleis ein kjøper billett. Overgang til eventuelt sonebillett vil neppe føre til fleire reisande. Gjennom å innføre avstandspris som er lik for heile fylket vil ingen kunne klage på at nokon får det billigare enn andre. (Unntatt bybåtsambanda og eventuelt andre sentralpolitiske vedtak for enkelte strekningar)
Inntektsnøytral	Prismodellen er den som gjev minst endringar i inntekt for Skyss målt mot andre hybridmodellar, eigen sonemodell for båt eller felles sonemodell for buss og båt Noko større førstetrinn vil gjere det mogeleg å ha felles pris for båt og buss for lokale ruter, medan lengre reiser i større grad må betale nærare det det kostar å reise langt. Prismodellen vil støtte mogelegheita til å nytta ulike kontraktstypar i marknaden og dermed gje eit best mogeleg tilbud til kundar.
Harmonisering	Prismodellen blir med nokre unntak, lik for heile fylket og billetter, reglar og prisar blir fullt ut harmonisert
Billetter tilgjengeleg i alle salskanalar	Standardbilletter blir tilgjengelege i alle Skyss sine salsløyser. Nettooperatør skal likevel kunne selje billetter til rabatterte prisar for best

	mogeleg nytta kapasitet. Det kan difor vere at ikkje alle billetter vil vere tilgjengelege i våre salsløyser.
Ikkje føre til konkurranse- vridning	Prismodellen er den som best samsvarer med pris i dag og vil slik administrasjonen vurderer det ikkje medføre at etterspurnad flyttar seg frå buss til båt
Rolle ifht politiske vedtak og signal frå sentrale myndigheiter	Prismodellen vil vere lik for heile fylket. Administrasjonen meiner òg at modellen i stor grad er i samsvar med tidlegare vedtak både i høve til nye anbod og eller knytt til prisar for lokale samband. Gjennom eit forholdsvis stort fyrste trinn vil alle korte samband under 15 kilometer bli prisa som for buss.

**Tabell 7: Evaluering anbefalt prismodell mot kriteria gitt i mandat**

### ***Vurdering av andre hybrid modellar og meir prinsippelle modellar***

#### Hybridmodellar

Nedanfor har administrasjonen kort lista opp kvifor ulike hybridmodellar ikkje egner seg som modell for båt. Administrasjonen har analysert hybridmodellane på lik linje som anbefalt modell, men har ut frå kollektivfaglege vurderingar forkasta modellane

#### Alt 1: Kombinasjon av sonepris og pris basert på avstand

Sonepris lik buss dersom ein reiser i sone, avstandsbasert prising dersom reisa kryssar sonengrense

- Sonene er basert på bussreisestraumar og nokre av sonene er geografisk mykje større enn andre. Sonestrukturen er ikkje tilpassa båt og fleire kortare reiser kryssar sonengrenser
- Dette vil føre med seg at for nokre båtstrekningar i ei sone får andre prisar enn same distanse med start i andre soner dersom desse kryssar sonengrenser.
- Det kan bli veldig stor skilnad på pris mellom like reiser avhengig om denne skjer i sone og nyttar sonepris eller kryssar sone og nyttar avstandspris.

I sum meiner administrasjonen at prismodellen ikkje vil bli forstått av kundar.

#### Alt 2: Kombinasjon av sonepris for lokalbåt og pris basert på avstand

- I denne modellen har ein definert rutene etter kva for funksjon dei har. Lokalruter nyttar sonepris medan regional- og turistruter nyttar avstandsbasert prising
  - Svært mange av regionalrutene har stopp på stadar der båten er einaste tilbod og skal då prisast som lokalbåt, andre delar av same rute prisast som regionalrute til høgare pris. Dette vil ikkje bli forstått av kundar og vil medføre krav om lik prising for heile ruta, noko som igjen vil kunne redusere inntektene for Skyss og ta bort grunnlaget for modellen
  - Det kan bli veldig stor skilnad på pris mellom like lange reiser avhengig om denne nyttar sonepris eller nyttar avstandspris

I sum meiner administrasjonen at prismodellen ikkje vil bli forstått av kundar

Både alternativ 1 og alternativ 2 reduserer inntektene til Skyss meir enn anbefalt hybrid modell

#### Bussone

Administrasjonen har nedanfor kort lista opp kvifor bussoneprisar ikkje eignar seg som modell for båt.

- Skyss mister store inntekter – grovt rekna om lag 160 millionar kroner pr år
- Sonene er ikkje tilpassa reisestraumar for båt og fleire korte reiser kryssar sonengrenser. I motsetnad til buss, der nesten alle inntekter kjem frå kortare reiser, kjem store inntekter frå lengre reiser når det gjeld båt. Modellen passar difor dårleg.
- Etterspørsel vil kunne auke, noko som igjen vil kunne medføre at det på enkelte strekningar/periodar av året vil kunne kome krav om ekstra kapasitet

- Modellen reflekterer ikkje kva det kostar å drifte båt, subsidiering stig frå om lag kr 200 pr reisande til kr 400 pr reisande. Kostnader med nye anbod vil gjere at kostnadene og subsidieringsbehovet aukar ytterlegare.
- Låge prisar vil venteleg auke etterspørsel og bruk frå turistnæring. Dersom dette resulterer i at private aktørar oppnår større gevinstar på grunn av subsidiering frå fylkeskommunen vil dette oppfattast svært negativt

#### Eigne båt soner

Administrasjonen har nedanfor kort lista opp kvifor eigne båtsoneprisar ikkje egner seg som modell for båt.

