



Arkivnr: 2018/10723-2

Saksbehandlar: Hanne Alver Krum

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.11.2018
Fylkesutvalet		21.11.2018

### Prisar på båtsambanda i Hordaland

#### Samandrag

Pål Kårbø, KrF, sette på vegner av KrF, A, Sp, SV, MDG, V, Frp og H i møte i Fylkesutvalet i juni 2018 fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Fylkesutvalet bed om at rådmannen snarast legg fram ei sak, herunder økonomi, som syner korleis takstane for båtruta Bergen/Nordhordland og båtrutene i Sunnhordlandsbassenget vert i samband med den nye takstsonestrukturen, og korleis desse evt. kan harmoniserast. Partia ønskjer også at saka omtalar persontakstar på ferger.»

Takstane for båtrutene i Hordaland vart ikkje endra i samband med den nye takstsonestrukturen. I denne saka gjer fylkesrådmannen greie for ulike modellar for båttakstane i Hordaland. Ønsket er å gjere takstsystemet for båt enklare og meir kundevennleg, og å legge betre til rette for sal av båtbilletter i app. Anbefalinga er å halde fram med eigne takstar for båt, og ikkje innlemme båtprisane i takstmodellen for buss/bybane. Årsaka er mellom anna monaleg større driftskostnader på båt.

Ferjeprisane i Hordaland følgjer riksregulativet, og persontakstar på ferje går fram av dette. Med innføring av autopassregulativet vil personbetaling på ferje falle bort. Endeleg tidspunkt for innføring av dette er enno ikkje klårt, men ein legg til grunn at autopassregulativet vert innført samstundes som bruttokontrakt trer i kraft for dei einskilde sambanda. Persontakstar på ferje er såleis ikkje omtalt i denne saka.

**Økonomi:** Innføring av ny modell for prising av båtruter i Hordaland i høve tilrådinga vil gi ein reduksjon i inntekter til Skyss på 3-4 millionar i året

**Klima:** Ingen påverknad

**Folkehelse:** Ingen påverknad

**Regional planstrategi:** Ingen påverknad

#### Forslag til innstilling

1. Båtrutene i Hordaland vert prissett med eigne prisar for båt etter ny avstandsbasert takstmodell. Dette vil også inkludere båtsambandet mellom Kleppestø og Strandkaien («Askøyruta»).
2. Fylkesrådmannen startar arbeidet med å førebu innføring av ny avstandsbasert takstmodell for båt. Ny takstmodell for båt blir implementert 1. februar 2020.
3. Endeleg prisnivå ved implementering vert beslutta som ein del av budsjettet for 2020.

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
Fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 30.10.2018

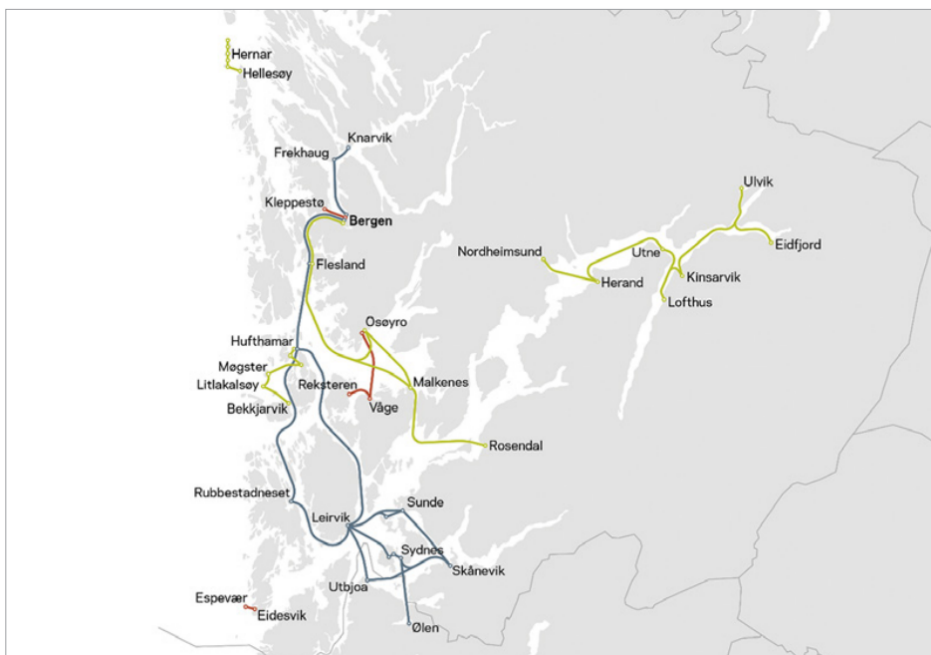
### 1. Bakgrunn – båtrutene i Hordaland i dag

