



# UTGREIING OM ENDRINGAR I RUTETILBODET FOR SOGNEBÅTEN

Rapport

SYNNØVE AABREKK  
REISELIVSRÅDGJEVING AS  
1.9.2016

## Forord

Denne rapporten er utarbeida på oppdrag frå Sogn Regionråd.

Så langt råd er er alt materiale kvalitetssikra av dei personane som har gitt informasjonen. Dersom det likevel skulle vise seg å vere faktafeil i materialet, kan ikkje oppdragstakar ha ansvar for vedtak som blir fatta på bakgrunn av informasjonen/konklusjonen i denne rapporten.

Rapporten skal fungere som eit tillegg til grunnlaget for å vurdere endringar/justeringar i tilbodet om Ekspressbåten Bergen-Sogn-Flåm-Bergen.

Rapporten er utarbeida av Synnøve Elisabeth Aabrekk i Synnøve Aabrekk Reiselivsrådgjeving AS. Trond Amland i Amland Reiselivsutvikling har medverka i deler av rapporten.

Nordfjordeid/Bergen, 1.9.2016

Synnøve Elisabeth Aabrekk

sign.

## Innholdsliste

<b>1. BAKGRUNN</b>	<b>3</b>
<b>2. METODIKK OG DATA</b>	<b>3</b>
2.1 <i>INFORMASJONSINNHEITING</i>	4
<b>3. STATUS</b>	<b>4</b>
3.1 <i>EKSPRESSBÅTEN BERGEN – SOGN – FLÅM - BERGEN</i>	4
3.1.1 Vinterruta Bergen – Sogn - Bergen	6
3.1.2 Sommarruta Ekspressbåten Bergen – Sogn – Flåm - Bergen	7
3.1.2 Passasjerutvikling	8
3.1.3 Marknadsføring frå Norled	10
3.2 <i>TURIST- OG BEFOLKNINGSUTVIKLING</i>	11
3.2.1 Visit Sognefjord	12
3.2.2 Visit Fjordkysten	14
3.2.3 Bergen Reiselivslag	16
<b>4. ANALYSE</b>	<b>18</b>
4.1 <i>SOGNEBÅTEN SOM DEL AV ANDRE OPPLEVINGSPRODUKT/PAKKAR</i>	18
4.1.1 Sognefjorden i et nøtteskall	18
4.1.2 Flåmsekspresen	19
4.1.3. Fjærlandsfjorden	20
4.2 <i>DRØFTING</i>	20
4.2.1 Sommarruta Bergen-Flåm-Sogndal-Bergen	20
4.2.2 Kostnader	21
4.2.2 Vinterruta Bergen-Sogn-Bergen	22
<b>5. SCENARIO</b>	<b>26</b>
5.1 <i>BERGEN SOM "HUB" FOR AUKA PASSASJERVOLUM TIL EKSPRESSBÅTEN</i>	26
5.2. <i>SUKSESSKRITERIER</i>	29
<b>6. OPPSUMMERING</b>	<b>31</b>

## 1. BAKGRUNN

Med bakgrunn i at trafikken på Ekspressbåten kring 2013-14 hadde ein nedgang kom det framlegg frå fylkeskommunen om å redusera ruteproduksjonen på Sognebåten frå 1.5.2016. Dette var kommunane og reiselivsnæringa sterkt usamde i, og det vart derfor oppretta ei arbeidsgruppe/brukarutval som skulle arbeide med å vidareutvikle produktet Sognebåten.

Med bakgrunn i kor viktig Ekspressbåten Bergen-Sogn-Flåm-Bergen er for utvikling av reiselivet kring Sognefjorden, samt som pendlar og transportmiddel til/frå Sogn til Bergen, tok Sogn Regionråd initiativ til å setje i gang ei utgreiing om endringar i sommar- og heilårsruta for Sognebåten, tilpassa reiselivet.

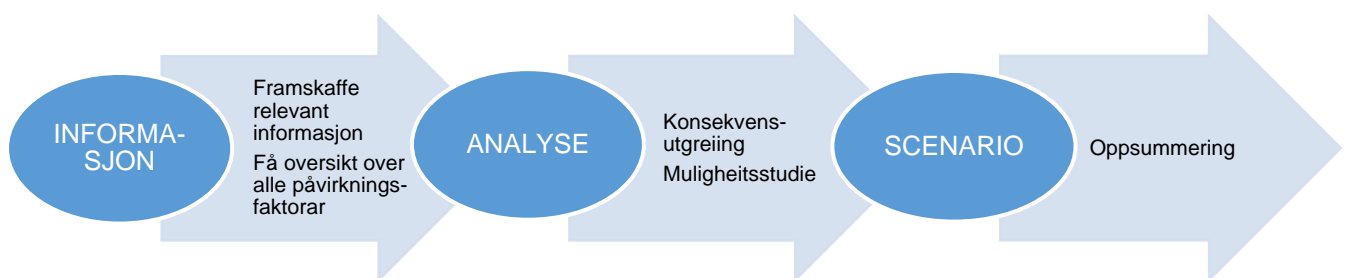
## 2. METODIKK OG DATA

Det er to hovudproblemstillingar som ligg til grunn for innsamling av informasjon og analyse av ei potensiell utviding/ending av rutetilbodet til Sognebåten. Desse to problemstillingane har hatt påverknad på kva type informasjon som er samla inn, og korleis dei ulike dataene er nytta i analysedelen:

- 1) Utviding av sommarruta Bergen-Flåm i perioden april til oktober
- 2) Etablering av Flåm som endestopp for heilårsrute ev. november-mars

Oppsummert er desse problemstillingane handsama kvar for seg, men har felles analysedel.

Rapporten er bygt opp slik:



Etter at det første utkastet av rapporten var ferdig, og denne blei presentert på eit skypemøte med samferdslegruppa i Sogn Regionråd, vart det bestemt at ein skulle invitere inn til eit møte med representantar frå interessentgruppene til Sognebåten. Dette for å diskutere det som kjem fram i denne rapporten og om muleg einast om kva som er den beste løysinga for ei positiv utvikling av Sognebåten i åra som kjem.

## 2.1 INFORMASJONSINNHEITING

Grunnlaget for analysedelen er sett saman av informasjon som er innhenta frå ulike statistikkar og undersøkingar, og frå aktuelle interessentar knytt til Sognebåten. Av statistisk materiale er det henta inn:

- Tal for gjestedøgn frå [www.statistikknett.no](http://www.statistikknett.no)
- Ringverknader av gjestedøgn/reiser: Rapport: "Verdiskapingsanalyse av reiselivsnæringa i Norge – utvikling og fremtidspotensial" Menon Publikasjon 3/2015. Endre Kildal Iversen, Toril Haukland Løge, Erik W. Jakobsen, Kåre Sandvik.
- Rapport "Produktivitet i Norsk Reiseliv" Menon Publikasjon nr. 40/2015. Endre Kildal Iversen, Erik W. Jakobsen, Rasmus Bøgh Holmen.
- Årsberetning for Bergen Reiselivslag 2014
- Bergen Reiselivslag, aktivitetsplan 2014
- Strategi- og marknadsplan for Bergen Reiselivslag, 2013-2015

I tillegg har det vore intervjuar sentrale personar som har ulike innfallsvinklar og interesser i Sognebåten sin framtidige aktivitet. Desse er:

- Bjørn Egil Søndena, Norled
- Janet Steine, Norled
- Ok-Hini Rønning, Norled
- Frøydis Vestrheim, Norled
- Øystein Hunvik, Sogn og Fjordane Fylkeskommune
- Ole Warberg, Bergen Reiselivslag
- Stig Johnny Buvik, Flåm AS
- Ståle Brandshaug, Visit Sognefjord AS
- Steinar Aase, Fjord Tours AS

Referat frå dei ulike intervjuar er ikkje med i rapporten, heller ikkje som vedlegg. Nokre stader er det henvist til uttale frå dei som er intervjuar der dette er hensiktsmessig. Elles er informasjonen inkludert i rapporten på ulike stader.

Det er utarbeide spørjeskjema med spørsmål som vi håpar skal gje oss informasjon om:

- 1) Kven som reiser med båten
- 2) Kva konsekvensar det får for dei reisande dersom:
  - a. Båten har seglings-start og –stopp i Leikanger, med hovudformål om å ha endelig start- og stopp i Flåm
  - b. Båten har avgang frå Bergen til Sogn ein halvtime tidlegare enn i dag; frå 16.30 til 16.00
- 3) Kva transportmiddel som er nytta fram til båten

## 3. STATUS

### 3.1 EKSPRESSBÅTEN BERGEN – SOGN – FLÅM - BERGEN

Norled driftar ruta i inneverande periode (1.5.2012-30.4.2020 (2022)).

Jfr. kontrakten som Norled har for drift av Sognerutene skal heilårsruta/vinterruta disponere ein båt med plass til min. 190 passasjerar. Sommarruta til Flåm skal tilsvarende disponere ein båt med minimum plass til 290 passasjerar.

Kontrakten er ein såkalla nettokontrakt, dvs. det er Norled som har ansvar for inntekter og utgifter. Basert på eit overslag i anbudet på strekning produsert, krav til fartøystorleik, fart, tryggleik m.m. bereknar operatør kostnaden med drift. I anbudet vert det også oppgitt siste års passasjergrunnlag. (Sjå tabellar lenger nede).

Sogn og Fjordane fylkeskommune betalar det mellomverande frå total driftskostnad med fråtrekk av passasjer- og godsinntekter. Det betyr at dersom passasjertrafikken aukar tener operatør på dette, medan dersom trafikken går ned, tapar operatør. Det ligg dermed ei eigeninteresse også frå operatør si side til å stimulere passasjervekst.

I 2014 fekk Sogn og Fjordane Fylkeskommune skjerpa krav til innsparing, og samtidig som Sognebåten fekk ein reduksjon i tal passasjerar på ca. 5 % frå 2013 til 2014, vart det effektivert ei endringsorde for å spare inn kr. 4 842 600 med å setje inn eit mindre fartøy. Dette var M/S Tidecruise med plass til 147 passasjerar.

Det kom klage på at kapasiteten her var for dårlig, og det dette er derfor endra, slik at det igjen frå 2016 blir sett inn ein båt med større kapasitet sommarmånadane.

På dagtid ligg det 3 båtar i Bergen, og Norled prøver så langt det let seg gjere å matche bestillingar med fartøy-kapasitet.