- Skyss mister større inntekter gitt store soner inkludert auka behov for overføringar til nettokontrakt-samband
  - Mindre soner vil auke inntekter, men vil neppe bli forstått/mottatt positivt av kundar eller andre interessegrupper. (Mindre soner vil likne på ein avstandsbasert modell)
- Ein slik modell bryt med tidlegare politiske vedtak for sentrale samband (Knarvik – Bergen, Kleppstø – Bergen)
- Vil oppfattast som negativt for store brukargrupper som i dag betaler bussonepris
- Store soner og dermed låge prisar vil venteleg auke etterspørsel og bruk frå turistnæring. Dersom dette resulterer i at private aktørar oppnår større gevinstar på grunn av subsidiering frå fylkeskommunen vil dette oppfattast svært negativt

#### Modellar andre stader i Norge

Prismodellar for båt i Norge er som hovudregel tufta på kilometer. For nokre mindre samband har selskap som Kolumbus og Ruter inkludert sambanda i sin sonemodell. For fylker med større samband er alle prisar tufta på avstand.

## **6. Økonomiske analysar**

Modellane er analysert for å estimere kva effekt dei har for inntektene til Skyss. I analysane føreset vi at kostnader ikkje aukar som følge av kapasitetsauke.

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

#### ***Føresetnad - Harmonisering av billettar***

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 båt samband og mellom nord og sør i fylket.

Forslag til hovudendingane er som følgjer (Vedlegg 4 viser alle endringar):

- Prinsipp for pris for billett: Overgang til kilometerprising per trinn for alle samband med unntake av bysambanda som vil ha sonepris.
- Pris for fyrste trinn lik som for buss i ei sone.
- Avstand. Administrasjonen foreslår at første avstandsstrinn er på 15 kilometer. Med ei slik grense blir alle mindre lokalbåtsamband prisa som andre transportmiddel Skyss rår over
- Type billett. Kundar kan kjøpe enkeltbillett og periodebillett (24t, 7dagar, 30dagar og 180dagar)
- Roller: Vaksen, honnør, barn, student, militær, familie og gruppe
- Gyldigheit: Billetten er gyldig for strekinga 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-billett. Båtbillett 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. Periodebillett er blitt tilsvarande 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 under).



Dersom nettooperatørar ynsker å tilby rabattordningar for å sikre betre utnytting av kapasitet og høgare inntekter vil dette òg vere mogeleg etter omlegginga. Dette vil til dømes gjelde for seniorkort dersom operatørar ynskjer å vidareføre denne ordninga. Det kan òg gjelde for tur/retur-reiser, dersom operatørar ynskjer å bruke denne ordninga vidare.

Endringar i pris på billett er teke omsyn til i analysane under. Effekten av endra aldersgrenser vil kunne redusere inntektene noko, medan bortfallet av verdikort vil kunne auke inntektene noko. Vi ventar difor ikkje større økonomiske følgjer av harmoniseringa av billettar og reglar knytt til desse.

### **Økonomiske konsekvensar av omlegging til ny prissettingsmodell**

#### Grunnlag for analysane

I dei økonomiske analysane er prissetting vurdert opp mot reisemønster og billettinntekter for 2022. Talet på reiser er noko lågare enn i 2019.

I 2022 hadde Skyss om lag 225 millionar kroner i inntekter frå båt (netto og bruttokontraktar). 17 millionar var gods- og kioskinntekter som ikkje vil endra seg med nye prisar på billettar for personar. Vidare vert det kalkulert med inntekter på rundt 11 millionar kroner frå bybåtsambanda, kjøpt via app og web som bussbillett.

Analysegrunnlag 2022 tall - mill. kroner	
Totale estimerte inntekter frå båt	225
Gods- og kioskinntekter	17
Kalkulerte inntekter bysambanda (app)	11
Billett typar som ikkje kan målast	10
	187
Bruttosambanda	70
Nettosamband Sogn og Fjordane	117
	187

**Tabell 8: Analysegrunnlag økonomiske analysar**

Vi har trekt ut inntekter som er registrert i billettsystemet som ikkje kan målast eller som ikkje er relevant i den nye strukturen. Døme på dette er inntekter frå verdikort, reisepengar, voucher, bil og frakt, fribillettar og ulike gruppebillettar.

Dei samla målbare inntekter som vil endre seg som følge av ny prismodell, er på om lag 187 millionar kroner. Av desse er estimerte inntekter frå nettosamband nordover på 117 millionar kroner og resten frå brutto- og andre nettosamband i fylket.

Som tidlegare nemnd er datagrunnlaget ikkje fullstendig og hefta med usikkerheit då det er nytta ulike måtar for å registrere billettar og inntekter på. Administrasjonen meiner likevel at tala viser effekt av omlegginga, og at den viser effekt for kundar på ulike strekningar og ruter på ein god måte.

#### Kostnader til ungdomsbillettar og skuleskyss

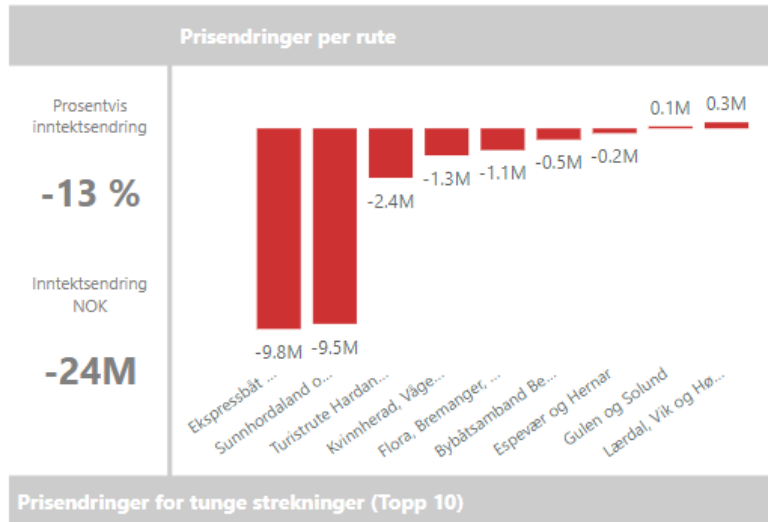
Kostnader knytt til ungdomsbillett har auka mykje etter at billetten no kan nyttast i heile fylket. I 2022 var denne kostnaden på ca. 5 millionar kroner for nettokontraktar som i all hovudsak gjeld båttruta nordover frå Bergen.