Hordaland fylkeskommune ved Skyss har kontraktar for totalt ni båtsamband i fylket. Båtsambanda har ulike funksjon. Nokre av sambanda er viktige for å halde oppe eit kollektivtilbod i område der det ikkje er anna transporttilbod, medan andre er supplement til buss og privatbil/ferje. Nokre samband er i hovudsak retta mot skule- og arbeidsreisande, og nokre har turistar og fritidsreisande som dei viktigaste kundane. Undersøkingar om bord i båtane syner svært høg tilfredsheit blant dei reisande når det gjeld at båten er punktleg og at mannskapet har god serviceinnstilling, medan rutetilbodet får lågare skår.

Reisetala frå 2017 viser totalt 1 234 millionar passasjerar med båt. Dette utgjer omlag to prosent av det samla talet for påstigande i kollektivtrafikken for buss, bybane og båt. Askøyruta og Nordhordlandsruta står til saman for i overkant av halvparten av dei reisande med båt i 2017. Med bakgrunn i folketalsutviklinga og påfølgjande trafikkvekst er det grunn til å rekne med at det også er eit potensial for fleire reisande på desse sambanda.

Brutto kostnader knytt til båtdrifta totalt utgjer om lag 176 millionar kroner, dette svarar til omkring sju prosent av dei totale bruttokostnadane til kollektivdrifta. Kontrakten for Sunnhordlandsruta og lokalbåt Austevoll står for vel 97 millionar kroner, og Askøyruta og Nordhordlandsruta for til saman 36 millionar kroner. På desse tre sambanda har ein bruttokontraktar med operatørane, slik at billettinntektene går til fylkeskommunen.

Tilskottsandelen totalt for alle båtkontraktane i fylket er på 72 prosent. Hordaland fylkeskommune subsidierer kvar påstigande båtpassasjer med i snitt kr 124 (gjeld bruttokontraktane), og talet varierer frå 34 til 720 kroner i snitt for dei ulike rutene. (Kjelde: Trafikkplan båt)



Figur 1 - Dagens båtsamband i Hordaland

## 2. Kvifor ny takststruktur

Prising av båtsambanda er ikkje basert på ein felles modell eller struktur, men i hovudsak er det lagt ulike avstandsprinsipp til grunn for prisen. Askøyruta er prisa som om det var ei bussrute. Det ligg føre eit politisk vedtatt om øvre grense for pris på periodebillettane, noko som gjer at mellomlange og lange reiser i praksis vert prisa likt.

Spørsmålet om ein forenkla takstmodell for båtsambanda har vorte aktualisert etter at ny takstsonemodell for buss og bybane trådde i kraft 1. august 2018.

I arbeidet med ein ny takstmodell for båtsambanda har ein sett som mål at modellen skal:

- vere enkel å forstå og bruke for dei reisande
- påverke inntektene til Skyss minst mogleg
- gi ei meir rettvis prissetting av dei ulike sambanda og strekningane
- vere mogleg å gjennomføre innanfor dagens operatørkontraktar

Det siste punktet heng saman med at det i dag er eit problem med attståande passasjerar på nokre av avgangar og strekkingar. Å sette inn fleire avgangar med båt kostar meir enn ei tilsvarande auke i kapasiteten med buss, og i dei fleste tilfelle er det heller ikkje mogleg å sette inn fleire båtar på kort varsel.