Utdrag frå anbud frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune, vinterruta: (inntekter i 1000 kr)

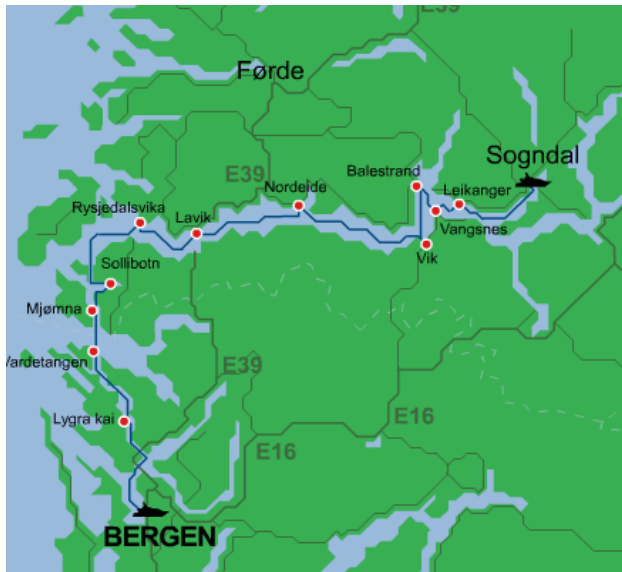
Rute	Fartøy km	Tal passasjerar		Trafikkinntekter passasjerar		Trafikkinntekter gods og pakkar	
		2008	2009	2008	2009	2008	2009
Sogn-Bergen- Sogn	168 000	71 327	70 062	13 384	13 957	60	65

Utdrag frå anbudet frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune, sommarruta: (inntekter i 1000 kr)

Rute	Fartøy km	Tal passasjerar		Trafikkinntekter passasjerar		Trafikkinntekter gods og pakkar	
		2008	2009	2008	2009	2008	2009
Bergen-Flåm-Bergen	77 000	48 585	47 243	13 371	14 785	10	3


Rute	Fartøy skal vere sertifisert for minimum tal sitjeplassar	Minimum lengde over alt i meter	Minimum breidde over alt i meter	Berekna servicefart (knop)
<b>Nordfjord – Bergen – Nordfjord</b>	290	34	10,0	32
<b>Bergen – Nordfjord – Bergen</b>	190	31	10,0	32
<b>Sogn – Bergen – Sogn</b>	190	31	10,0	32
<b>Sommarrute Bergen – Flåm – Bergen</b>	290	34	10,0	32

### 3.1.1 Vinterruta Bergen – Sogn - Bergen



Heilårsruta går frå Sogndal til Bergen. Ruta går dagleg frå Sogndal til Bergen med retur om ettermiddagen frå Bergen til Sogndal. På søndagane i vinterperioden (1/10-30/4) startar det båt om ettermiddagen både i Sogndal og Bergen. I sommarperioden (1/5-30/9) går båten tur/retur Sogndal-Bergen-Sogndal også på søndagen.

Ruteplan:



*Gode reiseopplevelser*

**Bergen-Sogn-Bergen**
**RUTE 23501**

Fartøyoversikt, se under.
Vinterrute 01.10.15-30.04.16

Fra Bergen	Fra Lygra	Fra Vardetangen	Fra Mjømna	Fra Skjerjehamn	Fra Sollibotn	Fra Rysjedalsvika	Fra Lavik	Fra Nordeide	Fra Vik	Fra Balestrand	Fra Leikanger	Til Sogndal
<b>MANDAG-FREDAG / MONDAY-FRIDAY</b>												
0800	0840 <sup>h</sup>	0900		c	0925	0940						
1630	1710 <sup>h</sup>		1750	c	1805	1835	1900	1930	2005	2020	2045	2120
<b>LØRDAG / SATURDAY</b>												
1415	1455 <sup>h</sup>		1535	c	1555	1630	1650	1720	1800	1820	1835	1900
<b>SØNDAG / SUNDAY</b>												
1630	1710 <sup>h</sup>		1750	c	1805	1835	1900	1930	2005	2020	2045	2120

Fra Sogndal	Fra Leikanger	Fra Balestrand	Fra Vik	Fra Nordeide	Fra Lavik	Fra Rysjedalsvika	Fra Sollibotn	Fra Skjerjehamn	Fra Mjømna	Fra Vardetangen	Fra Lygra	Til Bergen
<b>MANDAG-FREDAG / MONDAY-FRIDAY</b>												
0705	0730	0750	0805	0850	0920	0940	1005	c		1035	1055 <sup>h</sup>	1150
						1840	1905	c	1925	1935	1955 <sup>h</sup>	2045
<b>LØRDAG / SATURDAY</b>												
0705	0730	0750	0805	0850	0920	0940	1005	c	1015	1035	1055 <sup>h</sup>	1150
<b>SØNDAG / SUNDAY</b>												
1540	1605	1625	1640	1715	1745	1805	1835	c		1905	1925	2015

c = bestillingstur 5186 8700, minimum 8 pers  
h = anløp dersom passasjerer til stedet, passasjerer fra stedet ta kontakt med fartøyet

**Fartøy i rutene**      **Telefonnummer**  
M/S Vingtor      kunde 905 90 855  
skip 916 81 244  
M/S Frøya      kunde 905 81 374  
skip 916 81 245  
M/S Njord      kunde 907 21 369  
skip 916 81 246

**SMS-VARSLING Send "Norled varsl 2056" til 2077, se også [www.norled.no](http://www.norled.no)**  
**For videre korrespondanse - se [www.ruteinfo.net](http://www.ruteinfo.net) eller ring 177**

Ruteendringer se [norled.no](http://norled.no)


### 3.1.2 Sommarruta Ekspressbåten Bergen – Sogn – Flåm - Bergen

Sommarruta frå 1. mai til 30. september. Ruta går frå Bergen om morgonen og returnerer frå Flåm på ettermiddagen. Sommarruta vert i all hovudsak segla av Vingtor som tek 280 passasjerar.

Fig. Sommarruta for Ekspressbåten Bergen – Sogn – Flåm - Bergen



Fig. Ruteplan Sommarrute 1.5.15-30.9.15 og 1.5.16-18.6.16



**Bergen-Sogn-Flåm-Bergen** RUTE 23501

Fartøversikt, se under. Sommerrute 01.05.15-30.09.15 og 01.05.16-18.06.16

Fra Bergen	Fra Lyngra	Fra Vardetangen	Fra Mjølmma	Fra Skjervehamn	Fra Sollihothn	Fra Rysjedalsvika	Fra Lavik	Fra Norddeide	Fra Vik	Fra Balestrand	Fra Leikanger	Fra Sogndal	Fra Aurland	Til Flåm
<b>MANDAG-FREDAG / MONDAY-FRIDAY</b>														
0800	0840 <sup>h</sup>	0900		c	0925	0940	1020	1050	1130	1150	1220		1315 <sup>i</sup>	1325
1630	1710 <sup>h</sup>		1750	c	1805	1835	1900	1930	2005	2020	2045	2120		
<b>LØRDAG / SATURDAY</b>														
0800	0840 <sup>h</sup>	0900		c	0925	0940	1020	1050	1130	1150	1220			1325
1415	1455 <sup>h</sup>		1535	c	1550	1630	1650	1720	1800	1820	1835	1900		
<b>SØNDAG / SUNDAY</b>														
0800	0840 <sup>h</sup>	0900		c	0925	0940	1020	1050	1130	1150	1220			1325
* 1630	1710 <sup>h</sup>		1750	c	1805	1835	1900	1930	2005	2020	2045	2120		
** 1630	1710 <sup>h</sup>	1730	1750	c	1810	1835								

Fra Flåm	Fra Aurland	Fra Sogndal	Fra Leikanger	Fra Balestrand	Fra Vik	Fra Norddeide	Fra Lavik	Fra Rysjedalsvika	Fra Sollihothn	Fra Skjervehamn	Fra Mjølmma	Fra Vardetangen	Fra Lyngra	Til Bergen
<b>MANDAG-FREDAG / MONDAY-FRIDAY</b>														
	0705	0730	0750	0805	0850	0920	0940	1005	c		1035	1055 <sup>h</sup>	1150	
1530	1540		1630	1655	1710	1750	1820	1835	1905	c		1935	1955 <sup>h</sup>	2045
<b>LØRDAG / SATURDAY</b>														
	0705	0730	0750	0805	0850	0920	0940	1005	c	1015	1035	1055 <sup>h</sup>	1150	
1530	1540		1630	1655	1710	1750	1820	1840	1905	c		1935	1955 <sup>h</sup>	2045
<b>SØNDAG / SUNDAY</b>														
* 1530	1540	1040	1110	1130	1145	1225	1255	1315	1340	c		1405	1430 <sup>h</sup>	1520
			1630	1655	1710	1745	1820	1835	1905	c		1935	1955 <sup>h</sup>	2045

c = bestillingstur 5186 8700, minimum 8 pers  
 h = anløp dersom passasjerer til stedet, passasjerer fra stedet ta kontakt med fartøyet  
 i= Kun avstigning  
 \*) Gyldig i perioden 01.05.15 - 14.06.15 og 16.08.15 - 30.09.15  
 \*\*) Gyldig i perioden 21.06.15 - 09.08.15

**Fartøy i rutene**      **Telefonnummer**

M/S Frøya            kunde 905 81 374  
                          skip 916 81 245

M/S Vingtor        kunde 905 90 855  
                          skip 916 81 244

M/S Njord            kunde 907 21 369  
                          skip 916 81 246

M/S Brage            skip 916 81 230

**SMS-VARSLING Send "Norled varsel 2057" til 2077, se også [www.norled.no](http://www.norled.no)**  
**Før videre korrespondanse - se [www.ruteinfo.net](http://www.ruteinfo.net) eller ring 177**

Ruteendringer se [norled.no](http://norled.no)



Sommarruta har lik avgang Bergen-Flåm-Bergen 7 dagar i veka.

Det har vært etterlyst frå kundar (ref. Norled) å kunne reise på helgetur frå Sogndal til Bergen fredag-søndag heile året. Etter eit rutemøte med Sogn og Fjordane Fylkeskommune og alle kapteinane på fartøya vart det vedteke ei prøveordning der ein flyttar avgangen frå Bergen frå laurdag til søndag i perioden 20.06.16 - 15.08.16.

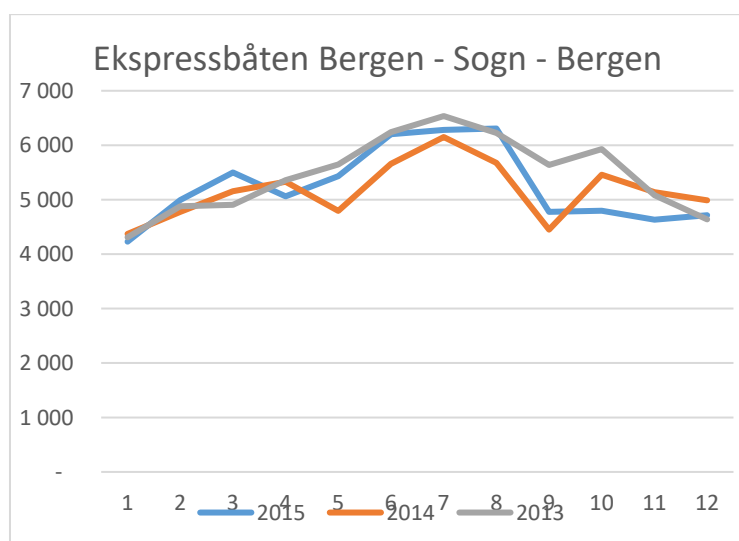
Dette kan også vere bra for dynamikken med turistar som kjem inn til Bergen tidlig helg; fredag/laurdag at dei etter å ha vore 1-2 dagar i Bergen reiser ut til Fjordane søndag ettermiddag.