### **Økonomisk effekt av endring i prissetting**

#### Nedgang i inntekter for Skyss

Anbefalt modell vil redusere inntektene for Skyss med 24 millionar kroner eller 13%.

I figur 1 under viser vi berekna nedgang i inntekter jamført med inntekter som vi hadde i 2022.

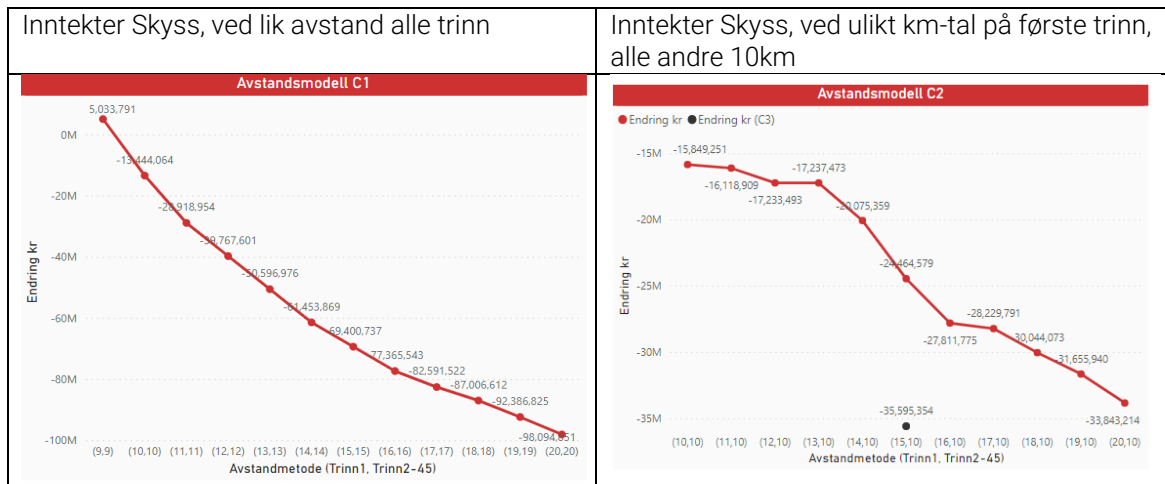


Figur 1: Oversikt over endring inntekter

I figur 3 under er det vist effekt for dei som reiser kort og dei som reiser lengre enn eit trinn. Dei som reiser kort vil få ei reduksjon i kostnader på heile 45%, medan dei som reiser lengre får om lag 10-20 prosent lågare kostnader.

Den mest sentrale faktoren som har innverknad på inntektene er talet på avstandstrinn og kor mykje pris på billett aukar for kvart trinn.

I hovudmodell er fyrste trinn 15 kilometer og pris lik sonetakst buss. For kvar 10 kilometer aukar prisen med same beløp som sonetakst buss, det vil sei at dersom du reiser 24 kilometer vil dette vere to trinn à 40 kroner, totalt 80 kroner. Reiser du 200 kilometer vil dette vere 19 trinn eller koste 760 kroner. Under sensitivitets-analyser i figur 2 under, har vi vist effekt av å endre fyrste trinn, intervall 10 til 20 kilometer. Dersom fyrste trinn reduserast til 10km, fell inntektene frå 187 millionar kroner til 174 millionar kroner, ein nedgang på om lag 13 millionar kroner. Dersom fyrste trinn aukast til 20 km fell inntektene til om lag 153 millionar kroner eller nærare 34 millionar kroner totalt. I figur ved sidan av har vi vist endringar i inntekter for Skyss dersom alle avstandstrinna aukar med same kilometer, intervall 10-20 km. Som figuren viser vil inntektene vere om lag som i dag dersom alle trinn er på 10 kilometer og 98 millionar kroner lågare dersom alle trinn er 20 kilometer.



Figur 2: Oversikt over endring inntekter med ulike avstandstrinn

Effekt for kundar

Generelt får kundane det billigare dersom dei kjøper fullpris billett og noko dyrare dersom dei nyttar rabatterte billettar. Dei som reiser kort under 15 kilometer får størst nedgang i pris, medan effekt for dei som reiser lenger er mindre.

I vedlegg 5 er det tatt med oversikt over alle samband og effekt for ulike kundegrupper

Tunge strekningar

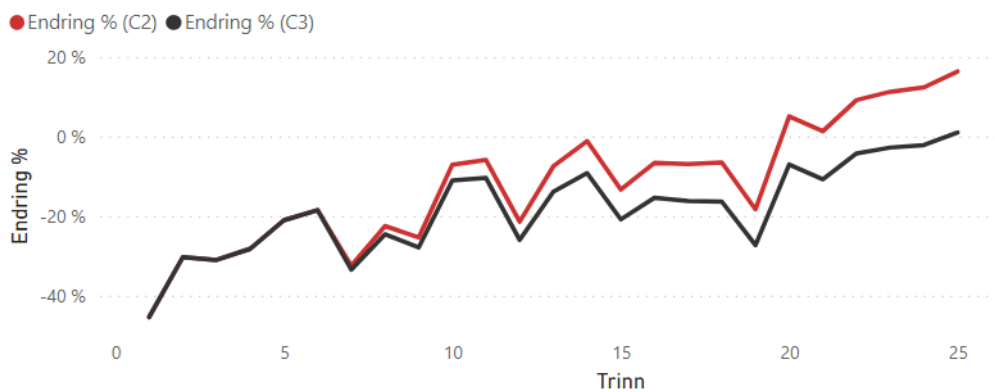
I tabell 9 under har vi vist effekt for dei mest trafikkerte strekningane og for vaksen billettar med og utan rabatt. Denne viser at dei fleste får det billigare, men for dei som nyttar billettar som gjev størst rabatt vil prisane kunne auke noko.