## 3. Ulike modellar som er vurdert

Basert på spørsmål og innspel, og på erfaringar frå innføringa av ny takstsonemodell for buss og bybane, har ein vurdert tre ulike takstmodellar:

- a) Felles sonebasert takstmodell for buss/bybane og båt (same takstmodell for buss/bybane og båt)
- b) Sonebasert takstmodell for båt (eigen takstmodell for båt)
- c) Avstandsbasert takstmodell for båt (eigen takstmodell for båt)

I modellane b og c har ein òg vurdert at Askøyruta bør inngå i takstmodell for båt. For å forenkle prisstrukturen tilrår ein også å ta bort ordninga med 50 prosent rabatt på tur/retur-billett på einskilde strekkingar.

### a. Felles sonebasert takstmodell for buss/bybane og båt

I ein sonebasert modell der ein ikkje skil mellom bussbillettar og båtbillettar gir éin billett rett til éi reise, uavhengig av framkomstmiddel. I dag er dette berre tilfelle på Askøyruta. Årleg inntektsbortfall ved innføring av ein slik takstmodell er berekna til i overkant av 22 millionar kroner.

Modellen vil gjere det monaleg rimelegare å reise med båt samanlikna med i dag, og mange reisande som i dag tar buss vil etter alt å døme heller velje båt dersom prisen er den same. I tillegg til bortfallet av inntekt vil ein såleis også få vesentleg høgare kostnader som følgje av at kapasiteten på fleire av båtsambanda vil måtte aukast.

Med bakgrunn i tapte inntekter og auka kostnader har fylkesrådmannen vald å ikkje vurdere denne modellen ytterlegare.

### b. Sonebasert takstmodell for båt

Ein eigen takstmodell for båt basert på geografiske soner vil gi same prisprinsipp for båt som ein har for buss/bybane, men med egne takstsoner for båt.

For buss/bybane har innføring av store geografiske takstsoner gitt ein vesentleg enklare prisstruktur, sjølv om modellen kan verke noko mindre rettvis enn ein avstandsbasert modell der ein betalar meir jo lengre ein reiser. Ei av dei viktige føremonene med ein slik takstmodell for buss er moglegheita for sjølvbetente billettsystem. Reisande med buss veit ofte ikkje namnet på haldeplassen dei skal til eller frå, og tekniske løysingar for sjølvbetening vert tunge og lite brukarvenlege. Talet på båtkaiar er under 50, og dei som reiser med båt veit som oftast namnet på kaia eller vil lett kunne finne dette. I tillegg er det mindre vanleg med overgang frå ei båtrute til ei anna enn overgang mellom ulike busslinjer.

For at ikkje inntektsbortfallet skal bli for stort, er det vurdert at prisen på Askøyruta ville måtte setjast høgare enn i dag ved innføring av ein sonebasert takstmodell for båt. Dersom ein sett pris for éi sone til 37 kroner

slik prisen er på Askøyruta i dag, vil også andre båtreiser som skjer innanfor éi sone måtte prisast på same måte. Dette ville ha store konsekvensar for inntektene til Skyss, jf. berekninga for modell a.

Ei av utfordringane med ein sonebasert modell er at det vert få trinn i modellen og at det dermed vert store prishopp ved sonepassering. Alt i alt vil ein sonebasert takstmodell for båt føre til at nokre reiser vert mykje billigare enn i dag, medan andre vert vesentleg dyrare. Mellom anna vil ein del kortare reiser med båt i Sunnhordland verte monaleg dyrare grunna sonekryssing. Dette er ikkje i tråd med målet om ei meir rettvis prissetting av dei ulike sambanda og strekningane.

Om ein legg til grunn ein pris på 50 kroner for reiser innanfor éi sone vil ein sonebasert takstmodell for båt gi ei inntektsauke til Skyss på om lag 1 million kroner i året. Dette skuldast primært takstauke på Askøyruta og høgare prisar på fleire populære båtstrekningar i Sunnhordland.

Ei heilskapleg vurdering gjer at fylkesrådmannen ikkje tilrår ein sonebasert takstmodell for båt.

### **c. Avstandsbasert takstmodell for båt**

Dagens takstmodell for båt i Hordaland er primært basert på avstand, og ein har i arbeidet med ny takstmodell vurdert ulike typar avstandsbaserte modellar. Det er eit mål å unngå for mange priskombinasjonar, slik at modellen vert enkel å forstå og bruke samstundes som prissettinga av dei ulike sambanda og strekningane vert opplevd som mest mogleg rettvis.