### 3.1.2 Passasjerutvikling

Norled overtok drift av ruta frå 1. mai 2012, då det var Fjord1 som tidlegare drifta denne ruta. I 2012 var det ikkje online booking, så all registrering av passasjerar vart gjort manuelt. Ein har derfor i denne oversikta valt å hente inn statistikk over passasjertalet frå åra 2013, 2014 og 2015.

Passasjertal på Ekspressbåten Bergen – Sogn – Bergen (Vinterruta/Heilårsruta)

EKSPRESSBÅTEN BERGEN - SOGN - BERGEN			
Månad	2015	2014	2013
Januar	4 229	4 371	4 309
Februar	4 994	4 777	4 879
Mars	5 500	5 155	4 906
April	5 061	5 330	5 357
Mai	5 432	4 795	5 646
Juni	6 201	5 658	6 240
Juli	6 282	6 150	6 536
August	6 307	5 675	6 227
September	4 775	4 450	5 638
Oktober	4 798	5 458	5 929
November	4 633	5 137	5 082
Desember	4 716	4 989	4 637
<b>SUM</b>	<b>62 928</b>	<b>61 945</b>	<b>65 386</b>



Som ein ser av passasjerutviklinga hadde båten flest passasjerar i 2013. Likevel viser statistikken at passasjertalet har tatt seg kraftig opp igjen i 2015, og er nesten på 2013-nivå med unntak av månadane september, oktober, november og desember.

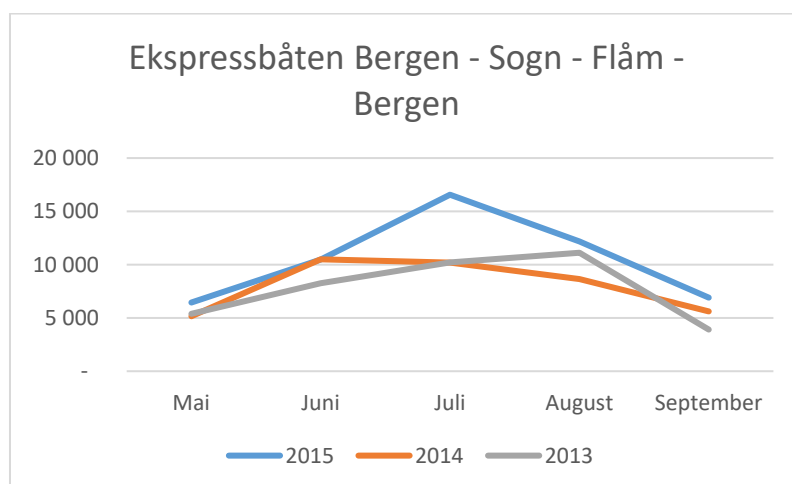
Ser vi på lågsesongtrafikken, dvs. perioden frå september til april, er den i vintermånadane stabil frå 2013 til 2015, medan det har vore ein nedgang i trafikken i haustmånadane september-november. Dersom vi tek utgangspunkt i at det vert nytta ein båt med kapasitet på 147 seter vil det seie at det kvar måned i vintersesongen er 8400 seter tilgjengeleg på ruta Bergen-Sogndal-Bergen. Kapasitetsutnyttinga varierer frå 50-65 %; med 60 % kapasitetsutnytting i april. (Mars/april vil alltid variere noko i forhold til når påska er).

I haustmånadane september-desember er kapasitetsutnyttinga jamn, mellom 55 og 57 % og med 56 % i september. Haustmånadane har noko lågare kapasitetsutnytting enn vinter/vårmaånadane.

Sommarmånadane mai-august har ei kapasitetsutnytting som varierer mellom 64% (mai) og 75 % i juni, juli og august, altså gjennomgåande noko høgare enn i lågsesongen.

Passasjertal på Ekspressbåten Bergen-Sogn-Flåm-Bergen (sommarruta):

EKSPRESSBÅTEN BERGEN - SOGN - FLÅM - BERGEN			
Månad	2015	2014	2013
Januar			
Februar			
Mars			
April			
Mai	6 446	5 157	5 385
Juni	10 480	10 498	8 255
Juli	16 562	10 189	10 214
August	12 181	8 650	11 116
September	6 904	5 616	3 906
Oktober			
November			
Desember			
<b>SUM</b>	<b>52 573</b>	<b>40 110</b>	<b>38 876</b>



Ekspressbåten til Flåm har hatt ein formidabel passasjervekst i 2015.

Ekspressruta Bergen-Flåm-Bergen seglar dagleg frå Bergen som morgenrute med ankomst Flåm 13.25 og retur frå Flåm 15.30 med ankomst Bergen 20.45. Ruta vert operert med ein hurtigbåt med kapasitet på 290 passasjerar. Det betyr at det er 580 seter tilgjengeleg på strekningane Bergen-Flåm og Flåm-Bergen. Ser vi på trafikktalet for 2015 har ruta ein beleggprosent på 37 % i mai, 60 % i juni, 95 % i juli og 40 % i august. Sett at det går ein båt kvar dag med 290 seter (vi veit at det vert sett inn ein ekstrabåt nokon dagar med høg booking) så er det gjennomsnittleg tal på kvar av strekningane 107 passasjerar i mai, 175 i juni, 276 i juli, 203 i august og 115 i september.

Vi ser her at det er store variasjonar i sommartrafikken. Juli er desidert den mest trafikkerte månaden mens månadane mai og september er ned på 40 % belegg.

Samla trafikk dei siste 3 åra viser ei svært positiv utvikling med heile 35 % vekst frå 2013 til 2015. Veksten kjem i alle 5 månadane, mest i juli, men også ein fin vekst i mai og september.

### 3.1.3 Marknadsføring frå Norled

På Norled sine nettsider kan ein finne rutetider og billettprisar (noko vanskelig å finne). Under menyvalet Fjordcruise kan ein søkje på kva ein vil oppleve og sjå, så kan ein trykkje fram forslag til tur.

Norled jobbar aktivt med marknadsføring av ruta, og som ei uttrykte det er "skuldervesongen" for dei før og etter skuleferien (hovudferien). For å stimulere til vekst på heilårsruta, legg ein vekt på å synleggjere det som er viktig for den reisande, - få fram fordeler med å ta hurtigbåten; god plass, mulegheiter for servering, gratis Wifi osv. Dette er sjølvsagt også fordeler for turistar.

I tillegg køyrer ein 3 (4) Minipriskampanjar, - ofte november/desember, ein før og ein etter påske. Pr. d.d. pågår det no ein kampanje med sterkt reduserte billettprisar. Kampanjen som går no har same salgs- som reiseperiode. Dette kan variere; dvs. sals-perioden er ofte kortare enn reiseperioden.

Saman med turoperatørar, incoming selskap, destinasjonsselskap, Fjord Norge, Fjord Tours og Innovasjon Norge jobbar Norled for å legge til rette for, marknadsføre og selje hurtigbåt-turar til turistane. M.a. ha ein utvikla FjordCard, eit kort for kr. 999,- kor du kan reise så mykje du vil med hurtigbåt i 5 dagar.

Utover dette er Norled aktive i ulike prosjekt for utvikling av regionen og nye produkt som kan stimulere turistar til å reise til fjordane. Døme på dette er Balestrand Adventure og Sogn reisefordelskort.

Tabell: Prisar

**Sogn og Fjordane Priser fra 01.01.2016**

RUTE 23501

1. januar 2016

**Bergen - Sogn - Bergen og Bergen Sogn - Flåm - Bergen**

Ordinær pris	Bergen	Lygra	Vardetange	Mjømna	Skjerjehamn	Sollibotn	Rysjedalsvika	Lavik	Nordeide	Vik	Balestrand	Leikanger	Sogndal	Aurland	Flåm
Bergen	0														
Lygra	175	0													
Vardetangen	240	140	0												
Mjømna/Klaunes	330	175	76	0											
Skjerjehamn	345	175	140	64	0										
Sollibotn/Eivindvik	360	210	140	74	65	0									
Rysjedalsvika	405	230	245	190	155	155	0								
Lavik	410	345	285	235	120	185	80	0							
Nordeide	455	445	420	375	345	310	200	155	0						
Vik	540	525	530	480	440	435	330	245	155	0					
Balestrand	580	545	525	545	415	485	395	310	200	87	0				
Leikanger	615	590	580	580	570	525	405	355	210	88	80	0			
Sogndal	685	690	665	665	585	615	510	440	335	185	190	110	0		
Aurland	780	765	715	730	680	680	585	490	395	240	245	175	x	0	
Flåm	795	775	740	770	715	715	615	540	425	285	265	205	x	91	

Fra Bergen	Ordinær takst	Minipris tur/retur takst
Lygra	175	263
Vardetangen	240	360
Mjømna/Klaunes	330	495
Skjerjehamn	345	518
Sollibotn/Eivindvik	360	540
Rysjedalsvika	405	608
Lavik	410	615
Nordeide	455	680
Vik	540	810
Balestrand	580	870
Leikanger	615	922
Sogndal	685	1027
Aurland	780	1170
Flåm	795	1192

### 3.2 TURIST- OG BEFOLKNINGSUTVIKLING

Sjølve passasjerpotensialet for Sognebåten er samansett av ulike brukargrupper:

- 1) Lokalbefolkning
- 2) Studentar/personar med midlertidig bopel i Sogn og Fjordane/pendlarar
- 3) Turistar

I denne rapporten legg ein hovudvekta på turistsegmentet når ein skal vurdere framtidig passasjerutvikling på Sognebåten. Marknadspotensialet for lokalbefolkning og studentar er stabilt, og den største effekten kan ein få gjennom auka andel av turistar. Lokalbefolkning og studentar representerer dei viktigaste segmenta for ekspressbåten på vinterstid og framleis i skulder, og er

nokolunde stabile i volum. Med unntak av ein viss priselastisitet, og mulegheiter for å få fleire passasjerar med rimelegare billetter, eller auka bruk av kampanjar, vil det ikkje vere store variasjonar i volumet frå denne gruppa.