Avbøtande tiltak for kundar som reiser langt

Analysen viser at spesielt lengre reiser kan få ein auke i prisen. Dette kan bøtast på med å ha ein degressiv prisauke for lengre reiser (eksempelet vist i tabell 9). Her har vi nytta følgande prisauke (C3)

- Fyrste fem trinn - full prisauke enkeltbillett / full prisauke periodebillett
- Neste fem trinn - 90% prisauke enkeltbillett/70% prisauke for periodebillett
- Alle trinn etter dette - 80% prisauke enkeltbillett/30% prisauke for periodebillett

Ved å nytte dette prinsippet vil kundar som reiser langt ikkje få stor auke i prisen og Skyss mister mindre inntekter enn om reduksjon blir innført for alle avstandstrinn. I figur 3 viser vi endringar i pris for kundar avhengig av kor lang reisa er med og utan avbøtande tiltak. Som vist vil nesten alle få lågare pris, men jo lenger du reiser blir nedgang i pris mindre og mindre.



Figur 3: Sammenlikning snittinntekt per avstandstrinn prismodell med (C3) og utan avbøtande tiltak (C2)

Tunge strekninger og prisendringer for utvalgte billetttyper												
Strekning	reisende est	avstand m	Dagens modell			Avstand modell (C2)			Avstand modell (C3)			
			Enkeltbillett	Vo	m/ Verdikort	T/R Billett	Vo	m/ Verdikort	T/R Billett	Vo	m/ Verdikort	T/R Billett
Bergen Strandkaierterminal-Florø kai	43 519	159 990	715	593	1 073	640	640	1 280	580	580	1160	
Smørhamn kai-Florø kai	39 990	20 983	130	108	195	80	80	160	80	80	160	
Florø kai-Måløy kai	33 464	55 774	305	253	460	240	240	480	240	240	480	
Måløy kai-Bergen Strandkaierterminal	32 502	218 844	905	751	1 360	880	880	1 760	772	772	1544	
Leirvik båt-Sunde båt	30 788	14 682	105	105	183	40	40	80	40	40	80	
Bergen båt-Rubbestadneset båt	20 284	76 000	402	402	603	320	320	640	312	312	624	
Bergen Strandkaierterminal-Askvoll	19 643	124 744	600	498	900	480	480	960	452	452	904	
Bergen båt-Rosendal båt	18 917	97 289	439	439	659	400	400	800	384	384	768	
Bergen båt-Sunde båt	13 720	115 000	453	453	680	440	440	880	420	420	840	
Bergen båt-Leirvik båt	13 506	96 000	439	439	659	400	400	800	384	384	768	
Selje kai-Bergen Strandkaierterminal	12 906	240 073	925	768	1 388	960	960	1 920	836	836	1672	
Bergen Strandkaierterminal-Sogndal kai	12 262	231 037	895	743	1 343	920	920	1 840	804	804	1608	
Bergen Strandkaierterminal-Smørhamn kai	11 440	181 023	750	623	1 125	720	720	1 440	644	644	1288	
Bergen Strandkaierterminal-Mjømna kai	11 171	67 911	395	328	593	280	280	560	276	276	552	
Florø kai-Askrova kai	11 003	14 000	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Florø kai-Rognaldsvåg kai	10 201	2 729	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Florø kai-Svanøybukt kai	9 772	15 000	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Bergen Strandkaierterminal-Krakhella	9 593	94 993	500	415	750	360	360	720	348	348	696	
Leirvik båt-Flesland båt	9 343	82 893	439	439	659	320	320	640	312	312	624	
Bergen båt-Hufthamar båt	8 721	39 074	240	240	360	160	160	320	160	160	320	
Sunde båt-Flesland båt	6 085	97 575	439	439	659	400	400	800	384	384	768	
Bergen båt-Bekkjervik båt	5 496	53 000	280	280	420	200	200	400	200	200	400	
Nordeide kai-Ortnevik kai	5 197	12 789	19	19	38	40	40	80	40	40	80	
Mjømna kai-Mastrevik kai	4 481	15 000	86	71	129	40	40	80	40	40	80	
Hufthamar båt-Møkster båt	3 368	9 790	78	78	156	40	40	80	40	40	80	
Kaupanger kai-Frønningen kai	954	13 000	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Mjømna kai-Eivindvik kai	615	12 000	89	74	178	40	40	80	40	40	80	

Tabell 9: Samanlikning prisar i dag med rabatt (verdikort/ t-r billett), og utan rabatt med ny prismodell med og utan avbøtande tiltak. Rødt viser lågare inntekter for Skysss og lågare pris for kundar.

Kommentarar til endringar

Tur/retur billett

Kjøper ein tur/returbillett betalar kunden full pris for tur og 50% for returbillett som må finne stad innan 14 dagar. Operatørar registrerer inntekter frå t/r billett på mange måtar og det hefter difor noko usikkerheit i å måle effekten for totale inntekter. I snitt vil pris for kunde gå ned på dei fleste strekningar, men for tur/retur billett som er den som gjev størst rabatt, kan det på enkelte strekningar bli marginalt dyrare jamfør analyse over.

I dag nyttar ca. 20% av kundane tur/returbillett. Effekt av å behalde tur/returbillett dersom like mange nyttar denne er rekna til om lag 4 millionar kroner

Reisepengar og verdikort

Kundar kan nytte verdikort og eller reisepengar for å redusere kostnadene med reisa. Desse gjev 17% lågare pris pr reise. Det var tilsvarende ordning for buss før omlegging til sonepris. For kundar som reiser ofte vil periodebillett være gunstig samanlikna med tidlegare.

Makspris

Det har tidlegare vore ei rekkje samband som har hatt maksprisar for å redusera kostnaden for kundar. Lågare pris per trinn som vist over vil bøta på dette.

Oppsummering kostnadsanalyse

Innteksreduksjon modell	24 millionar kroner
Avbøtande tiltak lange reiser	11 millionar kroner
Estimert effekt av ny prismodell	35 millionar kroner

**7. Vurdering av modellar**

I tabellen under har administrasjonen vurdert dei ulike modellane målt mot kriteria for val av ny prissettingsmodell.

