

Arbeidsdokument 50287

Oslo 14.01.2013

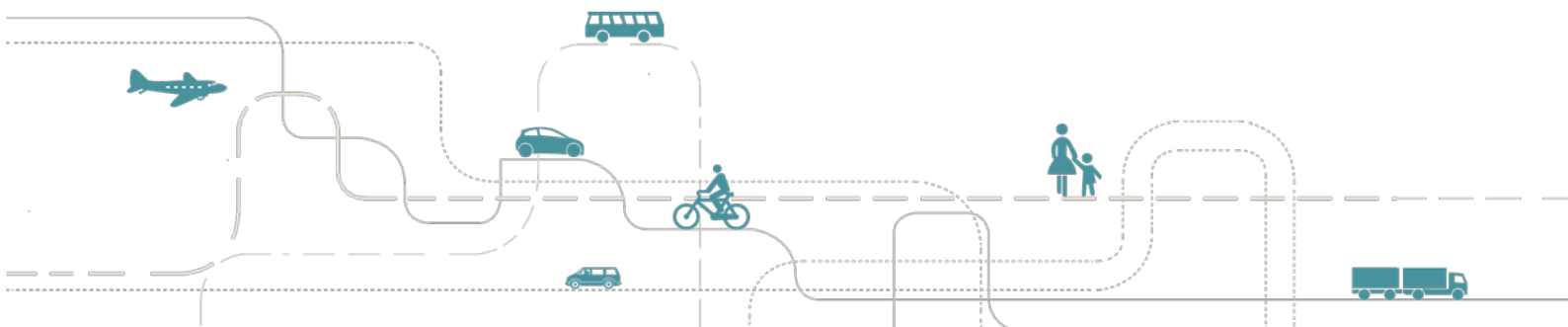
Prosjekt 3863a

Viggo Jean-Hansen

Nye båtruter mellom Aurland og Sogndal og mellom Vik og Sogndal

Innhold

1 Nye båtruter Aurland - Sogndal og Vik -Sogndal.....	2
1.1 Problemstilling	2
1.2 Dagens hurtigbåtrute mellom Flåm og Sogndal.....	2
1.3 Premissene for hurtigbåtrutene	3
2 Dagens transporttjenester som tilbys fra Vik og Aurland	4
2.1 Sjøtransport	4
2.2 Dagens busstransport.....	6
2.3 Arbeidsreisende fra Vik og Aurland til og fra Sogndal	7
3 Hurtigbåtkostnader.....	8
3.1 Innholdet i kostnadene til hurtigbåter	8
3.2 Kravet til bemanning av hurtigbåtruter	10
3.3 Kostnadene med hurtigbåtruta mellom Aurland og Sogndal.....	10
4 Etterspørselen etter hurtigbåttjenester i indre Sogn	11
4.1 Generalisert reisekostnader for alternative reisevalg	11
4.2 Antall reiser med hurtigbåt mellom Aurland og Sogndal	14
4.3 Etterspørselen fra turister.....	19
5 Hvordan få flere arbeidsreiser med hurtigbåt?.....	22
6 Oppsummering og konklusjoner.....	23
Litteraturliste	25



1 Nye båtruter Aurland - Sogndal og Vik - Sogndal

1.1 Problemstilling

Sogn regionråd ønsker å vurdere hurtigbåtruter mellom Aurland - Sogndal og Vik-Sogndal. Det er særlig pendlere fra Aurland og Vik inn til Sogndal, og dessuten transport av elever til den videregående skolen i Sogndal som er fokusgruppene for transportene med hurtigbåt.

Sogn regionråd ønsker også at hurtigbåtrutene kan tilby transport til turister og pensjonister fra Vik og Aurland inn til Sogndal og steder som Fjærland og andre steder i regionen som turister kan ha interesse av å besøke.

Alternativet til hurtigbåt er å benytte egen bil eller buss i kombinasjon med ferge over Sognefjorden.

Vi vil besvare spørsmålene:

- Hvor mange vil benytte seg av et tilbud om reiser med hurtigbåt fra Vik og Aurland?
- Hva er kostnadene for en tjeneste med hurtigbåt inn til Sogndal fra Vik og Aurland?
- Hvor store passasjerinntekter kan en regne med på disse turene og hva vil dette koste i tilskudd fra fylkeskommunen og evt fra de kommunene som betjenes av båtruta?
- Er det mulighet å samordne rutene med å trafikkere med en båt?

1.2 Dagens hurtigbåtrute mellom Flåm og Sogndal

I dag er det en båtrute (BNR ruta) som går fra Flåm – Aurland - Undredal - Sogndal som er særlig beregnet for å frakte elever på videregående skole til og fra Sogndal. De fleste av elevene som benytter transporten, er hjemmeboende elever på trinn 1 på skolen i Sogndal.

Sogn regionråd har ønske at båtruten skal betjene fire passasjergrupper:

- Pendlere
- Skoleelever
- Turister
- Pensjonister

Det er særlig de to første gruppene som regionrådet ønsker at skal få et bedre transporttilbud enn de har i dag.

1.3 Premissene for hurtigbåtrutene

Sogn regionråd og kommunene mener det ikke er mulig å samordne rutene fordi dette blir for dårlig tjeneste i forhold til dagens løsning. De har også et krav om at transporttiden fra Vik og Aurland inn til Sogndal må være maksimalt 45 minutter.

Sogn regionråd forutsetter at det må være to båter som trafikkerer Vik – Sogndal og Aurland – Sogndal. Båtene kan stasjoneres over natten i Vik og Aurland.

BNR ruta skal ut på anbud i løpet av 2013. I dag har denne ruta stort sett betjent hjemmeboende skoleelever i Aurland kommune. Det har vært få andre trafikanter som har etterspurt tjenesten til BNR.

Det er naturlig at skoleelever har første prioritet for to nye ruter mellom Aurland og Sogndal og mellom Vik og Sogndal. Arbeidsreisende fra Aurland og Vik til Sogndal vil ved behov også reise med ruta. Dette betinger at de arbeidsreisende kan tilpasse sin arbeidstid til ruteavgangene.

Alternativt kan kommunene i Vik og Aurland tilby tjenester med større hurtigbåter som har avgangstider tilpasset personer som arbeider i Sogndal og som skoleelever også kan benytte. Dette vil medføre lengre skoledag for elevene og et stivt reisetilbud for arbeidsreisende (en aktuell tur fra Vik/Aurland om morgenen og en retur om ettermiddagen). Kostnadene til større hurtigbåtene vil bli vesentlig høyere enn turer med en mindre eldre hurtigbåt. Dersom vi forutsetter at prisene på tjenesten er på det nivået slik de er i dag, vil bidraget fra det offentlige (kommune eller fylke) måtte økes vesentlig.

Turister og pensjonister kan tilbys turer i tidsrommet mellom skoleruta til og fra Sogndal fra Vik og Aurland. Vi har sett det som en forutsetning at turene med turister og pensjonister skal dekke driftskostnadene til hurtigbåtene. Dette er gjort ut fra en tankegang at offentlige midler (enten de kommer fra kommunen eller fylket) ikke skal dekke kostnadene til turer som er motivert ut fra ferie- og fritidsformål. I slike tilfeller bør trafikantene dekke merkostnadene.

2 Dagens transporttjenester som tilbys fra Vik og Aurland

2.1 Sjøtransport

Nærmere om BNR ruta

Bergen og Nordhordaland Ruteselskap (BNR) har en skolerute som går mellom Aurland og Sogndal. Denne har en båt (MS Sea Express) som går Flåm-Aurland-Undredal-Sogndal og tar en time fra Flåm til Sogndal. Fra Aurland til Sogndal tar båten 50 minutter. Båten reiser innom Undredal i Aurland for å ta opp elever som skal inn til Sogndal videregående skole.

Båten har 40 passasjer seter og er bemannet med fører og en lettmatros/maksinist om bord. Båten har sterk motor og kan gjøre hele 40 knop, men marsjfarten er 35 knop.

Ruta går en tur om morgenen og en tur om ettermiddagen. Den starter kl 0645 på Flåm og er på Sogndal kai 0745 alle dager unntatt mandager (start 0740 fra Flåm) og har en retur kl 1535 fra Sogndal alle virkedager unntatt torsdager (kl 1445). Båtruta har en korresponderende buss fra kaia til skolen på Ingafossen i Sogndal som tar 5 minutter.

Billettutgiften er sterkt rabattert fordi de reisende er skoleelever med få unntak. Prisen for en tur som skoleeleven betaler er 50 kr. En voksen billett mellom Flåm og Sogndal koster 160 kr. Prisen reduseres til 145 kr for en voksen billett mellom Aurland og Sogndal, mens skoleelever betaler det samme (50 kr) uansett om de reiser fra Flåm, Aurland eller Undredal. For hjemmeboende skoleelever er transporten gratis.