Ein har derfor utgreidd ein modell med «trappetrinn» av like avstandsgrupper, der kvart trinn får ein pris. Fleire inndelingar har vorte gjennomgått, og ein har landa på at trinn på 3,75 nautiske mil vil vere hensiktsmessig. Med ein slik modell vert det ikkje alt for store endringar frå dagens prisar, samstundes som prisstrukturen blir forenkla.

Forslaget inneber at ei reise på 2,5 nautiske mil vert prisa likt med ei reise på 3,5 nautiske mil, medan ei reise på 4 nautiske mil vil verte noko dyrare. For å harmonisere prisane på tvers av sambanda er det også tilrådd at ein endrar noko på relasjonen mellom pris for enkelt- og periodebillett.

For Askøyruta vil dette innebære at prisen for enkeltbillett blir den same som i dag, medan periodebillett vert noko dyrare. For Nordhordlandsruta vil prisen for enkeltbillett gå noko opp, medan prisen for periodebillett vil gå noko ned. Samanlikna med reiser av tilsvarande lengde i Sunnhordland, så er ruta i Nordhordland i dag prisa lågt når det gjeld einskildebillett.

Totalt er inntektsbortfallet som følgje av innføring av denne modellen berekna til om lag 3-4 millionar kroner årleg. Her er det lagt til grunn at Askøyruta vert prisa som ein båt, og ikkje som ein buss slik det er i dag.

## **4. Konsekvensar for inntekter og etterspurnad**

Endringar i prisstruktur på eit område kan påverke etterspurnad i andre delar av kollektivsystemet. I arbeidet med å utgreie ny takstmodell for båt har ein også vurdert moglege konsekvensar for inntekter og etterspurnad.

Det er ikkje mogleg å finne ein takstmodell som både harmoniserer prisane og gjer modellen enklare, og ikkje fører til store prisendringar for kundane samstundes som inntektene til fylkeskommunen vert uendra. Delar av årsaka til dette ligg i dagens prisstruktur, der prinsippa for prisar på dei ulike rutene ikkje er like. Dersom prisen for kunden skal vere lik for same reiselengde, vil nokon få det billegare, medan andre vil få ei prisauke.

Dersom prisen går ned er det sannsynleg at dette vil føre til auka etterspurnad, noko som igjen kan gi kapasitetsproblem. For båt er det langt dyrare å setje inn supplering enn det er for buss, og det kan vere vanskeleg å få tak i tilgjengelege båtar. Anbudskontraktane er lange, og endringar i kapasitet må så langt som mogleg skje i samband med ny kontraktperiode.

## **5. Marknadsmessige konsekvensar**

I kollektivstrategien står det at Skyss skal gjere det enkelt å velje riktig billett og å betale for denne:

Det må vere enkelt å finne ut kva type billett som er best egna til mine reisevanar, det skal vere raskt og intuitivt å kjøpe denne, og kanalane for sal må vere tilpassa kundane sine behov.

Dagens prisstruktur på båt er ikkje lik for alle sambanda, og kan til dels verke ulogisk. Kjøp av billettar er berre tilgjengeleg om bord eller på billettautomatar, og det er mange ulike prisar og moglege kombinasjonar. Ein enklare takstmodell vil gjere det mogleg å tilby førehandssal av båtbillettar gjennom appen Skyss Billett. Dette vil gjere det vesentleg enklare for dei reisande å kjøpe billett, og det vil også gi større heilskap i kollektivtrafikken i Hordaland ved at skillet mellom billettar til båt og billettar til buss/bybane vert mindre.

Samstundes som ein forenkla billettprisane er det derfor ønskeleg å tilby billett kjøp via app.