● Sterk ○ Svak

Kriteria/Modeller	Anbefalt Hybrid avstand	Hybrid Sone og lokalbåt	Inkludert i Sone Buss	Egen Sone båt
Enkel å forstå og bruke				
Inntektsnøytral				
Harmonisering av prisane mellom «like samband»				
Billetter tilgjengeleg i alle salskanalar				
Ikkje føre til konkurransevriding				
Rolle (politisk og samfunnsmessig)				
<b>OPPSUMMERT</b>				

Tabell 10: Oppsummering vurdering av ulike modellar

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.

Andre kriteria og vektlegging av desse vil kunne endra total vurdering av prissettingsmodellane.

Administrasjonen anbefalar fylgjande modell:

Avstandsbasert modell der:

- 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
- Billetter og reglar vert mest mogeleg harmonisert med buss
- Unntak
  - Samband med eiga finansiering (I dag bybåtsambanda)
  - Ingen reduksjon i prisar på lengre reiser for turistruter

## 8. Inndekning av moglege inntektstap

Inndekning av tapte inntekter kan anten skje gjennom:

- i. fleire reiser med eksisterande tilbod som gir høgare inntekter
  - ii. høgare prisar på billetter
  - iii. vilkår knytt til billetter
  - iv. at kostnader blir reduserte anten ved å kutte i administrative og/eller andre driftskostnader
  - v. redusert tilbod
  - vi. auka tilskot
- i. Fleire som reiser kollektivt med båt

Auke i talet på reisande er knytt til kor attraktivt kundane tykkjer tilbodet er samanlikna med andre måtar å reise på. I tillegg til pris, tid og kvalitet er frekvens viktig for bruk av kollektivtransport for kundar som kan velje kva transportmiddel dei vil bruke. Omlegging vil truleg kunne medføre noko auka trafikk, spesielt på strekningar der prisnedgangen er stor og tilbodet er godt. Totalt sett ventar

vi ei marginal auke i trafikken, men ikkje nok til å dekkje inn tapte inntekter. Dersom vi får ein auke i talet på reisande med 100 tusen passasjerar vil dette auke inntektene med 10-12 millionar kroner, gitt at nye kundar i snitt kjøper same type billett som snittet av dagens kundar.

ii. Auka inntekter gjennom høgare prisar (heile Vestland)

Felles prismodell i heile Vestland medfører at ein eventuell prisauke vil gjelde for heile fylket. Ved å auke prisen på billettar med kr 1 på alle reiser vil dette auke billettinntektene på om lag 1.5 MNOK. Auke av pris må koordinerast med kva modell som blir innført og om kor integrert modellen er med buss prisar.

iii. Endra vilkår knytt til billettar

Dersom vilkåra knytt til ulike billettar blir endra, kan dette auke eller minke inntektene for Skys. Nedanfor har vi drøfta nokre endringar som kan vere med på å auke inntektene.

Fleire trinn og raskare auke i pris

Som vist over vil inntektene auke dersom fyrste prisintervall kortast ned eller kortare intervall for når pris på reisa aukar.

Prisauke første sonehopp dersom kunde også nyttar buss

For å auke inntektene kan det innførast ein regel om at kundar for alle samband (unntak bybåtsamband eller samband med eigne finansieringsløyisingar) betaler eit halvt ekstra sonehopp dersom dei også vil nytta buss.

Endra høve til å reise med ungdomsbillett

Reiser ungdom med bruttosamband som har ledig kapasitet fører dette ikkje til auka kostnader for Skys. Dersom dei tek plass frå andre betalande passasjerar går inntektene derimot ned. Dersom dei reiser på nettosamband kompenserer Skys operatøren full pris, minus rabatt på 50%.

Dersom det finst rimelegare alternativ kan det vere aktuelt å redusere tilbodet for denne gruppa på enkelte strekningar og tider. Avdelingsdirektøren rår likevel til at reglane knytt til ungdomsbillett ikkje vert endra, då dette vil redusere attraktiviteten med billetten.

iv. Lågare drifts- og investeringskostnader

Administrasjonen ventar marginalt lågare kostnader over tid som følgje av enklare og færre system å vedlikehalde, som til dømes fysiske billettmaskinar og systemløyisingar knytt til billettering, drift og vedlikehald av digitale løyisingar med meir. Felles prissettingsmodell i heile fylket vil også kunne redusere behovet for ressursar. Fylkeskommunen bruker få ressursar på dette i dag slik at totaleffekten blir liten.

v. Redusert tilbod

Største kostnad for Skys er betaling til operatørar for leverte tenester. Skys kan redusere tilbodet og dermed kostnadene til operatør. Dette er ikkje ønskeleg.

vi. Auka tilskot

Auka tilskot kan bidra til å finansiere endringane.

**Oppsummering av inndekning av moglege inntektstap**

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

**9. Plan for gjennomføring**

Gitt finansiering tilrår Skys 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:

- 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 billettar

## 10. Tabellar og oversikter

## Vedlegg 1 – Oversikt over alle båtsamband i Vestland Fylke

Båtsamband	Operatør	Brutto/netto
190 Bergen – Nordfjord	Norled AS	Netto
191 Selje – Seljeøya	Norled AS	Netto
192 Måløy – Silda	Fjord1	Brutto
193 Måløy - Gangsøy – Risøy	Fjord1	Brutto
290 Måløy-Smørhamn - Florø (Kystvegekspressen)	Fjord1	Brutto
291 Florø-Askrova-Stavang-Svanøy (Florabassenget)	Fjord1	Brutto
292 Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy-Rognaldsvåg-Kinn (Florabassenget)	Fjord1	Brutto
391 Hardbakke - Nåra – Mjømna	Vidar Hop Skyssbåter	Brutto
392 Hardbakke - Kolgrov – Utvær	Vidar Hop Skyssbåter	Brutto
393 Nord – Solund	Vidar Hop Skyssbåter	Brutto
394 Gåsvær – Midtre Solund - Hardbakke	Vidar Hop Skyssbåter	Brutto
395 Eivindvik- Mjømna-Mastrevik-Nåra	Vidar Hop Skyssbåter	Brutto
390 Knarvik-Frekhaug-Bergen (Nordhordlandsbåten) (bybåtsambanda)	Norled AS	Brutto
890 Sogn – Bergen	Norled AS	Netto
1131 Kaupanger kai - Frønningen	Fjord1	Brutto
1190 Ortnevik – Måren - Nordeide	Fjord1	Brutto
1190 Ortnevik – Vik	Fjord1	Brutto
2060 Knappskog – Geitanger Vinterrute	Geitanger Transport AS	Netto
2070 Kleppstø – Strandkai terminalen (Askøybåten) (bybåtsambanda)	Norled AS	Brutto
2071 Hellesøy – Hernar	GulenSkyss AS	Netto
2075 Rosendal – Bergen	L. Rødne og Sønner AS	Netto
2078 Lokalbåt Austevoll	Norled AS	Brutto
2079 Espevær – Eidesvik	GulenSkyss AS	Netto
2080 Sunnhordland- Austevoll-Bergen	Norled AS	Brutto
2085 Rekstern-Våge-Os	L. Rødne og Sønner AS	Netto
2095 Norheimsund-Utne-Kinsarvik-Lofthus-Ulvik-Eidfjord (Turistrute Hardanger)	Norled AS	Netto
2095 Turistrute sommar 2023 (Turistrute Hardanger)	Norled AS	Netto
Lokalrute Osterfjorden	Osterøy ferjeselskap AS	Netto
Godsbåt Bergen - Gulen, Solund, Askvoll	Kyst1 AS	

## Vedlegg 2 – Passasjerar med båt

Båtsamband Passasjerar	2019	2020	2021	2022	Avvik frå 2019 - høgaste tal på reisande
Sunnhordland-Austevoll-Bergen	415 000	269 000	269 518	324 590	-28 %
Lokalbåt Austevoll	18 000	16 500	16 908	16 176	-11 %
Espevær-Eidesvik **	35 000	35 500	37 146	35 066	0 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar **	7 000	6 700	6 868	6 846	-2 %
Hardangerfjordekspressen **	41 000	21 500	21 911	43 192	5 %
Reksteren-Våge-Os **	12 600	3 400	6 891	7 428	-70 %
Kleppesøy-Strandkai terminalen	672 000	433 000	434 718	587 932	-14 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen	130 000	68 000	67 032	117 058	-11 %
Turistrute Hardanger	28 000	3 300	4 244	14 995	-87 %
<b>Total, Hordaland</b>	<b>1 358 600</b>	<b>856 900</b>	<b>865 236</b>	<b>1 153 283</b>	<b>-18 %</b>
Gulen-Solund	24 237	17 971	23 177	22 273	-9 %
Florabassenget	103 046	96 173	100 718	102 056	-1 %
Kystvegekspressen	10 308	9 700	10 853	12 797	19 %
Måløy-Silda	4 921	3 750	5 830	5 154	5 %
Kaupanger-Frønningen	1 322	1 653	1 301	2 276	42 %
Ortnevik-Måren-Nordeide	23 270	22 048	22 416	23 675	2 %
<b>Total, lokalruter Sogn og Fjordane</b>	<b>167 104</b>	<b>151 295</b>	<b>164 295</b>	<b>168 231</b>	<b>1 %</b>
Bergen-Nordfjord-Bergen **	153 462	112 939	118 715	162 069	5 %
Bergen-Sogn-Bergen **	54 064	35 417	38 457	55 790	3 %
Bergen-Sogn-Flåm-Bergen **	69 809	6 239	8 131	52 197	-34 %
<b>Total, båtruter Bergen-Sogn (nettokontrakter)</b>	<b>277 335</b>	<b>154 595</b>	<b>165 303</b>	<b>270 056</b>	<b>-3 %</b>
** Nettokontrakter					
<b>Total, Sogn og Fjordane</b>	<b>444 439</b>	<b>305 890</b>	<b>329 598</b>	<b>438 287</b>	<b>-1 %</b>
<b>Totalt passasjertal for båt, Vestland</b>	<b>1 803 039</b>	<b>1 162 790</b>	<b>1 194 834</b>	<b>1 591 570</b>	<b>-13 %</b>



## Vedlegg 3 – Oversikt over kontraktar

Kontrakt båt ( <i>Opsjonsperiode i parentes</i> )	Kontraksperiode	Type kontrakt	Operatør
Rutepakke 1 Lokalbåt Austevoll	01.01.2014 - 31.12.2027	Bruttokontrakt	Norled AS
Sunnhordland – Austevoll – Bergen			
Rutepakke 2 Espevær – Eidesvik	01.01.2014 - 31.12.2027	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
Hellesøy – Lyngøy – Hernar			
Rutepakke 3 - Rosendal – Bergen	01.01.2014 - 31.12.2027	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner AS
Reksteren – Våge – Os			
Drift båtruta Kleppstø - Strandkaien	01.01.2023-02.06.2024 (19.01.2025)	Bruttokontrakt	Norled AS
Drift båtruta Knarvik - Frekhaug – Strandkaien	01.01.2023-02.06.2024 (19.01.2025)	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund - Eidfjord (sommarrute)	01.05.2020 - 31.10.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Norled AS
Lokalrute Geitanger - Knapskog	01.07.2019 - 01.07.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Geitanger Transport AS
Lokalrute Osterfjorden	01.08.2019 - 31.07.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Osterøy Ferjeselskap AS
Ekspressbåt Bergen - Nordfjord/Sogn	01.05.2022-30.11.2024 (+2)	Nettokontrakt	Norled AS
Lokalbåt Gulen og Solund	01.05.2022-24.06.2029 (1+1)	Bruttokontrakt	Vidar Hop Skyssbåt AS
Lokalbåt Lærdal , Vik og Høyanger	01.05.2012-31.10.2023 (+0,5)	Bruttokontrakt	Fjord1 AS
Lokalbåt Flora, Bremanger og Vågsøy	01.05.2012-31.10.2023 (+0,5)	Bruttokontrakt	Fjord1 AS
Lokal båtruter i Sogn og Fjordane	01.11.2023/01.05.2024- 30.04.2036 (+2)	Bruttokontrakt	Norled AS
Kystvegekspresen	01.11.2023/01.05.2024- 30.04.2025 (+4)	Bruttokontrakt	Norled AS
<i>Selje-Måløy-Florø</i>			
Godsbåt Bergen – Gulen, Solund og Askvoll	16.08.2022-15.08.2027 (2+2)	Nettokontrakt	Vidar Hop Skyssbåt AS