Hurtigbåtruta Bergen-Sogn-Flåm-Bergen

Dette er en hurtigbåtrute som trafikkerer både Vik, Aurland og Sogndal til og fra Bergen. På grunn av anløpstidene er ruta ikke brukelig for personer som reiser fra Vik og Aurland til og fra vanlig arbeidstid. Men for enkelte kan det sporadisk være mulig å benytte seg av denne ruta.

Tabell 2.1. Utdrag av rutetabellen for hurtigbåtruta Bergen – Sogn – Flåm - Bergen som viser anløpstidene for stedene Vik, Sogndal og Aurland. Daglige avganger unntatt i helgen. Gjelder sommerruta fra 1/5-30/9.

Fra Bergen	Vik	Sogndal	Aurland
Tidspunkter hverdager DX67	1130	1220 (Leikanger)	1310
Til Bergen	Vik	Sogndal	Aurland
Tidspunkter hverdager DX67	0805	0705	Ingen anløp
Tidspunkter hverdager DX67	1710	1630 (Leikanger)	1540

De brukbare avgangene for arbeidsreisende er Sogndal – Vik om morgenen (0705-0805) og Aurland – Sogndal om ettermiddagen (1540-1630 (går bare til Leikanger) og muligens er avgangen fra Leikanger kl 1630 som ankommer Vik 1710.

Vinterruta (fra 1/10 til 30/4) går bare fra Vik om kvelden (kl 2005) til Sogndal og fra Sogndal (kl 0705) til Vik (kl 0805). Dette er avganger alle hverdager.

Morgenavgangen fra Sogndal til Vik tar 60 minutter på grunn av flere stopp (Leikanger og Balestrand) undervegs til Vik. Ettermiddagsavgangen fra Aurland (1540) går ikke inn til Sogndal, men trafikkeres bare til Leikanger og ankommer der 1630. Ettermiddagsavgangen til Vik (som ankommer Vik 1710) går ikke fra Sogndal, men fra Leikanger.

Ordinær billett for en voksen person Vik-Sogndal er 170 kr. Det er ikke oppgitt noen pris for Aurland - Sogndal, men Aurland - Leikanger er tilsvarende billettpris 155 kr og for Leikanger - Sogndal er prisen 99 kr. For reisende mellom Flåm og Leikanger er prisen oppgitt å være 185 kr for en voksen person. Det gis 25 % rabatt på ordinære priser for grupper på 2-11 personer.

Fergetilbudet

Mellom Vik og Sogndal er det fergen mellom *Vangnesnes – Hella* som er aktuell å benytte. Den har 23 daglige avganger og anløper fra kl 0530 til kl 2330. Den har 5 avganger om morgenen (fram til kl 0900) og seks avganger den andre vegen fra Hella til Vangnesnes etter kl 1500 frem til kl 1840. Frekvensen på fergen er litt hyppigere enn en fergeavgang per time. Seilingstiden er 15 minutter.

Mellom Aurland og Sogndal er den aktuelle fergen som brukes fergen mellom *Fodnes og Mannbeller*. Dette er en fergestrekning som er døgnåpen og har også en seilingstid på 15 minutter. Ferga har 54 avganger i døgnet. Den anløper hvert 20. minutt og går hele døgnet. Det er lavere frekvens om natten og kveldstid.

Fergetilbudet må sies å være så godt i forhold til busstilbudet at de fleste velger å reise med egen bil fra Vik og Aurland til og fra Sogndal.

2.2 Dagens busstransport

Fergereisen er en del av bussreisen for dem som velger å reise med buss. Fergebilletten er inkludert i bussbilletten ifølge ruteopplysningen 177 for Sogn og Fjordane.

Mellom Vik og Sogndal

Bussruten fra Vik til Sogndal tar fra 80 til 85 minutter avhengig av de enkelte bussavgangene. Dette inkluderer fergetiden. Prisen for en voksen person er 98 kr og for en skoleelev 74 kr.

Det er to avganger om morgenen på hverdager som er aktuelle for personer i jobb; fra Vik kl 0630 og kl 0715. Returen om ettermiddagen har flere alternativer; kl 1440 (sommer), kl 1530 (ellers), kl 1620, kl 1840 alle hverdager. Om kvelden er det to bussavganger; kl 2015 og kl 2205 (bare til Vangsnes i Vik kommune).

Det er 4 daglige avganger fra Vik til Sogndal.

Bussen er et mulig transportmiddel for arbeidsreisende fra Vik til Sogndal, men det er bare en avgang som er praktisk mulig å ta fra Vik til Sogndal om morgenen (kl 0630). Om ettermiddagen er det tre avganger fra Sogndal (kl 1530, kl 1620 og kl 1840).

Mellom Aurland og Sogndal

Lokalbussen fra Flåm via Aurland til Sogndal tar mellom 85 til 95 minutter fra Aurland. Prisen for bussreisen for en voksen person er 103 kr og en skoleelev betaler 78 kr for en enkeltreise.

Den første avgangen fra Aurland går kl 0605 og ankommer med bussbytte Sogndal kl 0735. Neste avgang er kl 0950. Det er 5 daglige avganger fra Aurland til Sogndal. For arbeidsreisende med vanlig arbeidstid er det bare en avgang som er aktuell.

Returen til Aurland fra Sogndal om ettermiddagen har to avganger fra Sogndal kl 1430 og kl 1710. Denne bussen går alle hverdager (den første også i helgen).

Sognebussen

Sognebussen er en busslinje som går mellom Bergen og Sogndal. Der koster en voksenbillett 169 kr for en enkeltreise med en voksen person mellom Aurland og Sogndal. Denne bussen tar 85 til 95 minutter fra Aurland til Sogndal og 15 minutter ekstra fra Flåm.

Den første avgangen fra Aurland går så vidt sent som kl 0950 og ankommer Sogndal kl 1115. Det går ytterligere 5 daglige avganger fra Aurland med Sognebussen.

Returen om ettermiddagen har tre daglige avganger fra Sogndal (kl 1425, kl 1650 og kl 1848).

Lokalbussen fra Aurland til Sogndal er mulig å benytte for arbeidsreisende. Den har to avganger om morgenen kl 0605 og kl 0735. Sognebussen er ikke noe alternativ for arbeidsreisende fordi den har for sen avgang.

Returen om ettermiddagen har et langt bedre tilbud med to avganger med lokalbussen (kl 1430 og kl 1710) og to avganger med Sognebussen som går 5 minutter etter lokalbussens avgangstider fra Sogndal.

2.3 Arbeidsreisende fra Vik og Aurland til og fra Sogndal

Konklusjonen på gjennomgangen av transporttjenester mellom Vik og Sogndal og mellom Aurland og Sogndal gir at det er mulig å benytte kollektivtransport med buss, dersom en er villig til å benytte opp mot 3 timer på arbeidsreisen til og fra Sogndal. Antakelig vil den reisende også måtte inkludere en del skjult ventetid fordi det er få avganger om ettermiddagen fra Sogndal.

(Skjult ventetid er ventetid som den reisende ikke har fulle valgmuligheter for sin tidsbruk, men må vente til neste avgang. Ordet ”skjult” er brukt fordi den reisende oppholder seg ikke på avgangsstedet for transportmidlet, men det begrenser valgmulighetene for tidsbruken. Skjult ventetid er en ulempe for den reisende.)

Bruk av egen bil er langt mer fleksibelt og særlig mellom Aurland og Sogndal som har et svært frekvent fergetilbud. Mellom Vik og Sogndal er fergetilbudet dårligere, men kan ikke sies å være dårlig. Reisetiden er om lag den samme som bussen.

En hurtigbåtreise med 45 minutters reiseavstand til Sogndal vil redusere reisetiden til det halve. Dagens reisetid med egen bil er beregnet til 64 minutter fra Vik og 69 minutter fra Aurland (Gule sider) pluss seilingstiden med fergene på 15 minutter. Det er ikke inkludert noe ventetid på fergekaia i denne reisetiden.

Avstanden mellom Vik og Aurland og Sogndal er begge mellom 22 og 23 nautiske mil. Med en reisetid på 45 minutter vil hurtigbåtene gå med en hastighet på minst 31 knop. Det vil si at reisetiden om lag halveres i forhold til dagens buss/ferge løsning.

Billettprisen fra Aurland i dag med BNR ruta ligger på 145 kr per enkeltreise. Dette er noe høyere pris enn buss/ferge som ligger på 130 kr. Det kan aksepteres noe høyere pris fordi reisetiden er så vidt mye kortere. For skoleelever er det et premiss at prisen ligger som i dag med BNR ruta (50 kr per reise). Hjemmeboende elever betaler ikke for transportene med båtruta. Billettinntektene blir derfor små i forhold til kostnadene til BNR ruta.