Som grunnlag for marknadspotensialet og såleis passasjergrunnlaget har ein konsentrert seg om å sjå på utviklinga for den viktigaste inngangsportalen til Sognefjorden som i dette tilfelle er Bergen. Samtidig har ein tatt med gjestedøgnutvikling i Visit Fjordkysten og Visit Sognefjord, som med auka aktivitet er med på å stimulere til at fleire ønskjer å reise til destinasjonen. Gjestedøgnstatistikk er henta inn for:

- a. Visit Sognefjord
- b. Visit Fjordkysten
- c. Bergen Reiselivslag

I tillegg til dei nemnde regionane, vil den generelle utviklinga i heile Fjord Norge regionen<sup>1</sup> i neste omgang påverke marknadspotensialet for Sognebåten. Dei norske fjordane, og særskilt Sognefjorden, er i seg sjølv er ein primærattraksjon – ein såkalla "reason-to-go" til Norge.

### 3.2.1 Visit Sognefjord

Tabellen nedanfor viser utviklinga i gjestedøgn sommarsesong siste 5 år for Visit Sognefjord

**Tabell 1. Hoteller. Overnattinger etter marked for valgt region. Juni-august 2008-2015**

	☐ 1480 Sognefjord							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	194 508	179 647	200 922	201 850	191 828	175 068	179 183	203 658
Norge	65 336	69 104	77 580	81 377	71 855	65 705	66 681	60 670
Utland	129 172	110 543	123 342	120 473	119 973	109 363	112 502	142 988

**Tabell 2. Campingplasser og hyttegrender. \*) Overnattinger etter marked for valgt region. Juni-august 2008-2015**

	☐ 1480 Sognefjord							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	254 394	240 608	242 793	233 380	222 547	171 391	188 750	186 113
Norge	60 638	59 481	61 534	60 551	69 677	55 486	63 403	52 896
Utland	193 756	181 127	181 259	172 829	152 870	115 905	125 347	133 217

**Tabell 3. Samlet marked. \*) Overnattinger etter marked for valgt region. Juni-august 2008-2015**

	☐ 1480 Sognefjord							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	448 902	420 255	443 715	435 230	414 375	346 459	367 933	389 771
Norge	125 974	128 585	139 114	141 928	141 532	121 191	130 084	113 566
Utland	322 928	291 670	304 601	293 302	272 843	225 268	237 849	276 205

<sup>1</sup> Fjord Norge regionen omfattar fylka Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland

## Samla utvikling hele året Visit Sognefjord. Hotellmarknad. 2008-2015

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. 2008-2015**

	□ 0000 Landet							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	18 221 657	17 654 074	18 393 018	19 203 237	19 803 632	19 767 163	20 435 106	21 666 436
Kurs og konferanse	2 627 557	2 439 592	2 510 917	2 547 536	2 592 338	2 616 250	2 621 396	2 743 406
Yrke ellers	7 238 149	6 859 478	6 972 032	7 273 672	7 642 849	7 697 958	7 934 827	7 754 492
Ferie og fritid	8 355 951	8 355 004	8 910 069	9 382 029	9 568 445	9 453 054	9 878 888	11 168 600
Kurs og yrke i alt	9 865 706	9 299 070	9 482 949	9 821 208	10 235 187	10 314 208	10 556 223	10 497 898
Kurs og Ferie i alt	10 983 508	10 794 596	11 420 986	11 929 565	12 160 783	12 069 304	12 500 284	13 912 006

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Utvikling april, mai og oktober siste 5 år. Visit Sognefjord:

April:

**Tabell 3. Samlet marked \*) Overnattinger etter marked for valgt region. 2007-2015**

	□ 1480 Sognefjord								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	13 267	13 491	14 953	13 793	16 577	19 654	53 180	18 109	15 786
Norge	9 944	10 590	12 059	12 072	13 200	16 130	41 468	12 801	11 317
Utland	3 323	2 901	2 894	1 721	3 377	3 524	11 712	5 308	4 469

Mai:

**Tabell 3. Samlet marked \*) Overnattinger etter marked for valgt region. 2007-2015**

	□ 1480 Sognefjord								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	43 765	43 455	40 615	45 196	43 381	51 296	46 696	49 097	53 910
Norge	19 921	21 868	24 583	25 122	25 602	29 480	25 892	27 351	27 197
Utland	23 844	21 587	16 032	20 074	17 779	21 816	20 804	21 746	26 713

Oktober:

**Tabell 3. Samlet marked \*) Overnattinger etter marked for valgt region. 2007-2015**

	□ 1480 Sognefjord								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	12 971	13 443	14 496	18 159	20 001	19 580	20 437	17 791	23 065
Norge	9 587	9 501	11 125	14 215	15 670	15 941	15 475	13 120	13 853
Utland	3 384	3 942	3 371	3 944	4 331	3 639	4 962	4 671	9 212

Visit Sognefjord har hatt ei flott utvikling siste åra og har samla sett (alle marknader) hatt ein vekst på 12,5 % frå 2013-2015. Kun hotell har hatt ein vekst på 16,3 % frå 2013-2015. Ser vi på tabellane for type trafikk, kan vi sjå at regionen har hatt ein formidabel vekst på ferie/fritid med 19 % auke frå 2013-2015.

Regionen har også hatt ein interessant vekst i skuldersesong, oppgang i mai (15,4 %) frå 2013-2015, oppgang i oktober (12,8%) frå 2013-2015, medan ein har hatt ein nedgang i april.

Visit Sognefjord har vore aktive på marknadsføring og pakking av tilbod saman med bedriftene for å stimulere til auka passasjertrafikk på ekspressbåten. Dette er gjort i samarbeid med Flåm AS, Fjord Tours og Norled. Ståle Brandshaug, Reiselivssjef i Visit Sognefjord AS, opplyser at dei kan (og gjer) marknadsføre og utvikle pakkar/tilbod saman med aktørane heile året for å stimulere trafikken. Ståle meiner potensialet førebels er størst i april/mai og september/oktober, men meiner at det er trafikkvekst på vinteren via Fjord Tours og Flåm AS sine satsingar som kan utnyttast til trafikkaue også i november-mars.

Visit Sognefjord marknadfører ekspressbåten i dag m.a. som del av Norled sin Fjord & Glacier-pakke. I tillegg løfter destinasjonsselskapet marknadføringa av sommarruta og "Sognefjorden i et nøtteskall" opp frå 2016 saman med Fjord Tours og Fjord Norge. Vinteren er ikkje marknadført enno.

Ståle Brandshaug meiner utvikling av og innarbeiding av salbare produkt i marknaden i perioden oktober/november til mars/april er den største barrieren for vekst på ekspressbåten på vinter. Innsal på skuldersesong er betydeleg lettare.

Kombinasjonspakkar er viktige drivarar for passasjerar, den viktigaste er gjerne båten på Fjærlandsfjorden, samt buss Leikanger-Sogndal og vidare med "Brebussen" frå Sogndal til Jostedalen.

Generelt er det sett på som særdeles viktig for utvikling av heilårsturisme i Sogn at infrastruktur er på plass, dvs. at ein får til ei tilpassing/utviding av ekspressbåtruta til Flåm. God infrastruktur og turistflyt mellom nordsida av Sognefjorden og Flåm er sentral i ei slik utvikling. Iflg Brandshaug må Visit Sognefjord vurdere andre rutetiltak for å sikre infrastruktur mellom Flåm og nordsida av Sognefjorden med evt. etablering av nye ruter i samarbeid med private aktørar dersom ikkje eksisterande rute vert utvida.

### 3.2.2 Visit Fjordkysten

Utvikling i gjestedøgn siste 5 år for Visit Fjordkysten. Sommarhalvåret:

**Tabell 1. Hoteller. Overnattinger etter marked for valgt region. Juni-august 2008-2015**

	☐ 1482 Fjordkysten							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	6 713	20 779	20 390	22 266	27 159	42 597	25 413	29 525
Norge	4 017	15 539	15 482	18 028	22 009	35 871	20 139	21 349
Utland	2 696	5 240	4 908	4 238	5 150	6 726	5 274	8 176

**Tabell 2. Campingplasser og hyttegrender. \*) Overnattinger etter marked for valgt region. Juni-august 2008-2015**

	☐ 1482 Fjordkysten							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	16 886	27 176	24 407	25 050	21 774	15 997	23 349	17 762
Norge	3 362	10 764	9 060	9 853	8 778	6 705	14 369	6 395
Utland	13 524	16 412	15 347	15 197	12 996	9 292	8 980	11 367

**Tabell 3. Samlet marked. \*) Overnattinger etter marked for valgt region. Juni-august 2008-2015**

	☐ 1482 Fjordkysten							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	23 599	47 955	44 797	47 316	48 933	58 594	48 762	47 287
Norge	7 379	26 303	24 542	27 881	30 787	42 576	34 508	27 744
Utland	16 220	21 652	20 255	19 435	18 146	16 018	14 254	19 543

Utvikling i gjestedøgn siste 5 år for Visit Fjordkysten, april, mai og oktober:

April:

**Tabell 3. Samlet marked \*) Overnattinger etter marked for valgt region. 2007-2015**

	1482 Fjordkysten								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	1 075	1 448	972	762	6 856	7 843	12 579	7 023	9 753
Norge	835	859	437	554	5 963	6 577	10 911	6 046	7 246
Utland	240	589	535	208	893	1 266	1 668	977	2 507

Mai:

**Tabell 3. Samlet marked \*) Overnattinger etter marked for valgt region. 2007-2015**

	1482 Fjordkysten								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	3 226	3 204	2 536	2 556	9 998	11 259	16 675	10 448	12 635
Norge	1 225	1 588	1 021	1 378	7 594	8 374	13 565	7 813	7 933
Utland	2 001	1 616	1 515	1 178	2 404	2 885	3 110	2 635	4 702

Oktober:

**Tabell 3. Samlet marked \*) Overnattinger etter marked for valgt region. 2007-2015**

	1482 Fjordkysten								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	1 103	1 704	1 080	7 718	7 013	8 624	8 833	8 738	7 647
Norge	776	1 334	919	6 539	6 039	7 314	7 379	7 078	6 093
Utland	327	370	161	1 179	974	1 310	1 454	1 660	1 554

Visit Fjordkysten har hatt ei veldig fin utvikling i gjestedøgn utover på 2000-talet, og det er særskilt interessant å merke seg ei flott auke frå 2014 til 2015 både for april og mai måned på hhv. 38,8 og 20,9 %.