## Vedlegg 4 - Harmonisering av billetter og reglar

BILLETTER	FORSLAG	KOMMENTARAR
<b>Nye hovudgrupper*</b>	<b>Gyldigheit</b>	
Enkeltbillett	Kai til kai	90 min dersom sonebillett og gyldig som bussbillett
24t		
7dagar		
30D		
180D		
Ungdomsbillett		
Kombinasjonsbillett	50% av sone	Pris båt pluss 50% buss dersom kombinasjonsbillett****
<b>Fell bort</b>		
Verdikort		Verdikort og reise pengar fell bort
Reisepengar		
Tur/retur billetter		Tur/retur billett fell bort
<b>ROLLER som før</b>		
<b>Hovudgrupper</b>	<b>Alder</b>	
Voksen	18-66	Frå 18 til og med 66. I dag frå 16
Barn	6-17	Frå 6 til og med 17. I dag frå 4 til 16
Honnør	+67	Lik - 50% rabatt vaksen
Student	<30	Lik - 40% rabatt
Militær		Endrast til lik barn/honnør
Ungdom	16-20	Frå 16 til og med månad fyller 21
<b>Andre</b>		
Sykkel**	50 %	Makspris kr 75,- som buss
Hund	Gratis	Betaler i dag halv pris i nord og gratis i sør
Ledsager	Gratis	Same reglar som for buss
Annet**	Gratis	Handbagasje, barnevogn, ski etc.
<b>Rabattar</b>		
Grupper > 10	17 %	Som buss
Vaksen med barn ***	gratis	Inntil fire barn
<b>Fell bort</b>		
Minigruppe	2-11	26% rabatt i dag i nord
Gruppe	>12	18% rabatt i dag i nord
* Det vil fortsett kunne bli behov for spesifikke billetter som skreddarsyast for enkelte kundegrupper		
** Gitt kapasitet på ruta, det gis ingen garantiar om plass, egne reglar for bybåtsambanda		
*** Det kan bli aktuelt å redusere denne rettigheten til ruter/tider der det ikkje er kapasitetsutfordringar		
**** Gjeld for inntil to soner med buss, dersom meir enn to soner, egne prisar		

Vedlegg 5 – Diverse økonomiske analysar

Pris sentrale strekningar – før og etter og før avbøtande tiltak lange reiser

**Tunge strekninger og prisendringer for utvalgte billetttyper**

Strekning	reisende est		Dagens modell			Avstand modell (C2)			Avstand modell (C3)			
	avstand m		Enkeltbillett	Vo	m/Verdikort	T/R Billett	Vo	Enkeltbillett	Vo	m/Verdikort	T/R Billett	Vo
Bergen Strandkai terminal-Florø kai	43 519	159 990	715	593	1 073	640	640	1 280	580	580	1160	
Smørhamn kai-Florø kai	39 990	20 983	130	108	195	80	80	160	80	80	160	
Florø kai-Måløy kai	33 464	55 774	305	253	460	240	240	480	240	240	480	
Måløy kai-Bergen Strandkai terminal	32 502	218 844	905	751	1 360	880	880	1 760	772	772	1544	
Leirvik båt-Sunde båt	30 788	14 682	105	105	183	40	40	80	40	40	80	
Bergen båt-Rubbestadneset båt	20 284	76 000	402	402	603	320	320	640	312	312	624	
Bergen Strandkai terminal-Arskvoll	19 643	124 744	600	498	900	480	480	960	452	452	904	
Bergen båt-Rosendal båt	18 917	97 289	439	439	659	400	400	800	384	384	768	
Bergen båt-Sunde båt	13 720	115 000	453	453	680	440	440	880	420	420	840	
Bergen båt-Leirvik båt	13 506	96 000	439	439	659	400	400	800	384	384	768	
Selje kai-Bergen Strandkai terminal	12 906	240 073	925	768	1 388	960	960	1 920	836	836	1672	
Bergen Strandkai terminal-Sogndal kai	12 262	231 037	895	743	1 343	920	920	1 840	804	804	1608	
Bergen Strandkai terminal-Smørhamn kai	11 440	181 023	750	623	1 125	720	720	1 440	644	644	1288	
Bergen Strandkai terminal-Mjømna kai	11 171	67 911	395	328	593	280	280	560	276	276	552	
Florø kai-Askrova kai	11 003	14 000	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Florø kai-Rognaldsvåg kai	10 201	2 729	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Florø kai-Svanøybukt kai	9 772	15 000	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Bergen Strandkai terminal-Krakhella	9 593	94 993	500	415	750	360	360	720	348	348	696	
Leirvik båt-Flesland båt	9 343	82 893	439	439	659	320	320	640	312	312	624	
Bergen båt-Hufthamar båt	8 721	39 074	240	240	360	160	160	320	160	160	320	
Sunde båt-Flesland båt	6 085	97 575	439	439	659	400	400	800	384	384	768	
Bergen båt-Bekkjarvik båt	5 496	53 000	280	280	420	200	200	400	200	200	400	
Nordeide kai-Ortnevik kai	5 197	12 789	19	19	38	40	40	80	40	40	80	
Mjømna kai-Mastrevik kai	4 481	15 000	86	71	129	40	40	80	40	40	80	
Hufthamar båt-Møkster båt	3 368	9 790	78	78	156	40	40	80	40	40	80	
Kaupanger kai-Frøningen kai	954	13 000	40	40	80	40	40	80	40	40	80	
Mjømna kai-Eivindvik kai	615	12 000	89	74	178	40	40	80	40	40	80	