Vik – Sogndal har ikke noe annet tilbud enn lokal buss og ferge (ingen ekspressbuss). Men hurtigbåten Bergen – Sogn har daglige avganger fra Leikanger til Vik om ettermiddagen kl 1630 som ankommer Vik kl 1710. Båtrutas tidtabell går fra Sogndal om morgenen og derfor er ikke tilpasset arbeidsreisende fra Vik.

3 Hurtigbåtkostnader

Data vi har fått fra SSB for hurtigbåter fra båter som er i drift indikerer at kostnadene per nautisk mil ligger for en eldre mindre hurtigbåt på 260 kr per nm. For en nyere båt på samme størrelse ligger kostnaden 50 % høyere enn dette.

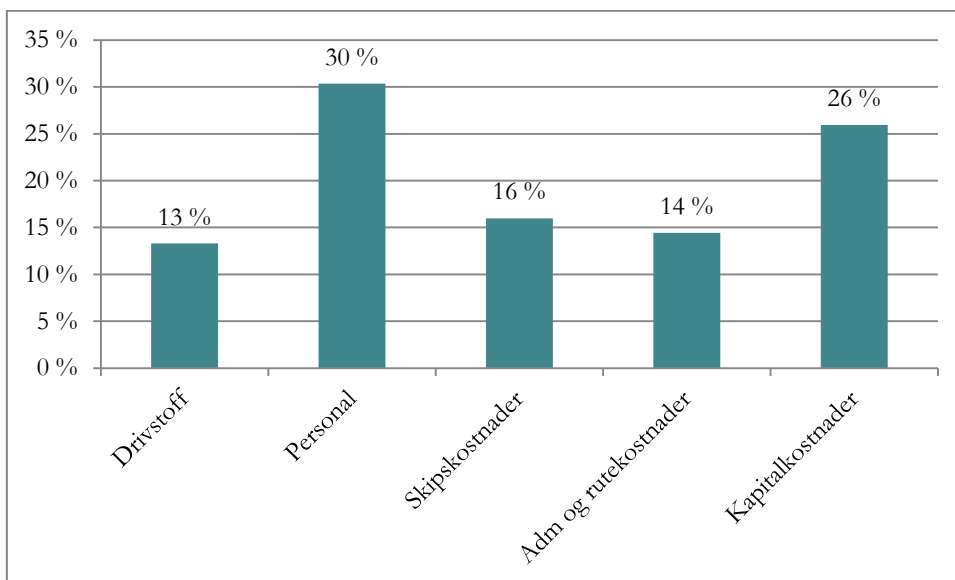
For større hurtigbåter ligger kostnadene på rundt 500 kr per nautisk mil viser tallene fra SSB. Tall som er gitt i årsrapporten til Ruter oppgis å ha en kostnad på 579 kr per nautisk mil i 2011. Men dette er større båter som har mange passasjerer og kan ikke sammenlignes med BNR rutas trafikkgrunnlag.

I gjennomsnitt var kostnaden med båtruter 390 kr per nautisk mil i 2012 i følge statistikken til SSB. Men dette er båter som er større enn dem som er aktuelle for å trafikere over Sognefjorden (i gjennomsnitt har båtene i SSBs statistikk 158 seter). Kostnadene per sete per nautisk mil blir mye lavere med større båter, Årlig kostnad for en slik båt er 10 - 11 mill kr, mens BNR ruta hadde en årlig kostnad i 2012 på 3,2 mill kr.

3.1 Innholdet i kostnadene til hurtigbåter

Hva er det som er kostnadsdrivende i trafikk med hurtigbåter?

Dersom vi deler inn kostnadene i fem deler, får vi et inntrykk av hvordan kostnadene påløper driften av en hurtigbåt.

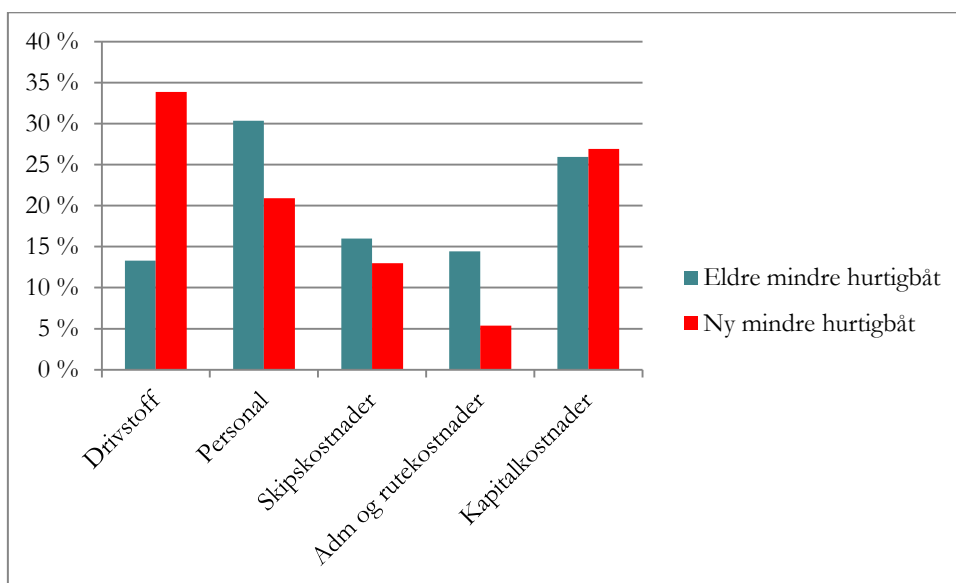


Figur 3.1 Kostnadsfordeling for en eldre mindre hurtigbåt. Kilde SSB

Kostnadene til drivstoff er en kostnadspost som kan variere med hastigheten på båten. Denne kan øke en del på bekostning av de andre postene. Vi ser at de variable

driftskostnadene er 74 %, mens kapitalkostnader er faste kostnader som er uavhengige av driften. Med en eldre båt er det personalkostnadene som er høyest kostnadsandel.

Sammenligner vi med en nyere båt som går med høy fart er drivstoffkostnadene langt høyere. Samtidig er kapitalkostnadene høyere. Forskjellene i kostnadsandeler er vist i figur 3.2 nedenfor.



Figur 3.2 Kostnadsfordelingene for en eldre og en nyere mindre hurtigbåt.

De nominelle kostnadene er 50 % høyere per nautisk mil ved en ny i forhold til en eldre båt. Personalkostnadene (bemanningen) for de to båtene er like i nominell verdi.

Driftskostnadene for en ny mindre hurtigbåt øker, fordi drivstoffkostnadene øker. Skipskostnader omfatter reparasjons- og vedlikeholdskostnader, forsikringspremie, smøreolje og andre kostnader som leiekostnader som må leies inn for å betjene ruta når båten er til reparasjon. Leiekostnadene og reparasjonskostnadene faller rimeligvis i andel med en nyere i forhold til en eldre båt, mens utgiftene til forsikringspremie øker.

Det er derfor essensielt for kostnadene på tjenesten som tilbys om skal være en nyere hurtigbåt som skal gå i toppfart fra Vik og Aurland inn til Sogndal eller en eldre båt som den som trafikkerer Aurland – Sogndal i dag. En større båt vil ha vesentlig høyere kostnader, fordi både bemanningen må økes med minst 50 % og kostnadene til drivstoff vil også øke vesentlig.

Det generelle bildet av kostnadsfordelingen mellom passasjerer og offentlige tilskudd med hurtigbåt, får vi fra SSBs statistikk over kollektivtrafikken med båt. Den viser at passasjerene betalte i 2012 1/3 av kostnadene, mens 2/3 ble dekket av kommune eller av fylket.

3.2 Kravet til bemanning av hurtigbåtruter

Indre deler av Sognefjorden er et farvann som ikke krever ekstra bemanning fordi det regnes som stille farvann med begrenset trafikk.

Sjøfartsdirektoratet opplyser at dersom båten oppfyller krav om begrenset lengde, motorytelse og fart er det tilstrekkelig med 2 personer om bord. Kravene er at båten ikke er lenger enn 24 m langs vannlinjen, motorytelsen skal være under 750 kw og antall personer om bord skal være under 50 personer.

MS Sea Express oppfyller disse kravene og kan med en bemanning på to personer (fører/navigatør og en lettmatros/maskinist) ta 48 passasjerer om bord. BNR opplyser i sitt rutehefte at MS Sea Express tar bare 40 passasjerer.