Reiselivssjef i Visit Fjordkysten, Wenny Hansen, seier at ekspressbåten er viktig for utvikling av heilårsturisme langs kysten. For gjestene i denne regionen er det eit pluss å kunne reise til Flåm på dagsturar, og – det er også bra for Bryggeriruta som det no vert arbeidd med. Denne ruta skal gå til Flåm. Samtidig vert det jobba med vikingopplevingar til Hyllestad, Skjerjehamn, og i tillegg til desse er også ekspressbåten viktig for øyhopping-tilbodet.

Ekspressbåtruta både til Sogn og Nordfjord blir marknadsført aktivt frå Visit Fjordkysten si side, det er den viktigaste samferdselsåra i regionen og vert sett på som ein del av sjølve opplevinga.

Destinasjonsselskapet håpar å kunne pakke fleire opplevingar saman, noko som vil stimulere til auka passasjertal.

Iflg. Visit Fjordkysten er det ei barriere at ikkje ei større gruppe av lokalbefolkninga brukar ruta. Informasjon om rutetidene må kom så tidleg som muleg, og avgangane må vere dei same på kvardag som for helg på begge båtane. Destinasjonsselskapet får mange førespurnader om øyhopping i helgane, men kan ikkje selje denne turen fordi båten ikkje går, noko som også har gjort til at t.d. Fjord Tours ikkje har tatt øyhopping-produktet inn i si produktportefølje. Sett frå Visit Fjordkysten si side er dette det største hinderet for vidare passasjervekst.



### 3.2.3 Bergen Reiselivslag

Gjennomsnittlig oppholdstid utlendingar i 2015 er 1,56, sjå tabell under:

**Tabell 1. Hoteller. Losjøkonomi og nøkkeltall for valgt region. 2008-2015**

	1201 Bergen							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Losjiinntekter. 1000 kr	1 029 195	943 535	966 659	997 677	1 062 319	1 077 020	1 144 229	1 108 291
Inntekt per overnatting. Kr	737	700	683	679	702	727	705	637
Inntekt per solgt rom. Kr	1 032	998	975	986	1 013	1 024	1 001	943
Inntekt per disp rom. Kr	742	676	692	703	736	743	719	631
Inntekt per gjest. Kr	1 182	1 108	1 100	1 084	1 099	1 139	1 123	1 019
Solgte_rom	996 947	945 572	991 778	1 012 077	1 049 098	1 051 497	1 143 638	1 174 739
Kaputnyting Rom. %	71,9	67,8	71,0	71,3	72,7	72,5	71,9	66,8
Kaputnyting Senger. %	51,1	48,1	50,4	51,1	51,1	50,4	50,9	49,0
Hoteller (antall)	30	30	30	32	32	32	34	35
Senger (antall)	7 464	7 681	7 706	7 886	8 092	8 053	8 737	9 723
Rom (antall)	3 789	3 821	3 824	3 887	3 945	3 973	4 358	4 816
Romdøgn tilbudt	1 386 939	1 394 817	1 395 912	1 418 924	1 444 018	1 450 122	1 590 660	1 757 716
Oppholdstid (netter)	1,60	1,58	1,61	1,60	1,57	1,57	1,59	1,60
Oppholdstid nordmenn	1,57	1,56	1,59	1,59	1,57	1,59	1,62	1,62
Oppholdstid utlendinger	1,66	1,65	1,67	1,61	1,55	1,53	1,55	1,56
Overnattinger per rom	1,40	1,43	1,43	1,45	1,44	1,41	1,42	1,48

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett  
 Losjiinntekter og inntekt per rom mv. er omregnet til faste priser (siste års priser)  
 Antall rom og senger er målt som daglig gjennomsnitt for året (Antall rom = Romdøgn tilbudt/dager (365))

Gjestedøgn på hotell i Bergen 2008-2015 etter formål:

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. 2008-2015**

	1201 Bergen							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	1 396 312	1 348 664	1 416 299	1 470 395	1 512 322	1 482 205	1 622 804	1 739 447
Kurs og konferanse	124 444	125 097	130 821	116 961	125 800	139 729	153 153	147 469
Yrke ellers	688 782	651 264	613 924	605 193	691 275	657 412	679 504	713 774
Ferie og fritid	583 086	572 303	671 554	748 241	695 247	685 064	790 147	878 204
Kurs og yrke i alt	813 226	776 361	744 745	722 154	817 075	797 141	832 657	861 243
Kurs og Ferie i alt	707 530	697 400	802 375	865 202	821 047	824 793	943 300	1 025 673

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Hotellovernattinger FF-markedet i Bergen mars. 2008-2015:

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. 2007-2016**

	1201 Bergen								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	95 206	80 242	89 552	84 381	96 514	107 281	89 595	114 207	103 501
Kurs og konferanse	11 264	8 339	13 789	10 328	7 735	11 639	12 560	13 554	11 557
Yrke ellers	58 253	47 832	57 054	45 767	50 125	57 026	41 941	57 843	50 234
Ferie og fritid	25 689	24 071	18 709	28 286	38 654	38 616	35 094	42 810	41 710
Kurs og yrke i alt	69 517	56 171	70 843	56 095	57 860	68 665	54 501	71 397	61 791

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Hotellovernattinger FF-markedet i Bergen april. 2008-2015:

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. 2007-2016**

	1201 Bergen								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	88 782	104 938	78 364	91 853	91 764	93 228	107 785	100 758	110 574
Kurs og konferanse	9 505	12 503	9 045	8 857	8 214	8 413	14 147	8 217	11 134
Yrke ellers	50 468	64 079	44 857	49 035	43 276	43 307	53 306	47 157	50 751
Ferie og fritid	28 809	28 356	24 462	33 961	40 274	41 508	40 332	45 384	48 689
Kurs og yrke i alt	59 973	76 582	53 902	57 892	51 490	51 720	67 453	55 374	61 885

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Hotellovernattinger FF-markedet i Bergen oktober. 2008-2015:

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. 2007-2016**

	1201 Bergen								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	117 218	115 626	108 820	116 829	122 330	130 088	127 100	132 924	133 317
Kurs og konferanse	16 562	15 140	13 891	15 304	16 827	14 931	15 322	16 302	14 855
Yrke ellers	63 702	66 086	57 300	53 161	50 403	70 215	60 836	58 387	59 844
Ferie og fritid	36 954	34 400	37 629	48 364	55 100	44 942	50 942	58 235	58 618
Kurs og yrke i alt	80 264	81 226	71 191	68 465	67 230	85 146	76 158	74 689	74 699

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Hotellovernattinger FF-markedet i Bergen november. 2008-2015:

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. 2007-2016**

	1201 Bergen								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ialt	105 373	109 856	98 406	111 236	116 854	120 250	120 883	121 926	118 243
Kurs og konferanse	17 416	14 526	12 213	14 014	15 168	12 079	14 165	17 038	18 257
Yrke ellers	58 790	65 018	56 194	54 690	58 219	63 117	59 587	55 351	56 938
Ferie og fritid	29 167	30 312	29 999	42 532	43 467	45 054	47 131	49 537	43 048
Kurs og yrke i alt	76 206	79 544	68 407	68 704	73 387	75 196	73 752	72 389	75 195

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Hotellmarknaden sommar Bergen Reiselivslag. 2008-2015

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. Juni-august 2008-2015**

	1201 Bergen								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Ialt	504 164	511 618	522 089	543 660	537 634	523 207	586 497	683 852	
Kurs og konferanse	25 831	28 104	34 657	22 675	28 941	32 630	36 079	36 513	
Yrke ellers	171 420	176 810	165 135	165 292	194 712	187 410	195 650	224 425	
Ferie og fritid	306 913	306 704	322 297	355 693	313 981	303 167	354 768	422 914	
Kurs og yrke i alt	197 251	204 914	199 792	187 967	223 653	220 040	231 729	260 938	

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Hotellmarknaden vinter Bergen Reiselivslag. 2008-2015

**Tabell 2. Hoteller. Overnattinger etter formål - for valgt region. Januar-april 2005-2015**

	1201 Bergen								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Ialt	347 660	321 462	330 024	346 837	371 002	366 232	393 011	396 064	
Kurs og konferanse	39 202	39 971	32 850	30 773	35 314	43 629	38 339	37 062	
Yrke ellers	215 766	198 290	183 666	177 150	192 941	185 577	201 421	191 550	
Ferie og fritid	92 692	83 201	113 508	138 914	142 747	137 026	153 251	167 452	
Kurs og Yrke i alt	254 968	238 261	216 516	207 923	228 255	229 206	239 760	228 612	
Kurs og Ferie ialt	131 894	123 172	146 358	169 687	178 061	180 655	191 590	204 514	

Kilde: Statistisk sentralbyrå <>> Bearbeiding: Statistikknett

Bergen er innfallspurt til Fjordane og er antakelig det mest populære by-reisemålet i Norge for internasjonalt reiseliv. Bergen i kombinasjon med fjordane er eit svært sterkt produkt som både

nasjonale og ikkje minst internasjonale reisande finn attraktivt. Ser vi på talet reisande til Bergen og tek utgangspunkt i hotelltrafikken, så hadde Bergen i 2015 ca. 1 740 000 hotellovernattingar. Av desse utgjorde vel 50 % ferie/fritidstrafikk. Gjennomsnittleg opphaldslengde er 1,56 døgn for utanlandske gjester. Det betyr at ferie/fritidstrafikken til Bergen i heile 2015 utgjorde ca. 563 000 personar.

Som grunnlag for vurderingane som blir gjort, legg ein kun ferie/fritidstrafikk til grunn då dette er den mest aktuelle målgruppa som rutene til Sogn kan hente ytterligere trafikk frå.

Ferie/fritidstrafikken på hotella i Bergen utgjorde 31 200 personar i april og 37 600 personar i oktober, dvs. i dei to månedane som er mest aktuelle for utviding av sommarruta til Flåm. I november er trafikken ca. 27 600 personar, 10 000 færre personar enn i oktober, og i desember er trafikken ca. 20 000 personar.

Tala for april og oktober utgjer til saman 69 000 personar som bur på hotell i Bergen i ferie/fritidssamanheng. Disse utgjer i utgangspunktet ei potensiell målgruppe som reisande på dagstur til Sogn, eller som ein del av ein større vestlandstur/Norgestur.

## 4. ANALYSE

I statusdelen er, så langt råd er, alle sentrale område som påverkar driftsgrunnlaget og passasjerutviklinga til Sognebåten vurdert. Det har vore viktig å søke å få med så mange faktorar som muleg som anten er ein drivar for, eller ei barriere for framtidig passasjervekst. Eksempel på slike faktorar kan vere den satsinga som Visit Sognefjord, saman med Fjord Tours har gjort med rundreisa "Sognefjorden i eit nøtteskall". Dette er ei satsing som heilt klart vil stimulere til passasjervekst for Sognebåten i åra som kjem.