Inntekter med (C3) og utan avbøtande tiltak (C2)

**Inntektsendringer for ulike trinn**

Denne siden viser hvordan inntektsendringen varierer for ulike avstander, for korte strekninger med få trinn samt lange med flere trinn. Her er C2 og C3 lagt til grunn (med 15 km første trinn og 10 km økning deretter)

	Trinn 1 (0-15 km)	Trinn 2-25 (16 - 300 km)
<b>C2</b>	<b>-45 %</b> Endring % (C2)	<b>-10 %</b> Endring % (C2)
<b>C3</b>	<b>-45 %</b> Endring % (C3)	<b>-16 %</b> Endring % (C3)

Ved hjelp av 'slideren' under kan man se hva inntektsendringen er på spesifikke trinn eller ved flere trinn, f.eks. siste 5 trinn osv. Tabellen til høyre vil oppdatere seg med relevante strekninger og avstander.

Rute	Avstand m	Endring (C2)	Endring % (C2)	Endring (C3)	Endring % (C3)
Bybåtsamband Bergen	10 625	-544 329	-27 %	-544 329	-27 %
Ekspressbåt Nordfjord og Sogn	123 250	-9 776 219	-8 %	-19 424 881	-16 %
Espevær og Hernar	2 637	-233 936	-31 %	-233 946	-31 %
Flora, Bremanger, Vågsøy	13 193	-1 057 585	-23 %	-1 057 961	-23 %
Gulen og Solund	14 561	97 966	13 %	97 975	13 %
Kvinherad, Våge-Os, Rosendal-Bergen	80 031	-1 312 684	-12 %	-1 648 838	-15 %
Lærdal, Vik og Høyanger	15 652	296 625	85 %	296 642	85 %
Sunnhordaland og Austevoll	59 422	-9 523 912	-21 %	-10 610 519	-24 %
Turistrute Hardanger	40 551	-2 409 108	-35 %	-2 469 496	-36 %
<b>Totalt</b>	<b>58 944</b>	<b>-24 463 182</b>	<b>-13 %</b>	<b>-35 595 354</b>	<b>-18 %</b>

## Inntekter og kostnader knytt til skuleskysst og ungdomsbilletter fordelt på samband

## Estimert inntekt i dag fra Ungdom og Skoleskysst billetter

Inntekt estimert for registrering av Skoleskysst og Ungdomskort er basert på barnebillett pris på den aktuelle strekningen. I datagrunnlaget var registreringer originalt 0 kr. Salg av Ungdomskort har i originalt datagrunnlag inntekt som vist under, men for videre analyser er estimert inntekt for denne billetttypen nullset ut.

Registrering av Skoleskysst		
key_rutenavn	reisende_est	inntekt_est
⊖ Ekspressbåt Nordfjord og Sogn	<b>671</b>	<b>43 771</b>
Reg Skolekort	665	43 399
Skulekort Grunnsk reg	6	372
⊖ Flora, Bremanger, Vågsøy	<b>9 591</b>	<b>240 009</b>
Bruk Periodekort Barn	369	9 996
Reg Grunnskole	1 521	29 667
Skulekort GSK Reg	7 701	200 346
⊖ Gulen og Solund	<b>566</b>	<b>10 405</b>
Reg Grunnskole	223	3 973
Reg Grunnskole	343	6 432
⊖ Lærdal, Vik og Høyanger	<b>2</b>	<b>12</b>
Reg Grunnskole	2	12
<b>Totalt</b>	<b>10 830</b>	<b>294 197</b>

Salg av Ungdomskort		
key_rutenavn	reisende_est	Inntekt_org
⊖ Ekspressbåt Nordfjord og Sogn	<b>1 256</b>	<b>87 450</b>
Salg Ungdomskort	1 256	87 450
⊖ Flora, Bremanger, Vågsøy	<b>26</b>	<b>9 730</b>
Sal ungdomskort	18	6 735
Salg Ungdomskort	8	2 995
⊖ Lærdal, Vik og Høyanger	<b>3</b>	<b>1 095</b>
Salg Ungdomskort	3	1 095
⊖ Sunnhordaland og Austevoll	<b>41</b>	<b>15 530</b>
30-dagersbillett Ungdom	41	15 530
<b>Totalt</b>	<b>1 326</b>	<b>113 805</b>

Registrering av Ungdomskort		
key_rutenavn	reisende_est	inntekt_est
⊖ Ekspressbåt Nordfjord og Sogn	<b>24 179</b>	<b>4 996 944</b>
Reg Ung Vestland	21 183	4 557 254
Reg Ungdomskort	2 127	377 493
Skulekort VGS reg	869	62 197
⊖ Flora, Bremanger, Vågsøy	<b>3 082</b>	<b>153 305</b>
Reg VGskole	79	2 295
Reg ungdomskort Vestland	1 280	53 052
Reg Ungdomskort	525	30 796
Skulekort VGS reg	1 198	67 163
⊖ Gulen og Solund	<b>8 555</b>	<b>81 003</b>
Reg VGskole	2 948	25 589
Reg Ungd.k	226	10 083
Reg ungdomskort Vestland	80	3 949
Reg Ungdomskort	1	54
Reg UngVestland	10	540
VGS Reg	5 290	40 788
⊖ Kvinnherad, Våge-Os, Rosendal-Bergen	<b>211</b>	<b>42 028</b>
Reisebevis Ungdom Mobilapp	211	42 028
⊖ Lærdal, Vik og Høyanger	<b>140</b>	<b>2 113</b>
Reg ungdomskort Vestland	97	1 406
Reg Ungdomskort	33	588
Reg VG_SKOLE	10	119
<b>Totalt</b>	<b>36 167</b>	<b>5 275 393</b>