3.3 Kostnadene med hurtigbåtruta mellom Aurland og Sogndal

BNR ruta har lav kostnad i det anbudet selskapet har med Aurland kommune. Kilde for verdien av anbudet er gitt av ordfører Noralv Distad i Aurland kommune. Kostnadene båten har i anbudet er om lag 290 kr per nautisk mil. Ruta er bare drevet 42 uker i året og med en tur om morgenen og en om ettermiddagen på virkedagene. Det er ingen transporter lørdag og søndag. Dette bidrar til at BNR har ruta lav ruteproduksjon, og dermed også antakelig dårlig lønnsomhet for eieren av hurtigbåten.

Aurland kommune får refundert 750 000 kr årlig fra fylkeskommune for å drive båtruta. Fylkeskommunen mener at en skolerute med buss mellom Flåm og Sogndal ville ha kostet om lag et slikt beløp. Dette dekker en mindre del av kostnadene Aurland kommune har til BNR ruta. Kommunen mottar billettinntektene på BNR ruta og disse avhenger av etterspørselen etter antall reiser som skoleelevene velger å ha.

Det er opplyst fra BNR at det er stort sett hjemmeboende vgs elever på trinn 1 som reiser med hurtigbåtruta mellom Flåm og Sogndal.

4 Etterspørselen etter hurtigbåttjenester i indre Sogn

4.1 Generalisert reisekostnader for alternative reisevalg

Generalisert reisekostnad er et mål for reisemotstanden for den reisende. Er reisemotstanden liten, vil en typisk person ha flere reiser enn om reisemotstanden er høyere.

Dette målet veier sammen kostnadskomponentene den reisende har med en reise. Kostnadskomponentene består av kjørekostnader med egen bil, billettutgifter med ferge og tidskostnadene den reisende har på reisen. Tidskostnadene består både av tiden på transportmidlet og eventuell ventetid i bytte av transportmiddel.

Etterspørselen etter hurtigbåttjenester avhenger av markedet for reiser mellom Vik og Aurland og Sogndal, og dessuten de relative verdiene på de generaliserte kostnader for hvert av reisealternativene.

Dersom vi ser på tre reisealternativer for reisende mellom Aurland – Sogndal og Vik – Sogndal for voksne personer og skoleelever, så vil reiseetterspørselen avhenge av den relative verdien mellom hvert av alternativene.

De tre reisealternativene er enten egen bil inklusive ferge over Sognefjorden, buss/ferge løsning eller den nye hurtigbåtruta som forutsettes etablert.

Det er argumenter å sette prisen på hurtigbåten lik fra Vik og Aurland. Etterspørselen fra Vik er høyere enn fra Aurland, fordi det bor flere i Vik. Samtidig er det begrenset antall plasser dersom en skal ha lik størrelse på båtene (2 person som bemanner hver båt). For å begrense etterspørselen fra Vik kan det argumenteres at prisen bør være lik fordi avstanden i sjøen er noenlunde lik (22-23 nautiske mil).

4.1.1 Beregning av generaliserte kostnader for reisende

Vi har sett på voksne personer og på skoleelever. Vi forutsetter at de har lik tidsverdi 70 kr per time (TØI/Sweco 2010) og at kjørekostnadene er lave bare; 1,50 per km (marginal kjørekostnad med en liten personbil (Samstad 2005)).

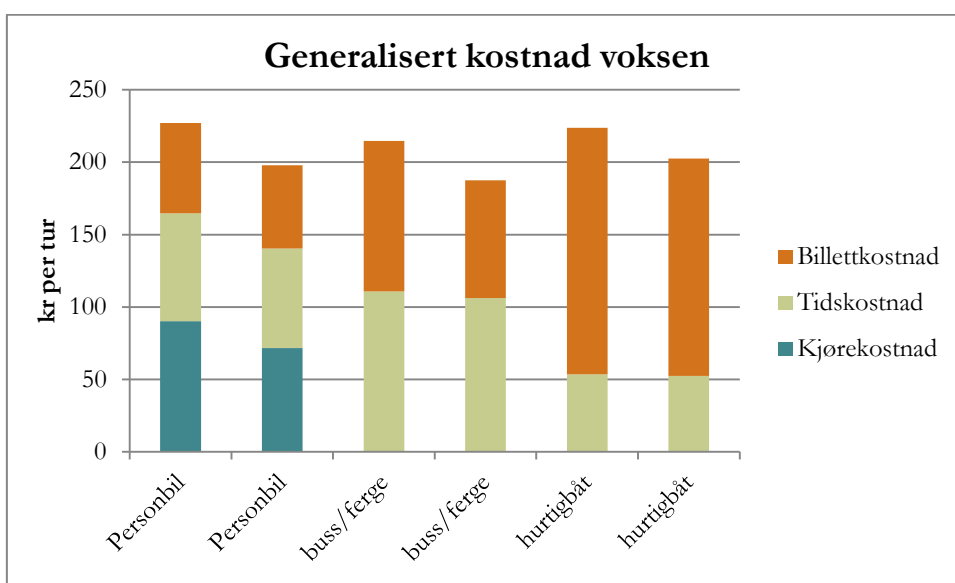
Fordi det er lokale reiser forutsetter vi at de reisende kjenner alle aktuelle buss- og fergetider. Det er derfor liten grunn til å beregne noe særlig ventetid på ferge- eller hurtigbåtkaia eller bussholdeplassen. Men antakelig er det noe ventetid fordi det tar tid å ta inn passasjerer, og dessuten kan en få en mindre forsinkelse som gjør at en ikke rekker avgangen på neste transportmiddel.

Vi har også forutsatt at personene som reiser regelmessig fra Aurland og Vik til Sogndal gjør bruk av rabatterte billetter på buss og ferge.

Rabattene på lokal bussen og ferge oppgis i prisene å være 17 % for voksne og 50 % for skolebarn og studenter.

Vi må gjøre noen forutsetninger for hva en hurtigbåtreise fra Vik og Aurland vil koste passasjerene. Vi har forutsatt at billettprisen for en voksen person fra Aurland til Sogndal er 170 kr og at reisen fra Vik til Sogndal ligger 20 kr under dette (150 kr). En enkeltreise fra Aurland til Sogndal med BNR hurtigbåten i dag koster 145 kr og fra Flåm 160 kr.

Grunnen til at vi har forutsatt lavere billettpris fra Vik enn fra Aurland er at bussen har lavere billettpriser fra Vik enn fra Aurland. Ut fra kostnadene med hurtigbåten er avstanden i nautiske mil på sjøen om lag den samme.



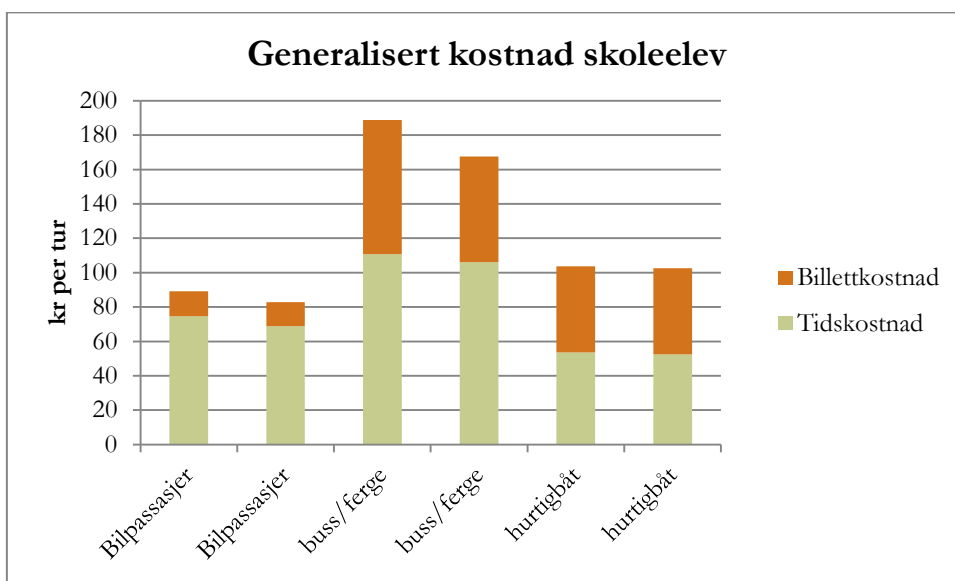
Figur 4.1 Generaliserte kostnader (kr per tur) fra Aurland til Sogndal (første stolpe i hvert av transportmiddelalternativene) og fra Vik til Sogndal (andre stolpe) for reiser med personbil, buss/ferge og hurtigbåt. Voksne personer med egen bil og rabatter for voksne. Kr per tur.