### 4.1 SOGNEBÅTEN SOM DEL AV ANDRE OPPLEVINGSPRODUKT/PAKKAR

#### 4.1.1 Sognefjorden i et nøtteskall

Ei reise med Sognebåten kan i dag kombinerast med andre opplevingar langs kysten og i Sognefjorden, og tilrettelagde opplevingar i kombinasjon med ekspressbåten er ein av dei viktigaste drivarane for ei positiv passasjerutvikling for ruta i åra som kjem.

Den ferdig pakka turen "Sognefjorden i et nøtteskall" er ein slik tur, og Steinar Aase, dagleg leiar i Fjord Tours AS opplyser at denne turen i 2015 hadde ei bruttoomsetning på ca. 24 mill. kr. Dette er den 2. best turen til Fjord Tours, etter "Norge i ett nøtteskall" som per i dag genererer størst brutto omsetning. (Men så har også denne turen eksistert i mange fleire år enn "Sognefjorden i et nøtteskall" (SIN)). SIN går med ekspressbåt ut frå Bergen klokka 0800 eller frå Oslo klokka 0800 med tog til Flåm som igjen då nyttar ekspressbåten frå Flåm klokka 15.30. Turen inneheld båt (Bergen-Flåm) og tog (Flåmsbana og Bergensbanen).

Sognefjorden i et nøtteskall er den turen som hadde største auke frå 2014 til 2015, med ein vekst på 32,1 % samanlikna med året før. Aase kan også informere om at månadane mai og september er dei månadane som har størst prosentvis auke, sjølv om juni, juli og august framleis er dei månadane med størst volum. Frå 2014 til 2015 auka mai med 38,4 %, august med 36 %, og september med 33,1 %. 22 % av gjestene på turen "Sognefjorden i ett nøtteskall" er frå USA, som utgjer den klart største marknaden. Deretter kjem Storbritannia, Spania, Italia og Frankrike som dei nest beste marknadane.

Frå 2014 til 2015 la Fjord Tours AS inn alle hotella i Sogn i pakken, og ein fekk også ordna med buss frå båten i Leikanger til Sogndal slik at ein kan putte på ein tur til Jostedalen med brebussen. Dette har gjort

til at ein kan ta turen over fleire dagar med stopp i Sogn, noko som sjølvsagt bidreg til større verdiskaping rundt turen.

Aase meiner det er særdeles viktig at ekspressbåten består slik som oppsett, då korrespondanse med Oslo-marknaden fungerer svært bra. Ved drøfting om endringar og justeringar i framtida for denne ruta er det hensiktsmessig at næringen (som t.d. Fjord Tours AS) blir tatt med i ulike mulegheitsscenario, og foreslår at representantar frå alle ledd; transport, overnatting, oppleving, produktpakking, destinasjonsselskap og offentlege myndigheiter diskuterer dette saman.

Fjord Tours AS er overtydd om at ein kan tilføre området vesentleg meir trafikk både på eksisterande rute og gjerne også andre båtar i Sognefjorden.



#### 4.1.2 Flåmsekspressen

Flåmsekspressen går mellom Flåm og Balestrand frå 20. juni, juli til 20. august. Ruta har avgang frå Flåm, og har vidare rutestopp i Aurland, Undredal, Leikanger med endestopp i Balestrand. Ruta går mandag-fredag. Avgang frå Flåm om morgonen klokka 0600 og retur frå Balestrand til Flåm klokka 08.30. Ankomst Flåm 10.30.

Ruta har kapasitet til 45 passasjerar.

Ruta kan kombinerast med ekspressbåten, og passasjerar med Flåmsekspressen kan reise vidare med hurtigbåten til Bergen frå Balestrand 0750, og om ettermiddagen klokka 1655.

Denne ruta legg til rette for ein tur til Fjærland, med besøk på Norsk Bremuseum og Bøyabreen. Det er Fjord 1 som har konsesjon på ruta fram til 2020 med opsjon på 2 nye år. Ruta vert drifta av Einar Losnegård på vegne av Fjord1. Ruta kostar Sogn og Fjordane Fylkeskommune 8-900.000 pr. år.

Statistikk for 2015 er:

Juni : 63 passasjerar

Juli : 94 passasjerar

August : 51 passasjerar

Ruta er ei viktig samferdsleåre mellom Flåm og nordsida av Sognefjorden, men går litt for tidlig om morgonen. Det vert opplyst at ruta på dei fleste avgangane til Balestrand om morgonen går utan passasjerar, og at det opprinneleg vart lagt opp så tidlig pga. korrespondanse med nattog. Dette går

ikkje lenger, og det burde vore anledning til å ha ein noko seinare avgang, og berre 30-45 min ville ha hjelpt mykje, så fram at den greier å korrespondere med ekspressbåten til Bergen.

Ein bør også sjå på om det ikkje er muleg å få ytterligare ein avgang pr. dag utan at dette burde få store følgjer for prisen.

#### 4.1.3. Fjærlandsfjorden

Båten på Fjærlandsfjorden går alle dagar i veka frå 1. juni til 31 august med avgang frå Balestrand eller Hella. Avgang frå Balestrand 0800 og 1200 til Fjærland. Ruta kan kombinerast med ekspressbåten tilbake til Bergen om ettermiddagen frå Balestrand.

Ruta er kommersiell og drifta av Flåm AS. M/S Sognefjell med maks 70 pax. Stig Johnny Buvik fortel at dette er for lite, og at båten kjennes full med 40-50 passasjerar ombord. Det er derfor planar om å skifte fartøy til 2017-sesongen.

”Fjærlandscruiset” som båten er ein del av inkluderer buss frå kaien til Norsk Bremuseum og besøk på Bøyabreen. Turen gir ei flott innføring i korleis breen har forma fjordlandskapet og samspelet mellom naturen og menneska som bur langs fjordarmene.

I fleire år at det vore vanskeleg å skaffe midlar til ruta som er lagt opp på totalt kommersielt grunnlag. Tilbakemeldingane frå turistar som tek ruta er udelt positive og produktet blir sett på som eit av dei viktigaste i den vidare utviklinga av gode produktpakkar med Sognefjorden som ferdselsåre. Representantar frå transport- og hotellnæring i Sogn meiner den viktigaste årsaka til svake trafikktil har vore usikkerheit omkring sjølve ruta, om den kjem til å gå neste år eller ikkje. Denne usikkerheita gjer at ein ikkje kan marknadsføre ruta slik den burde bli marknadsført. Usikkerheit rundt ruta gjer også at turoperatørane ikkje torer å setje ruta inn i sine program.

Passasjertalet for 2014 vart ca. 550 over budsjettet tal på 6000 besøkjande og ein opplevde ytterlegare vekst i ruta i 2015 med 6760 reisande. 98 % av passasjerane kom ombord i Balestrand og Fjærland, Hella er lite brukt. Norled sel dagsturar til Fjærland med start/slutt i Bergen, og dei opplyser at deira sal av høgare i 2015 enn i 2014. Meir enn halvparten av alle reisande kjøper halvdags- eller heildagspakke som referert til over, kor skyttelbuss til Bremuseet i Fjærland er inkludert m.a.

Stig Johnny Buvik fortel at det er forholdsvis liten gruppetrafikk, noko som fortel om at ruta har eit godt potensiale. Per i dag er trafikkalet for svakt til å kunne setje inn materiell med høgare kapasitet, men dette burde vore gjort i ei totalsatsing på opplevingar i Sognefjorden, med fjorden som trafikkåre.

## 4.2 DRØFTING

### 4.2.1 Sommarruta Bergen-Flåm-Sogndal-Bergen

Veksten og den generelt høge trafikken skuldast nok fleire forhold. Det har dei seinare åra generelt vore ei positiv utvikling av ferie/fritidstrafikk til Norge og Vestlandet, noko som heilt sikkert har gitt positive utslag også på denne ruta. Eit anna moment som ikkje skal undervurderast er også dei ideelle rutetidene med avgang om morgon frå Bergen og avgang frå Flåm om ettermiddagen. Dette fangar også opp ein god del trafikk frå Flåmsbana og frå rundturane ”Norge i eit nøtteskall” og særleg ”Sognefjorden i et nøtteskall”.

Skal ein vurdere utviding av denne ruta i månadane april og oktober, må en sjå på alle "endestoppa" som viktige kjelder til meirtrafikk. I den samanhengen er det igjen dei ideelle avgangstidene frå Bergen som vil vere viktig.

Bergen opplever stadig ein aukande ferie/fritidstrafikk gjennom heile året. Trafikken utanom sommarsesongen aukar stadig i lågsesongen (sjå tabellar over gjestedøgnutvikling), medan det generelle tilbodet på utflukter, dagsturar og andre opplevingstilbod er avgrensa i forhold til sommarsesongen. Ei utvida ekspressrute Bergen-Flåm-Bergen vil i månadane april og oktober ha betydelig mindre konkurranse enn i sommarsesongen. Samtidig er trafikkvolumet sjølvsagt betydeleg mindre i disse månadane samanlikna med sommarsesongen. Ein vil likevel stå sterkt som ein av få mulege dagsturar i lågsesong. "Sognefjorden i et nøtteskall" er i ferd med å bli innarbeida som eit begrep, og vil med ei ruteutviding få eit større grunnlag for å vekse, samtidig som denne pakken vil tilføre meirtrafikk gjennom det sals- og distribusjonsapparatet som allereie eksisterer for denne rundturen.

Det at tilbodet er tilgjengeleg har i mange tilfelle ei sjølvforsterkande effekt. Trafikk avlar trafikk. Ei utviding av denne ruta vil mest sannsynleg stimulere til å auke trafikken i månadane mai og september, og vil også opne opp for at det i regionen vil kunne bli skapt nye aktivitets- og opplevingsturar som bygge på den rutestrukturen vi har i dag. Sesongforlenging er eit prioritert mål i reiselivsnæringa og ein vil kunne forvente at ei rekkje aktørar vil gripe denne mulegheita til utvikle nye kombinasjonar av turar som vil kunne tilføre ny trafikk til ruta.

Trafikken vil utifrå dei tala som statistikken viser for mai og september ligg på eit relativt lågt nivå i starten. Dersom ein legg same trafikk til grunn i april og oktober som i mai og september, (ref. statistikk side ) vil ein kunne berekne ca. 40 % belegg eller 115 passasjerar i snitt pr. dag på kvar strekning. Dette opnar også opp for at ein eventuelt kan vurdere å operere ruta med eit mindre fartøy enn i høgsesongen, t.d. ein båt med 140 seter. Det vil gje mindre driftskostnader pr. tur enn å operere med ein båt med 290 seter.