## 6. Samanlikning av ulike modellar

	1. Sonemodell (lik pris)	2. Sonemodell (ulik pris)	3. Avstandsbasert modell
<b>Enkelhet</b>	Enkel å forstå, lett å kommunisere og følger same modell som for buss og bane. Ikkje like stor grad av «rettferdighet» som avstandsbasert.	Enkel å forstå, lett å kommunisere og følger same modell som for buss og bane. Ikkje like stor grad av «rettferdighet» som avstandsbasert.	Relativt få pristrinn, med en logisk oppbygging og grad av «rettferdighet» i modellen
<b>Inntektspåverking</b>	Svært kostbar modell med både høgt inntektstap og forventa økt kostnadsbilde knytt til supplerer.	Mindre påverking i Sunnhordland totalt sett, men enkelte strekningar vil oppleve store endringar i pris	Ikkje mulig å få til en provenynøytral løysning utan at prisen på Askøybåten og Nordhordlandsbåten aukast.
<b>Konkurranssevriding</b>	Antatt at modellen vil få store følgjer for etterspørselen av båtreiser.	På enkelte strekningar mellom Sunnhordland og Bergen vil man potensielt få en stor vriding frå buss til båt pga. prisreduksjon	Potensiale for vriding i Sunnhordland, men primært periodebilletter som blir vesentlig billegare
<b>Harmonisering</b>	Modellen legg godt til rette for ei prisharmonisering, men krevje prisoppgang på Askøybåten.	Prisharmonisering mellom Askøybåten, Nordhordlandsbåten og Sunnhordlandsrutene vil være utfordrande	Gode muligheter for harmonisering, men vil krevje prisoppgang på Nordhordlandsbåten

Figur 2 - Samanlikning av ulike modellar. «Lik pris» tyder at sonemodellen har same pris for båt som for buss/bybane, medan «ulik pris» tyder at sonemodellen har egne prisar for båt.

## 7. Tilråding

Med utgangspunkt i ei heilskapleg vurdering av enkelheit for kundane, påverknad på inntekter og etterspurnad og grad av harmonisering av prisar, tilrår fylkesrådmannen at ein innfører ein eigen avstandsbasert takstmodell for båt.

Ein slik modell vil til dømes føre til at einskildbillettar frå Knarvik til Bergen går opp med om lag 20 kroner, medan 30 dagars periodebillettar går ned med om lag 50 kroner. Pendlarar i Nordhordland vil dermed ikkje kome dårlegare ut enn dei gjer i dag i ein slik modell.

Som følgje av prinsippet om ein eigen takstmodell for båt, vil prisane for Askøyruta verte endra. Dette fører til at dei som reiser på denne strekninga og tar både båt og buss/bybane får dyrare enkeltbillett, og at prisen på periodebillettar går opp for alle dei reisande på dette sambandet.

## 8. Prisstruktur

I den tilrådde modellen vert følgjande endringar og justeringar lagt til grunn:

### Inndeling i avstandsgrupper

For å forenkla prisstrukturen vert det innført ein trappetrinnsmodell med avstandsgrupper på 3,75 nautiske mil. Det vil sei at alle reiser innanfor denne avstandsgruppa vert prisa likt.

### Prisauke per avstandsgruppe

Einskildbillett og periodebillett er i dag prisa noko ulikt. For å unngå at korte reiser vert vesentleg dyrare, vert det tilrådd ei mindre prisauke på dei kortaste reisene, medan mellomlange reiser har ei noko større

prisauke for å unngå at desse vert for rimelege. Dei lange reisene får ei prisauke på om lag same nivå som dei korte.

Ein enkeltbillett vaksen for ei reise på inntil 3,75 nautiske mil vil i modellen koste 37 kroner, medan tilsvarende billett for ei reise på mellom 3,75 og 7,5 nautiske mil vil koste 57 kroner. Ei reise på mellom 63,75 og 67,5 nautiske mil vil koste 463 kroner. Ein 30-dagars periodebillett vaksen vil på dei same strekningane koste høvesvis 980, 1 080 og 3 330 kroner.

#### Prisnivå

Alle priseksempel i saka er basert på 2018-prisar, og det er ikkje teke omsyn til årlege prisjusteringar i tida mellom no og 1. februar 2020. Endeleg prisnivå må ein såleis komme attende til i samband med handsaminga av budsjett for 2020.