Med de forutsatte billettprisene på hurtigbåtene vil de generaliserte kostnadene ligge nær de to andre alternative reisemåtene for begge reiser (Aurland og Vik). Tidskostnadene for reiser med hurtigbåt vil være lavere enn ved de andre reisealternativene.

4.1.2 Skoleelever

Vi har tatt med en tilsvarende beregning for skoleelever. Vi har her forutsatt at skoleelevene (for dem som bor på hybel i Sogndal) betaler det samme som i dag 50 kr per tur. Båten er gratis for hjemmeboende skoleelever. I tilfellet med personbil har vi forutsatt at skoleeleven er bilpassasjer uten noen kjørekostnader.

Vi ser at skoleelevene får en generalisert reisekostnad i hurtigbåttilfellet som ligger noe over den generaliserte kostnaden de har som bilpassasjer.



Figur 4.2 Generaliserte kostnader (kr per tur) fra Aurland til Sogndal (første stolpe i hvert av transportmiddelalternativene) og fra Vik til Sogndal (andre stolpe) for reiser med personbil som bilpassasjer, buss/ferge og hurtigbåt. Skoleelever med de rabattene som er forutsatt på buss og ferger. Kr per tur.

Gevinsten for skoleelever med hurtigbåtruta vil være reiser fra Vik til Sogndal som i dag må reise med buss/ferge fordi disse ikke har noe båttilbud i dag. For skoleelever som reiser fra Aurland til Sogndal vil reisetiden (4 minutter kortere), bli noe kortere enn i dag.

Det som er interessant å si noe om er hvor mange av skoleelevene som er hjemmeboende i Vik som vil velge å reise med hurtigbåten.

Årdal videregående skole

Et alternativt skolevalg til Sogndal vgs for elever bosatt i Aurland, er å velge Årdal vgs. Avstanden mellom Aurland og Øvre Årdal er 76 km og kjøretiden med bil er (ifølge Gule sider) til 65 minutter. Skolebussen slik den er oppført i ruteinformasjonen går kl 0705 og er i Øvre Årdal der skolen ligger kl 0917 (112 minutter) fordi den korresponderende bussen på Fodnes gir 35 minutters ventetid. Returen til Aurland tar 93 minutter etter bussbytte på Håbakken veikryss.

Det er bare 1 elev som er bosatt i Aurland i vgs 1 som går på Årdal vgs, og det er 3 elever i vgs 2. Antakelig er det bare sporadisk at noen av disse benytter denne bussen fordi den tar for lang tid. (Tilsvarende elevtall for elever fra Aurland som går på Sogndal vgs, er 22 elever i vgs 1 og 11 i vgs 2.)

Reiseavstanden fra Vik til Øvre Årdal er så lang at dette ikke er et aktuelt skolevalg for vgs elever bosatt i Vik.

4.2 Antall reiser med hurtigbåt mellom Aurland og Sogndal

4.2.1 Reiser med BNR ruta

Dagens BNR rute mellom Aurland og Sogndal oppgis i ruteheftet til BNR å ta 50 minutter og har en kapasitet på 40 plasser ifølge ruteplanen som selskapet opplyser om. Selskapet opplyser at det er i gjennomsnitt 25 skoleelever med på turen i gjennomsnitt. Det betyr at det er 15 plasser til andre reisende utover skoleelevene. I dag er gjennomsnittet 36 reisende personer med på de to turene mellom Aurland og Sogndal:

- Skoleelever (25 personer)
- Studenter med månedskort (6 personer)
- Arbeidsreiser Aurland - Undredal (2 personer)
- Tilfeldig reisende (2-3 voksne personer)
- Andre reisende med klippekort (1-2 personer)

På MS Sea Express er det opplyst at det er 40 passasjerplasser om bord. I gjennomsnitt betyr det at det bare er 4 ledige plasser per tur i gjennomsnitt.

Der er derfor liten kapasitet dersom etterspørselen etter hurtigbåtreiser øker fra utover dagens etterspørsel. Men opplegget med en ny hurtigbåt som går noe raskere enn MS Sea Express vil kunne ivareta noe økt etterspørsel under forutsetning at alle de 48 plassene om bord benyttes.

4.2.2 Reiser mellom Vik og Aurland til og fra Sogndal

Etterspørselen etter reiser mellom Vik og Sogndal er høyere enn mellom Aurland og Sogndal fordi folketallet er høyere. Dessuten er det flere pendlere som reiser mellom Vik og Sogndal enn mellom Aurland og Sogndal.

Dersom vi ser på antall daglige reiser over 20 km som bosatte i Vik, Aurland og Sogndal reiser, er antallet som gitt i tabell 4.1 nedenfor.

Tabell 4.1 Antall daglige reiser over 20 km. Beregnede tall for antall reiser. 2010.

Reiser fra kommune	Antall daglige reiser	Antall daglige reiser over 20 km	Antall daglige bilreiser over 20 km som bilfører eller bilpassasjer	Antall daglige kollektivreiser over 20 km
Aurland	1722	241	210	27
Vik	2690	377	329	42
Sogndal	7467	1045	911	116

Kilde TØI

Tallene i tabellen over er beregnede tall ut i fra daglige reiser hentet fra den siste reisevaneundersøkelsen gjennomført for Sogn og Fjordane (Vågane, 2011). Denne undersøkelsen hadde et utvidet utvalg på 770 personer i dette fylket.

Tallene i tabell 4.1 må ikke tolkes som eksakte; til det er utvalget for lite. Men tallene burde være riktige i nivå som relative tall for hver kommune. Det er ut i fra dette 56 % flere slike reiser fra Vik til Sogndal enn fra Aurland til Sogndal.

Et hurtigbåttilbud mellom Vik og Sogndal vil gi reduserte generaliserte kostnader for kollektivreisende. Dette gir at dersom en båt (på størrelse som MS Sea Express) skal settes inn mellom Vik og Sogndal, vil etterspørselen kunne overstige kapasiteten på båten.

Dersom en skal sette inn en større båt må bemanningen økes fra 2 til 3 personer. Dette gir økte driftskostnader for en hurtigbåt mellom Vik og Sogndal i forhold til båten mellom Flåm/Aurland og Sogndal (BNR ruta).

4.2.3 Etterspørselen etter båtreyser fra skoleelever på trinn 1

Båtene skal først og fremst trafikkere hjemmeboende skoleelever som går på Sogndal videregående skole.

Hvor mange skoleelever kan forventes å reise mellom Vik og Sogndal?

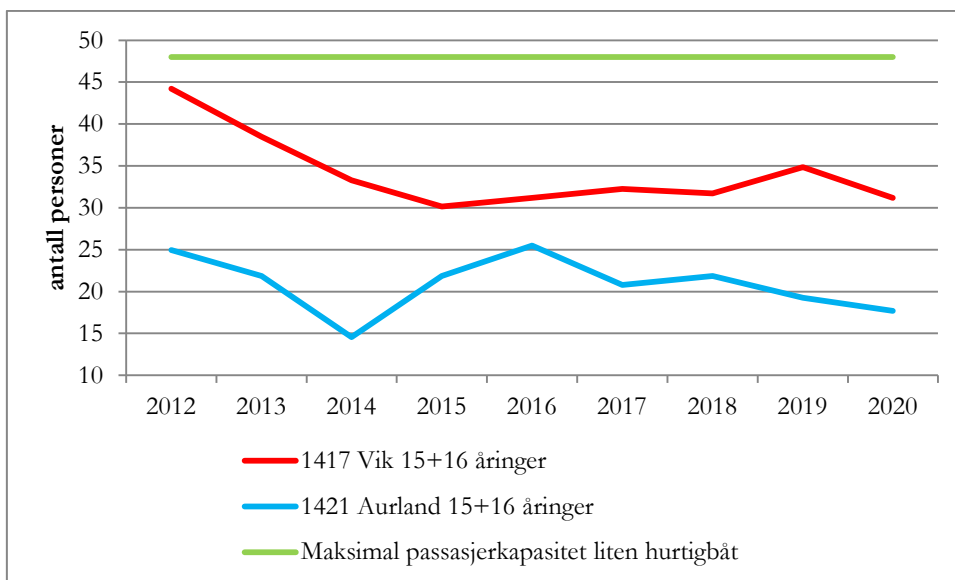
Ifølge opplysninger fra BNR er det vesentlig videregående på trinn 1 som vil si elever som er 15 og 16 år som benytter hurtigbåtjenesten mellom Aurland og Sogndal. Disse bor fremdeles hjemme, mens eldre elever bor på hybel i Sogndal.

Vi har beregnet ut i fra det antall elever som bor hjemme. Av 15 og 16 åringer er det 38 elever (korrigert for andelen som går på videregående skoleelever i Sogn og Fjordane) som bor hjemme i Aurland kommune. Tilsvarende beregning for 15 og 16 åringer bosatt i Vik er 69 elever. Dette er 81 % høyere enn antallet i Aurland. Det er derfor god grunn til å tro at en god del flere skoleelever vil benytte seg av hurtigbåt til og fra skolen i Vik enn det er i Aurland.