#### 4.2.2 Kostnader

Som del av oppdraget vurderer ein to mulege alternative tillegg/justeringar på Ekspressbåtruta Bergen-Sogn-Flåm-Bergen. Begge desse har eit kostnadsbilete med utgangspunkt i den kontrakten som Norled har i dag med Sogn og Fjordane Fylkeskommune, i tillegg til at dei begge er ein del av eit større samferdselsnett for Sogn og Fjordane fylke:

- 1) Utviding av sommarruta Bergen-Flåm i perioden april til oktober
- 2) Etablering av Flåm som endestopp for heilårsrute ev. november-mars

Bjørn Egil Søndena, Regionsjef for Hurtigbåt i Norled, gjev opp ein kostnad per ekstra driftstime utover gjeldande kontrakt i dag til å vere 6500 kr. Denne kostnaden er berre knytt til produksjon av 1 time transport, alle andre tillegg som t.d. overnatting mannskap, ekstra/justert hamneavgift, vedlikehald osv. er ikkje medteke. I oppsettet nedanfor er slike tilleggskostnader estimert til 25 % av driftskostnad per time.

Kostnader med alternativ 1) Utviding av sommarruta Bergen-Flåm for 2 ekstra månader er såleis kostnadsrekna til:

SOMMARRUTA	Kostnad pr. ekstra produsert time	11 timar ekstra produksjon pr. dag	Ekstra kostnad per mnd april	Ekstra kostnad per mnd oktober
Ekstra driftskostnad	6500 pr. time	71 500	2 145 000	2 216 500
Kaiavgift Flåm (5 kr. Pr passasjer)			32 230	34 520
Kostnader med liggetimar		5 000	150 000	155 000
Auka overhead 25 %			581 808	601 505
Sum ekstra kostnader pr. mnd.			2 909 038	3 007 525
Tal passasjerar med full bill. Pris 795,-			3 659	3 783
Snittpris -15 % på fullpris billett, 675,-			4 310	4 456

Kaiavgift er stipulert utifrå tal personar ombord.

Som ein ser av tabellen vil drift 2 mnd. ekstra drift av sommarruta koste kr. 5.916.563. I denne prisen skal det vere god dekning for ekstra utgifter som referert til ovanfor. Dersom man skal rekne ein gjennomsnittspris på 15 % under fullpris, vil ein trenge 4310 passasjerar i april og 4456 passasjerar i oktober for å gå break-even. Til samanlikning hadde ruta i mai 2015 6 446 passasjerar, og i september same året 6 904 passasjerar.

#### 4.2.3 Vinterruta Bergen-Sogn-Bergen

Distansen mellom Leikanger og Flåm sjøvegen er ca. 23 nautiske mil/43 km, og seglinga er berekna til ca. 45 min. utan stopp. Dersom ein skal ha avgang frå Bergen klokka 16.30 som i dag, vil berekna tid for ankomst i Flåm vere 21.35.

På sommarruta har ein berekna 1 time og 5 min frå Leikanger til Flåm, men då er det rekna god tid for å sjå litt på Nærøyfjorden og diverse attraksjonar innover. Ein av mannskapet på MS Vingtor fremja at det kan vere lurt å sjå på mulegheita av og få til anløp i Aurland begge vegar til/frå Flåm, det vil ikkje ta noko særleg ekstra tid då båten går rett forbi kaien. Det vil imidlertid styrke passasjergrunnlaget, noko som er viktig for å få betre økonomi i ruta.

Kostnader med alternativ 2) Etablering av Flåm som endestopp for heilårsruta ev november-mars:

VINTERRUTA	Med reduksjon Sogndal blir det i realiteten 20 min lenger produksjonstid ein veg, totalt 1 time lenger produksjonstid t/r Leikanger-Flåm	7 timar ekstra produksjons pr. veke	Ekstra kostnad 52 veker/årsbasis
Ekstra driftskostnad	6500	45500	2 366 000
Reduksjon kaiavgift Sogndal			110 000
Kaiavgift Flåm (5 kr. Pr passasjer)			314 640
Overnatting mannskap - som i dag			-
Auka overhead ein ekstra time drift 25 %			591 500
Muleg auka avgift i Leikanger			13 000
SUM ekstra kostnader			3 175 140
Sum ekstra kostnader pr. mnd			264 595
Tal passasjerar med full bill.pris 795,-			333
Gj.snittspris billett - 15 % av fullpris 675,-			392
Gj.snittspris billett - 50 % av fullpris 397,-			667

(Det er viktig å peike på at kaiavgift Sogndal, kaiavgift Flåm, kaiavgift Leikanger er stipulerte tal og ikkje bekrefte endeleg frå dei involverte kommunar og hamnevesen).

I samtale med aktørar som har erfaring med å planleggje båtruter, har desse, utifrå estimert knop pr. nautiske mil, rekna ut at hurtigbåten vil bruke ca. 20 min. kvar veg frå Leikanger til Flåm når ein slepp å gå innom Sogndal. I tillegg er det lagt til av- og ombordstigning begge stader på 20 min. Det betyr at vi får 7 timar meir produksjon pr. veke ved å la vinter/heilårsruta gå Leikanger-Flåm.

I denne berekninga vil ei omlegging av ruta totalt sett ha ein ekstrakostnad på ca. 3,1 mill. kr. pr. år, og kr. 265.000 pr. mnd. I tillegg kjem bussforbindelse mellom Leikanger og Sogndal, budsjettert til ca. kr. 1,3 mill. kr. pr. år, tilsvarande ca .108.000 pr. mnd.

Dersom gjennomsnittleg billettpris er seld for kr. 397,- (halv pris av full pris),- betyr det at ein må ha i underkant av 700 passasjerer meir pr. mnd.

I samtale med Norled har dei estimert 14 timar ekstra produksjon pr. veke ved ei omlegging av ruta, og då blir tala slik:

VINTERRUTA	blir det i realiteten 2 timar produksjonstid t/r Leikanger-Flåm (NORLED)	14 timar ekstra produksjons pr. veke	Ekstra kostnad 52 veker/årsbasis
VINTERRUTA			
Ekstra driftskostnad	6500	91000	4 732 000
Reduksjon kaiavgift Sogndal			110 000
Kaiavgift Flåm (5 kr. Pr passasjer)			314 640
Overnatting mannskap - som i dag			-
Auka overhead ein ekstra time drift 25 %			-
Muleg auka avgift i Leikanger			13 000
SUM ekstra kostnader			4 949 640
Sum ekstra kostnader pr. mnd			412 470
Tal passasjerar med full bill.pris 795,-			519
Gj.snittspris billett - 15 % av fullpris 675,-			611
Gj.snittspris billett - 50 % av fullpris 397,-			1 039

I den vidare handsaming og oppsummering i rapporten vil ein nytte dei tala som ein sjølv er komne fram til, altså 7 timar ekstra produksjon pr. veke ved omlegging av vinter-/heilårsruta med start/stopp Flåm.

For å avdekkje eventuelle negative konsekvensar har ein gjennomført ei spørjeundersøking på Ekspressbåten Bergen-Sogn-Bergen, to veker i mars 2016. Til saman fekk ein inn 577 svar. I denne undersøkinga har ein prøvt å avdekke kva eventuelle konsekvensar det vil ha å la ruta gå direkte til Flåm i staden for innom Sogndal. M.a. har ein vore noko bekymra for om dei som tek båten frå Sogndal i dag, i framtida vil synes det blir for "tungvint" å ta buss til Leikanger for så å gå ombord i båten, medan andre igjen har vore positive til det, m.a. fordi det er vanskar med parkering i Sogndal, dersom ei køyrer eigen bil til båten. Det er betre parkeringstilhøve i Leikanger, - på kaien er det anslått å vere ein 10-20 parkeringsplassar. Tidsmessig vil det ikkje ha særleg betydning, då ein køyrer/tek buss like fort til Leikanger frå Sogndal som det tar båten å gå frå Sogndal til Leikanger.

Undersøkinga viste at 24 % ville tatt buss til Leikanger for å gå på båten, 9 % ville ha køyrt sjølv. Heile 49 % sa at dette ikkje hadde betydning for dei (dei fleste som har svart dette har reisemål anten Leikanger eller lenger ute i fjorden). 9 prosent sa dei ville tatt buss i staden dersom startpunkt for båten blir flytta, 4 % ville ha køyrt sjølv til reisemålet, og 5 % ville ikkje ha reist i det heile. I verste fall kunne ein altså misse 18 % av passasjerane.

Når vi spurte om konsekvensar ved å la båten gå 30 min tidlegare frå Bergen, altså klokka 1600 i staden for 16.30 sa heile 82 % at det ikkje ville ha noko betydning, dei ville framleis tatt båten. 13 prosent sa dei ville ha køyrt sjølv, eller ikkje kunne ha reist (3 %). Oppsummert kan ein slå fast at det ikkje vil ha betydelege konsekvensar verken å flytte vinterruta til Flåm om morgonen i staden for Sogndal eller ha avgang frå Bergen 30 min. tidlegare. Detaljar frå undersøkinga er lagt med som vedlegg.



Ein annan faktor ein har diskutert innleiingsvis, og som ein har forsøkt å få svar på i undersøkinga er om det har negativ konsekvens for passasjerar frå Bergen at båten har avgang 30 min. tidlegare enn i dag, dvs. klokka 1600 i staden for klokka 1800. Dersom båten skal gå heilt til Flåm, vil det gjere til at ein kan kome litt tidlegare til Flåm, og kanskje rekke å få middag på eit av hotella i Sogn før det blir for seint. Dette vil vere ei styrke for reiselivsproduktet i Sogn, og gje gjestane ein betre velkomst. Baksida her er at dette kan vere vanskelig å få til, då båten korresponderer med anna transportmiddel nordover langs kysten;

- Mjømna kl 17.50: Båtkorrespondanse til Nåra  
Busskorrespondanse til Byrknesøy i Gulen
- Sollibotn kl 18.05: Korrespondanse med Ekspressbåten til Nordfjord. Eventuelle passasjerar som skal fra Mjømna til Nordfjord bytter båt her, og frå Nordfjordbåten dersom der er passasjerar som skal inn Sognefjorden.
- Rysjedalsvika kl 18.35: Busskorrespondanse (2 bussar) m.a. til Dale i Sunnfjord
- Lavik kl 19.00: Busskorrespondanse med Ekspressbussen til Førde (nesten dagleg passasjerer)
- Nordeide kl 19.30: Busskorrespondanse til Høyanger

Dette gjeld kun på ruta 16.30 mandag-fredag, litt annleis i helga.

Som vi kunne sjå av statistikken dei siste tre åra for vinterruta/heilårsruta er forskjellen i trafikken på ruta i høg og låg sesong ikkje så stor som ein kunne forvente.

Kva vil det ha å seie for ei eventuell utviding av vinterruta frå Bergen-Sogndal-Bergen til Bergen-Flåm-Bergen med Flåm som endestopp i staden for Sogndal ?