#### Pristabell vaksen

Prisar		
Avstand i NM	Einskildbillett vaksen	30 dagar vaksen
0-3,75	kr 37	kr 980
3,76-7,5	kr 57	kr 1 080
7,51-11,25	kr 77	kr 1 230
11,26-15	kr 112	kr 1 380
15,01-18,75	kr 142	kr 1 530
18,76-22,5	kr 172	kr 1 680
22,51-26,25	kr 202	kr 1 830
26,26-30	kr 232	kr 1 980
30,01-33,75	kr 262	kr 2 130
33,76-37,5	kr 289	kr 2 280
37,51-41,25	kr 316	kr 2 430
41,26-45	kr 343	kr 2 580
45,01-48,75	kr 368	kr 2 705
48,76-52,5	kr 393	kr 2 830
52,51-56,25	kr 418	kr 2 955
56,26-60	kr 433	kr 3 080
60,01-63,75	kr 448	kr 3 205
63,76-67,5	kr 463	kr 3 330

#### Priseksempel

Dagens modell					Ny modell	
PÅSTIGNING	AVSTIGNING	Avstand	Einskildbillett vaksen	30d. Periodebillett	Einskildbillett vaksen	30d. Periodebillett
Leirvik	Ranavik	6,1 NM	76 kr	1500 kr	57 kr	1080 kr
Sunde	Leirvik	7,9 NM	91 kr	1615 kr	77 kr	1230 kr
Bergen	Sunde	57,5 NM	411 kr	3130 kr	433 kr	3080 kr
Bergen	Rubbestadneset	43,2 NM	349 kr	3130 kr	343 kr	2580 kr
Flesland	Leirvik	39 NM	381 kr	3130 kr	316 kr	2430 kr
Skånevik	Leirvik	15,4 NM	143 kr	2225 kr	142 kr	1530 kr
Bergen	Hufthamar	21,8 NM	208 kr	2940 kr	172 kr	1680 kr
Bergen	Kleppestø	3,2 NM	37 kr	810 kr	37 kr	980 kr
Bergen	Knarvik	9,71 NM	53 kr	1285 kr	77 kr	1230 kr
Utbjoa	Ranavik	9,5 NM	98 kr	1760 kr	77 kr	1230 kr

## 9. Implementering

Det er omfattande å legge om til ny takstmodell, og det er mange omsyn ein må ta. Mellom anna er det naudsynt å gå i dialog med operatørane omkring billetteringsrutinar, salskanalar mv. Arbeidet vil krevje tid om ein skal redusere moglegheitene for negative og uføresedde konsekvensar.

I tillegg er det eit ønske om å tilby kjøp av båtbilletter i ein felles billettapp for heile Hordaland. For å få dette til må det gjerast større endringar i appen Skyss Billett. Slike endringar er planlagde i 2019, slik at ein innan 2020 vil kunne tilby dei reisande ein app med funksjonar for både billettkjøp på båt, plassbestilling og kjøp av kombinasjonsbilletter båt-buss/bybane.

Etter fylkesrådmannen si meining vil dette vere eit viktig skritt i retning av å modernisere og forenkle billettkjøp for dei båtreisande.

Mellombels løysing for plassreservasjon for ruta frå Strandkaiterminalen og Flesland kai til Austevoll og Sunnhordland vert det jobba med i eigne prosess.

## 10. Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen meiner at harmonisering på tvers av båtsamband og ein felles takstmodell for båt i Hordaland er ei naudsynt og viktig endring. Modellen må vere enkel og rettvis, samstundes som ein legg til rette for å selje billetter i nye kanalar.

Etter fylkesrådmannen sitt syn vert heilskapen best ivaretatt gjennom ein ny avstandsbasert modell, der reiselengda avgjer prisen på reisa.

I Sogn og Fjordane har ein i dag ein rein avstandsbasert prising, dvs. at lengda på reisa bestemmer prisen. Dette gjer at ein ved val av ein avstandsbasert modell for prising av båtreiser har større føresetnadar for å kunne harmonisera modellane i nye Vestland fylkeskommune.

Framlegget er derfor at ein jobbar vidare med innføring av ein ny avstandsbasert takstmodell for båt i Hordaland, med sikte på innføring 1. februar 2020.