Forutsetter vi at andelen som reiser med BNR ruta blant trinn 1 – elver er den samme i Aurland som Vik, vil den maksimale passasjerkapasiteten¹ for en liten hurtigbåt være tilstrekkelig (48 passasjerer). Det er 25 elever som reiser med BNR ruta fra Aurland til Sogndal i dag. Dersom vi forutsetter at det er den samme andelen av elever på trinn 1 som bruker BNR ruta som er hjemmeboende i Vik, gir som resultat at det vil være 44 elever som vil reise med hurtigbåten mellom Vik og Sogndal.

¹ Maksimal passasjerkapasitet for en båt som har lov til å ha 50 personer om bord, er en bemanning på 2 personer og et passasjertall på 48 personer.

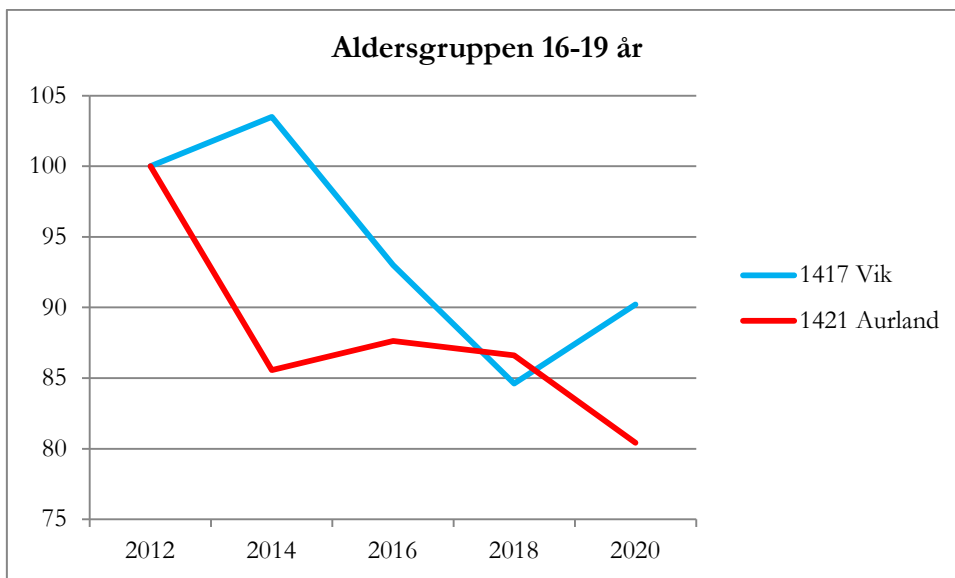
Vi har beregnet utviklingen i denne etterspørselen for reiser med skoleelever på trinn 1 ut fra demografiske data for bosatte personer i Vik og Aurland. Dette er vist i figuren nedenfor. Andelen vil være fallende for elever på trinn 1 fram til 2015.



Figur 4.3 Antall elever som vil reise med hurtigbåt gitt samme andel elever på trinn 1 i Vik som det er i Aurland og som reiser med BNR ruta mellom Aurland og Sogndal. Kilde: TØI

Men det er antakelig en lavere andel blant skoleelevene som vil benytte båtreisen fra Vik enn fra Aurland. Begrunnelsen for en slik antakelse er gitt av figur 4.3 over. Forskjellen i de generaliserte reisekostnadene for skoleelever i både buss/ferge og bilpassasjer alternativet i forhold til hurtigbåtalternativet er mindre gunstig for skoleelever bosatt på Vik enn de tilsvarende forskjellene er for skoleelever bosatt i Aurland. Dette skyldes at alternativene med buss/ferge og bilpassasjer alternativet er noe dårligere fra Aurland enn fra Vik, fordi vegen fra Aurland til Sogndal er noe lenger enn fra Vik til Sogndal.

Dersom vi foretar framskrivninger av antall personer (alle potensielle vgs elever) i alderen 16-19 år i Aurland og Vik viser at antallet øker på kort sikt i Vik, men er fallende i Aurland frem til 2014.



Figur 4.4 Utviklingen i antallet personer i alderen 16-19 år bosatt i kommunene Vik og Aurland fra 2012 dag 2020. MMMM alternativet. Antallet bosatte personer i alderen 16-19 år i 2012 er satt lik 100. Kilde: Statistisk sentralbyrå

Det er helt stabilt folketall i Aurland i samme alternativ fram til 2020, mens folketallet i Vik faller med 0,5 % årlig. Allikevel er trendene frem mot 2020 for antall elever i alderen 16-19 år økende i Vik. (Antallet personer i aldersgruppen 16-19 år i Vik er 143 personer, mens det er 97 personer i Aurland.)

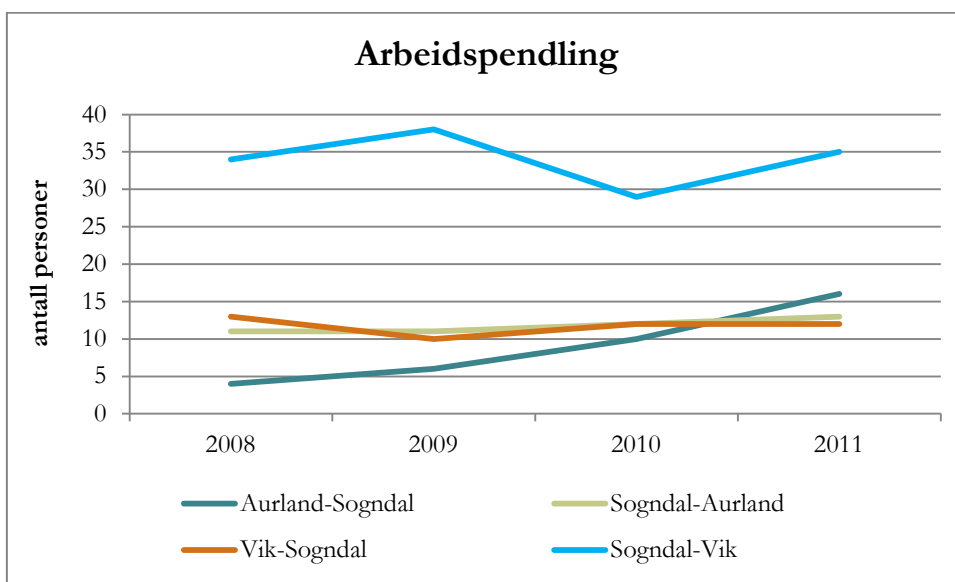
Konklusjonen er at det er mulig å ha lik båtstørrelse på begge hurtigbåter, men en må pålegge strengere prioritering av de ledige plassene etter at skolebarna fra Vik har fått plass. Denne prioriteringen foregår i dag for andre reisende enn skolebarn fra Aurland. Dersom en ikke ønsker en slik streng prioritering av de reisende, trenger en noe større båt fra Vik til Sogndal enn en tilsvarende som den som allerede trafikkerer fra Aurland til Sogndal.

4.2.4 Pendling

Arbeidspendling vil si at en person arbeider i en annen kommune enn personen er bosatt. Etter denne definisjonen er ingen arbeidspendlere som reiser med MS Sea Express i dag. (2 personer reiser fra Aurland til Undredal. Dette er ikke pendling, men arbeidsreiser innen samme kommune.)

Statistisk sentralbyrå publiserer statistikk for pendling basert på Arbeidstakerregisteret (personens arbeidssted) og Folke- og boligregisteret (personens bosted). Det er imidlertid ikke opplyst i statistikken hvor ofte personen pendler. En indikasjon for antall arbeidsreiser er antall timer personen arbeider per uke. Det er mer sannsynlig at en person som arbeider full uke, reiser hyppigere enn en person som arbeider f eks 15 timer per uke (tilsvarende 2 arbeidsdager).

Fra denne statistikken ser vi at arbeidspendlingen mellom Aurland og Sogndal har økt noe, mens den har vært konstant mellom Vik og Sogndal de senere år. Allikevel kan det ikke observeres at pendlingsreisene har noe omfang på de gjennomsnittstallene vi har fått fra BNR ruta. Det kan ha flere årsaker f eks at avgangs- og ankomsttidene til BNR ruta ikke er tilpasset pendlerne.



Figur 4.5 Arbeidspendling fra bosettingskommune til sysselsettingskommune. Antall personer som pendler. Kilde Statistisk sentralbyrå

Det er størst arbeidspendling fra Sogndal til Vik. (Pendlingstall per næring viser dette antakelig er innen bygge- og anleggsvirksomhet og transport). Men fra Vik og Aurland til Sogndal er arbeidspendlingen lav og noenlunde lik.

Dagens etterspørsel etter arbeidsreiser fra både Vik og Aurland til Sogndal er for lav til å fylle en hurtigbåtrute fra disse stedene. Selv om alle pendlerne reiste daglig ville de ikke få nok personer til å fylle plassene på en mindre hurtigbåt med tilgjengelig kapasitet, som BNR ruta. Det er i dag færre enn 15-20 personer som pendler fra Vik og Aurland til Sogndal, mens kapasiteten på en liten hurtigbåt er 48 passasjer seter.

Passasjertallene fra BNR synes det ikke som arbeidspendlere benytter hurtigbåten i noen grad. Det kan være flere grunner til det:

- Båten er tilpasset tidspunktene skoleelevene som går på Sogndal videregående skole har. Den er ikke tilpasset personer på jobb. Derfor blir det mer tilfeldig om personer bosatt i endepunktene på ruta bruker båten.
- Båten starter på ulike tidspunkter på mandager enn de 4 andre virkedagene og returnerer så vidt tidlig at dette er ikke tilpasset personer i full jobb. Som transportmiddel til og fra jobb er derfor ruta som båten har ikke særlig egnet.

- Det kan også skyldes at det er særlig håndverkere og personer sysselsatt innen transportfirmaer som er aktuelle i pendlingssammenheng. Begge disse bruker bil i sitt arbeid.

De fleste arbeidspendlere bruker antakelig egen bil og ferge til og fra Sogndal i dag både fra Vik og Aurland.

Spørsmålet en kan stille er om et tilbud med en hurtigbåtrute tilpasset personer i arbeid, ville få et større omfang.

4.3 Etterspørselen fra turister

Flåmsbana ble overtatt i 1998 av et privat selskap, men NSB er teknisk operatør. Det har vært stigning i etterspørselen etter reiser på banen. Årlig vekst i antall passasjerer med Flåmsbana fra 2005 til i dag ligger på om lag 5 %.

Det er en kapasitet på Flåmsbana på 525 personer pr ankomst til Flåm og på enkelte avganger om sommeren er kapasiteten fullt utnyttet. I gjennomsnitt er det 290 personer som ankommer Flåm per togankomst året igjennom.

Dette tilsier at det bør være et bra marked for båtreiser fra Flåm på Sognefjorden.

Det er i all fall to charter selskaper som tilbyr båtreiser fra Flåm. Et av disse (Sognefjord AS) tilbyr også turer til Fjærland. Selskapet har en hurtigbåt (MS Sognefjord) og en ferge (MF Skånevik) med stor kapasitet som tilbyr slike turer. Et annet selskap tilbyr charter fra Flåm med et fartøy som tar 12-15 passasjerplasser.

Allikevel er det nok plass til flere tilbydere fordi antallet turister er stort og kapasiteten på det eksisterende tilbudet er begrenset. En tur mellom Flåm og Sogndal og/eller til Fjærland kan tilbys turister og pensjonister.

Toget ankommer Flåm i turistsesongen om sommeren fra mai til og med september 9 ganger daglig, mens resten av året er det 4 daglige ankomster med toget.

Turistene kan ha en liten pause i Flåm er da klare for en tur til Sogndal kl 1635 etter at skoleskyssen er avsluttet. Dette kan tilbys i sammenheng med togturen fra Myrdal til Flåm og kan bli en attraksjon for turistene som gjerne vil se mer av Sognefjorden.

Spørsmålet er hvilken pris bør turistene betale for turen fra Flåm til Sogndal?

Prisen må ses i forhold til hva en betaler på hurtigbåten som går fra Bergen. Full pris fra Vik til Sogndal er 170 kr. Mellom Flåm og Sogndal er ikke noen pris oppgitt.

Med minipris (25 % rabatt i forhold til en ordinær voksen billett) kan vi beregne at en må betale 213 kr per tur per person fra Flåm til Sogndal. Dersom det tilbys en pris på 200 – 250 kr per person for en båttur fra Flåm til Sogndal, er det en pris som er på et fornuftig nivå. Dette opplegget kan gi positive reiselivsvirkninger for Sogn som region.

Tilbud om å leie en hurtigbåt for en turistgruppe er et annet tilbud som krever mer organisering av et reiseselskap enn et tilbud knyttet til en eller flere ankomster med tog i Flåm. Dersom det tilbys et ruteopplegg, vil flere individuelle turister som ikke er organisert i grupper etterspørre tjenesten som tilbys.

Hvor mange turister må det være for at billettinntekten skal dekke de variable kostnadene (driftskostnadene) til hurtigbåten fra Flåm til Sogndal?

Vi kan forutsette at kostnadene er på samme nivå som BNR ruta og at kostnadsfordelingen er om lag som de dataene vi har fått fra SSB. Videre forutsetter vi at hver turist betaler 250 kr per tur. Det må da være minst 23 turister for at turen med hurtigbåten skal dekke driftsutgiftene som påløper på turen inn til Sogndal. Dersom det gis en grupperabatt på 25 % på billettprisen per turist, må antallet turister økes med 25 % utover 23 personer (28 personer per tur) for at de variable kostnadene for hurtigbåtruta skal dekkes.

For Sogn region kan turistenes besøk til regionen bety økt etterspørsel for bedrifter som er lokalisert i regionen og dermed økt verdiskaping til regionen. Denne økte verdiskapingen som turistene kan bidra til, er ikke medregnet.

4.3.1 Tur fra Flåm til Fjærland

Hva bør billettprisen på en båt tilsvarende BNR ruta (MS Sea Express) for en tur retur fra Flåm til Fjærland være?

Turistene som ønsker en slik tur til Fjærland skal dekke driftskostnadene med en båt av størrelse og kostnad som MS Sea Express. Driftskostnadene per nautisk mil med Sea Express er beregnet til 215 kr. Avstanden Flåm – Fjærland er 45 nautiske mil. Driftskostnadene for en slik tur retur vil være i 21 200 kr. Dette inkluderer 2 timer i ventelønn (500 kr per mann per time i Fjærland). Dersom det er en gruppe på 25 turister som ønsker en slik tur, vil billettprisen måtte være 850 kr per person tur retur for at billettinntektene skal dekke driftskostnadene båten har.

Båtreisen hver vei vil ta om lag 85 minutter.

Dersom turen også skal inkludere en tur innom Sogndal øker transportavstanden og dermed driftskostnadene til hurtigbåten. Billettprisen måtte da økes til 980 kr per turist (forutsatt en gruppe på 25 turister). Selve båtreisen vil ta 3 timer og 15 minutter. I tillegg til 2 timer fordelt på stoppestedene i turen.

4.3.2 Tur fra Vik

Hurtigbåten Bergen - Sogn går mellom Bergen og Sogndal (faktisk helt til fergeleiet på Manheller) anløper Vik alle virkedager fra Sogndal kl 0805 og til Sogndal kl 2005. Ingen av disse tidspunktene er særlig tilpasset turister som besøker Vik.

Både etterspørsel og tilbud fra turistene er lavere i Vik sammenlignet med tilbud og etterspørsel i Flåm. Men det vil være mulig å tilby turer etter at turene med skoleskyssen er gjennomført. Disse må tilbys i tilknytning til ankomster med turistbusser som ankommer Vik i turistsesongen. Det krever et samarbeid driftsselskapet som driver båtruta, reiseselskapene som besøker Vik og reiselivsaktørene i Sogn.

Den ordinære prisen for en reise mellom Vik og Sogndal med hurtigbåtruta Bergen – Sogn er 170 kr. Med 25 % rabatt for en enkeltreise for en voksen person i minigruppe er prisen 136 kr. Den marginale prisen for en enkeltreise for en voksen person uten rabatt er 125 kr. Med rabatt er prisen bare 94 kr for en voksen person i en minigruppe.

Selv om turistene kan være villig til å betale noe mer ved at tidspunktet er bedre tilpasset et reiseopplegg for turister, vil det være prisen som hurtigbåten som går mellom Bergen og Sogndal som reiseselskapene i utgangspunktet vil ta i betraktning for turer fra Vik til Sogndal. Selv om prisen økes utover dette, vil det derfor ikke dekke annet enn driftskostnadene for en båt i størrelse som BNR opererer.

4.3.3 Charterpriser

På siden Visit Flåm er det tatt inn ulike tilbud som skal tiltrekke turister til å besøke indre Sogn og spesielt Flåm med Flåmsbana. På siden tilbys charter turer med MV Fjord Lord som har stor passasjerkapasitet (80 passasjerer) og med en lav hastighet 12-13 knop. Charterprisene for fartøyet presentert med noen eksempler for ulike seilinger fra Flåm. Disse prisene er høyere. Et fartøy på størrelse med MS Sea Express som BNR opererer, kan dekke alle sine kostnader ved et konkurrerende tilbud.

5 Hvordan få flere arbeidsreiser med hurtigbåt?

Båten må ha avgangstider som er tilpasset personer som er i full jobb. Dersom det er avvik i tidspunktene som gjør at avgangstidene ikke er tilpasset personer i jobb, må arbeidstakeren ha et annet reiseopplegg disse dagene. Det medfører økte reisekostnader og f.eks. at bil/ferge løsningen blir ekstra kostbar, fordi en må ha bruke bil dagene som ikke en kan benytte båten.

Som vist over er kollektivtilbudet noe dårligere fra Vik enn fra Aurland på tross at det er større folketall i Vik. Det betyr at det vil være flere personer enn i Aurland som vil etterspørre en hurtigbåttjeneste.

Avgangstidene som BNR båten har i dag er helt tilpasset skoledagen på den videregående skolen i Sogndal siden dette er den gruppen av reisende som er dominerende. Det vil også gjelde for en båt som går fra Vik siden det er Sogndal videregående skole disse også går på. Hovedtyngden av passasjerene med båten også fra Vik vil være vgs skoleelever som bor hjemme.

Dersom båten skal være attraktiv for arbeidsreisende, må båtene være så pass stor at den kan ta med arbeidsreisene på morgenruta. Dette gjelder særlig båtruta fra Vik fordi skoleelevene vil være flere enn fra Aurland slik at det blir færre ledige plasser til arbeidsreisende.

For personer i full jobb er avgangene til BNR fra Sogndal for tidlig på ettermiddagen. For å være attraktiv for arbeidsreisende må hurtigbåten starte opp med en tur rett etter skoleruten om ettermiddagen. Skoleruten avsluttes i Flåm kl 1635 og kan være tilbake i Sogndal kl 1725 (5 minutters anløpstid i Flåm) for å ta med arbeidsreisende tilbake til Aurland.

Dersom en skulle tilby arbeidsreisende en båtrute fra Vik og Aurland, måtte billettprisen være adskillig lavere enn 170 og 150 kr per reise som er forutsatt over de generaliserte kostnadene i figur 4.1. Prisen måtte senkes slik at båtruta ble vesentlig lavere enn de generaliserte kostnadene for bilreisende. Antakelig må prisen være så lav at den var ned mot 100 kr per reise. I dette tilfellet ville reisen med hurtigbåt fremstå som så fordelaktig i forhold til personer som velger å reise med egen bil forutsatt at de ikke har behov for bilen i sitt arbeid i Sogndal.

6 Oppsummering og konklusjoner

En tur med hurtigbåt mellom Flåm og Sogndal i dag har en gjennomsnittlig kostnad på 7600 kr ut i fra det anbudet som er gitt til BNR. Driftskostnadene per tur er beregnet til nær 5650 kr (74 % av de totale kostnadene). Billettinntektene som innkreves på ruta tilfaller kommunen. Fylket gir tilskudd for transportene av skolebarna til Aurland kommune på 750 000 kr årlig. Resten av kostnadene til hurtigbåten dekkes av Aurland kommune.

Det vil si at de totale kostnadene dekkes av passasjerene² (4 %), Sogn og Fjordane fylkeskommune (23 %) og Aurland kommune (73 %). *Nær 3/4 deler av alle kostnadene for båttruten blir dekket av kommunen selv.*

Det må forventes at dersom det settes inn en tilsvarende båt mellom Vik og Sogndal, vil dette også være om lag kostnadsbidraget fra fylket, Vik kommune og passasjerene.

Ruteopplegget for BNR ruta er tilpasset timeplanen til elevene ved den videregående skolen i Sogndal. Det er disse som er hovedtyngden av passasjerene med ruta. Det vil også være slik med en ny båt mellom Vik og Sogndal. Skoleelevene er den prioriterte gruppen reisende med hurtigbåtene fra Vik og fra Aurland. *Ruteplanen med skoleelever bør derfor være lik den BNR ruta har i dag som er tilpasset elevenes timeplan på Sogndal videregående skole.*

Det er ingen faste arbeidsreisende som arbeider i Sogndal som etterspør reiser med BNR ruta fra Aurland. Det er sannsynlig at etterspørselen fra arbeidsreisende fra Vik vil være liten. Dette skyldes også at elevene vil ta opp det helt vesentlige av kapasiteten til hurtigbåten. En tur retur før avgangen med skolebarn som er 4 dager i uka kl 0645 fra Flåm, vil ha måttet starte opp mer enn 1,5 time før dette (kl 0500) og være inne i Sogndal kl 0545. *Etterspørselen etter arbeidsreiser vil ha et svært begrenset omfang på steder med et lite folketall som Aurland og Vik.*

I og med at etterspørselen etter arbeidsreiser med BNR ruta er lav, vil *et tilbud med en større hurtigbåt* der både arbeidsreisende og skoleelever kan benytte, være et prosjekt som innebærer en vesentlig *finansiell risiko for kommunen*. En risikerer å tilby en tjeneste som få skoleelever ønsker og samtidig at etterspørselen fra arbeidsreisende er lav. Det er mulig at denne etterspørselen fra arbeidsreisende kan øke noe på sikt, men den er i utgangspunktet svært moderat.

I sommerferien kan det tilbys turister turer med hurtigbåten som frakter skolebarn ellers i året. Dette kan også tilbys etter at skoleskyssen er gjennomført på ettermiddagen i mai, juni og i september da etterspørselen fra turister fremdeles er høy. Men dersom vi forutsetter at billettprisen skal dekke driftskostnadene som båten har, blir billettprisen noe høyere enn de

² Billettinntektene som kreves inn av BNR er oppgitt å være vil 70 000 kr i 2012. Men i tillegg kjøper en del månedskort for kollektivtransport i Sogn og Fjordane på grunn av reiser med båten. Dette er inkludert i denne fordelingen av kostnadene mellom passasjerer, fylket og Aurland kommune. I følge nøkkeltall for kollektivreiser med hurtigbåter i 2012 (SSB) er gjennomsnittet for slike reiser at passasjerene dekker 33 % av kostnadene for hurtigbåtreiser. Resten av kostnadene dekkes ved offentlige tilskudd.

eksisterende kommersielle tilbudene for båtreiser fra Flåm. Dette skyldes at en mindre hurtigbåt med få plasser ikke kan tilby så lave priser som en større, dersom det er tilstrekkelig markedsgrunnlag for å fylle en stor båt.

Det er derfor liten grunn til å regne med at de to kommunene (Vik og Aurland) som kan tilby turistene turer, vil få noe gevinst utover å dekke driftskostnadene som båten har ved å tilby turistene reiser med hurtigbåten.

Markedet for slike reiser vil gi dekning av driftskostnadene til båten for turene med turister. Dette skyldes at det er et etablert kommersielt tilbud med reiser med større båter fra Flåm som har priser som er lavere enn det en kan forvente at en mindre hurtigbåt kan tilby. Det er en mulighet med charter transport til turistgrupper, fordi dette er vesentlig bedre betalt enn det kommersielle tilbudet av båtreiser fra Flåm.

Reiselivsbedriftene i Sogn region kan imidlertid få en økonomisk gevinst ved at spredningen av turister som ønsker å oppleve Sognefjorden, vil etterspørre reiselivsproduktene som tilbys i regionen. Dette gjelder overnatting, servering, suvenirer og kjøp av opplevelser og aktiviteter som tilbys i regionen.

Litteraturliste

Samstad, H et al (2010): Sammendragsrapport ”Verdien av tid, sikkerhet og miljø i transportsektoren.” SWECO/TØI. TØI rapport 1053/2010. 2010. Oslo.

Samstad H et al (2005): Nyttekostnadsanalyser i transportsektoren: parametre, enhetskostnader og indekser. TØI rapport 797/2005.

Statistisk sentralbyrå: Kostnader for hurtigbåter. Anonymiserte kostnadstall for hurtigbåter av forskjellig størrelse og alder. 2011.

Statistisk sentralbyrås internettsider (Statistikkbanken) for kollektivtransport.

Statistisk sentralbyrås internettsider (Statistikkbanken) for befolkning, og befolkningsendringer.

Statistisk sentralbyrås internettsider (Statistikkbanken) for sysselsetting (registerbasert) 4. kvartal 2008-2011 (Kommune).

Vågane, Liva: Reisevaner i Sogn og Fjordane 2009/2010. KT/1554/2011
Arbeidsdokument 25/5-2011. Transportøkonomisk institutt.

Internettsiden Norled.no

Internettsiden Visit Flåm