Spørsmålet er om det er muleg å tilføre tilstrekkelig ny trafikk slik at ei slik løysing kan vere økonomisk fornuftig å innføre.

Ruta i dag har mykje ledig kapasitet og kan frakte eit betydelig større tal passasjerar enn i dag, særskilt i låg sesongmånadane. Det er m.a.o. tilstrekkelig kapasitet med noverande båt-storleik som må fyllast opp på begge strekningar Bergen-Flåm og Flåm-Bergen. Det vil ikkje vere behov for å sette inn større båt på ruta ved ei eventuell forlenging til Flåm.

Den "nye" trafikken må ein hente hovudsakleg frå "endestoppene" Bergen og Flåm, då kan vi anta at det som er muleg å hente ut av trafikk frå dei andre stoppestadane er tatt ut gjennom dagens rutemønster. Då står vi igjen med 2 trafikknutepunkt som begge kan tilføre ferie/fritidstrafikk og til dels noko lokaltrafikk som i dag ikkje brukar ruta frå Flåm. "Ny" lokaltrafikk frå Flåm er antatt liten, då det fins konkurrerande transportmulegheiter frå Flåm til Bergen.

Grunnlaget for trafikken utover trafikken er i dag er ferie/fritidstrafikk frå Bergen til Flåm og frå Flåm til Bergen. Ei utfordring her vil vere å behalde trafikken begge vegar, då det er stor sjanse for at mange vil velje å ta båten frå Bergen til Flåm og vidare med Flåmsbana til Myrdal og derifrå tilbake til Bergen eller Oslo. Rundturpassasjerar vil vere verdifullt for ruta då det vil doble omsetninga pr. passasjer.

Eit anna forhold som er viktig er sjølv avgangstidene. Ein avgang om ettermiddagen frå Bergen til Flåm slik som ruta Bergen-Sogndal er lagt opp i dag vil vere lite gunstig for økt ferie/fritidstrafikk då rutetida i reiselivsauge med vil ha lita interesse når det allereie er kort tid etter avgang frå Bergen vil vere mørkt og lite visuelt å oppleve på turen. For lokaltrafikken derimot kan det vere riktig avgangstid

m.o.t. at passasjerar skal reise etter arbeidstid, skuletid etc. Med hensyn til avgangstid frå Bergen har likevel desse to målgruppene ulike preferansar.

Tilsvarande gjeld for avgang frå Flåm. Dersom det vert lagt opp ein svært tidleg avgang – eks. klokka 0630 for å kople seg på avgang frå Leikanger 0730, vil ikkje dette vere eit godt rutetilbod for trafikken frå Flåm. Avgang i dag frå Sogndal er klokka 0700, og det synest å vere meir tilpassa lokaltrafikken enn ferie/fritidsmarknaden.

Det kan sjå ut som om den ideelle ruta startar frå Bergen som morgonavgang og returnerer frå Flåm på ettermiddagen med ankomst Bergen tidlig kveld, på same måte som sommarruta no er lagt opp. Med å forlenge vinterruta vil ein muligens ikkje oppnå noko ekstratrafikk frå dei to sentra som kan tilføre dette, Flåm og/eller Bergen.

## 5. SCENARIO

Ein av dei viktigaste faktorane for positiv passasjervekst for Ekspressbåten Bergen-Sogn-Flåm-Bergen er at Bergen som innfallspørt til fjordane held fram med en positive utviklinga som statistikken viser. I denne framskrivinga har ein valt å vise to ulike tilnæringsmåtar;

- 1) ei framskriving med Bergen som "hub" og utifrå veksten som har vore her
- 2) ei framskriving basert på ein gitt prosentsetning – låg og middels/høg

### 5.1 BERGEN SOM "HUB" FOR AUKA PASSASJERVOLUM TIL EKSPRESSBÅTEN

Dersom ein føreset at 10 % av tala for april og oktober i Bergen (69 000) vel å ta Sogneruta til Flåm i april og oktober, vil dette utgjere 6 900 personar. Føreset vi vidare at 50 % av disse tar turen som ein rundtur, vil tal passasjerar med ruta Bergen-Flåm og Flåm-Bergen vere 10 350. I tillegg kjem anna trafikk som kjem til Flåm og tek ruta til Bergen; andre typar gjester i Bergen (camping, hytter, besøk hos familie og vener). Totalt kan ein forsiktig anslå dette til å utgjere ytterligere 1000 personar for disse to månadane, dvs. 16 personar per dag i april og oktober eller 8 personar kvar veg.

Til saman utgjør dette 11 350 personar og likt fordelt på dei to månadane er dette 5 675 personar i april og 5 675 personar i oktober. Til samanlikning var trafikken i mai 2015 ca. 6 400 personar og i september 2015 ca. 6 900 personar, til saman 13 300 personar.

Basert på dette estimatet vil ei utviding til perioden april-oktober kunne utgjere ei auke i trafikken på vel 11 000 personar relatert til ferie/fritidstrafikk frå Bergen.

I tillegg kan ein forventast noko lokaltrafikk, fastbuande i området Bergensregionen og Flåm/Aurland regionen som vil nytte ruta som transport til eller frå Bergen og stoppestader undervegs.

Bergen har dei seinare åra auka hotellkapasiteten mykje, og i dei komande 2-3 åra vil hotellkapasiteten aukast betydeleg. Skal Bergen greie å halde same kapasitetsutnyttingsgrad på hotella som ein har i dag, vil byen trenge ca 1 million fleire overnattingar pr. år. Bergen har som mål å klare dette, og min 50 % av denne auka vil ein forsøke å hente frå den internasjonale ferie/fritidsmarknaden. 1 million gjestedøgn tilsvarar ca. 640 000 personar og ferietrafikken som utgjør 50 % av dette tilsvarar 320 000 personar.

Mykje av denne trafikken vil kome i sommarmånadane og gi grunnlag for auka sommartrafikk. Månadane april og oktober utgjør 13,5 % av all ferie/fritidstrafikk til Bergenshotella. Dette vil igjen utgjere vel 43 000 fleire personar på ferie i Bergen i disse to månadane. Klarer ein å selje ekspressbåten "Sognefjorden i et nøtteskall" eller ekspressalternativet til Bergen til "Norge i et nøtteskall"-turane til 20 % av disse i dei to månadane, vil dette utgjere 8 600 personar eller 4 300 personar ekstra i h.h.v. april og oktober. I tillegg kjem effekten av at nokon vel å reise tur/retur med båten.

Noko kurs/konferansetrafikk, særskilt utanlandske konferansedeltakarar, kan til ein viss grad også vere potensielle brukarar av ruta. I tillegg vil Bergensmarknaden vere ein interessant marknad m.o.t. møter, kurs og konferansar som enklare kan leggast til stoppestader som Balestrand, Leikanger, Sogndal og Flåm med ein avgang om morgonen frå Bergen i april og oktober, då desse månadane tradisjonelt er gode månader for denne typen trafikk.

Flåm er i fleire samanhengar innfallspørt for turisttrafikk frå Austlandet. Både individuelle reisande og gruppetrafikk fra Austlandet kjem gjerne til Flåm, anten med eigen buss, bil eller med tog. Det er særleg togpassasjerar og bussgrupper som vil vere potensielle kundar for ein utvida rute til Flåm. 60 % av alle internasjonale hotellgjestar startar sitt Norgesopphald i Oslo før dei fortset sin ferie i Norge. Bergensbana er ei viktig tilførselsåre for trafikk til vestlandet og kombinasjonen Bergensbana,

Flåmsbana og båt til Bergen vil vere ein enno meir interessant reiserute dersom den er tilgjengeleg i større deler av året enn i dag.

Utifrå tilgjengeleg informasjon; statistikk frå Ekspressbåten, gjestedøgnstatistikk for Bergen og statistikk frå Fjord Tours AS, kan vi utarbeide ei scenario for ei framtidig passasjerutvikling på Sognefjorden. Dei viktigaste drivarane for vekst har hatt følgjande utvikling frå 2014-2015:

Drivarar	2014	2015	%-vis endring
Ekspressbåten Bergen-Flåm-Bergen passasjertal totalt	40 110	52 573	+ 31 %
Ekspressbåten Bergen-Flåm-Bergen passasjertal mai	5 157	6 446	+ 25 %
Ekspressbåten Bergen-Flåm-Bergen passasjertal oktober	5 616	6 904	+ 23 %
Bergen Reiselivslag – Tal gjestedøgn, FF, hotell, heile året	790 147	878 204	+ 11 %
Bergen Reiselivslag – Tal gjestedøgn april, FF, hotell	45 384	48 689	+ 7 %
Bergen Reiselivslag – Tal gjestedøgn oktober, FF, hotell	58 235	58 618	+ 0,6 %
Bergen Reiselivslag – tal gjestedøgn, FF, vinter (jan-apr), hotell	153 251	167 452	+ 9 %
Fjord Tours – omsetning Sognefjorden i et nøtteskall		24 000 000	+ 32 %
Fjord Tours – omsetningsvekst mai			+ 38 %
Fjord Tours – omsetningsvekst september			+ 33 %

Den prosentvise satsen varierer sjølvsagt mellom dei enkelte drivarane, men det gir oss ein peikepinn på dei trendane ein ser no med auke i ferie-/fritidsgjester i skulder og vintermånader. Dersom denne held fram, noko som dei fleste innanfor reiselivsnæringa trur, er dette svært positivt for passasjerutviklinga på ekspressbåten.

Med ovanforståande tabell som grunnlag, samt informasjon og statistikk som er presentert i statusdelen og seinare drøfta, kan ei passasjerutvikling på Ekspressbåten Bergen-Sogn-Flåm-Bergen sjå slik ut:

	2016		2017		2018		2019		2020	
	Låg	Middels/høg	Låg	Middels/Høg	Låg	Middels/høg	Låg	Middels/høg	Låg	Middels/høg
Månad	7 %	12 %	7 %	12 %	10 %	15 %	8 %	13 %	8 %	13 %
April	4 310	4 310	4 612	4 827	5 073	5 551	5 479	6 273	5 917	7 087
Mai	6 897	7 220	7 380	8 085	8 117	9 298	8 765	10 506	9 466	11 871
Juni	11 214	11 738	11 999	13 146	13 198	15 117	14 253	17 081	15 392	19 302
Juli	17 721	18 549	18 961	20 775	20 857	23 890	22 526	26 996	24 327	30 504
August	13 034	13 643	13 946	15 279	15 341	17 571	16 567	19 854	17 892	22 435
September	7 387	7 732	7 904	8 660	8 694	9 958	9 390	11 252	10 140	12 714
Oktober	4 456	4 456	4 768	4 991	5 244	5 739	5 663	6 484	6 115	7 327
Totalt	65 019	67 648	69 570	75 763	76 524	87 123	82 642	98 445	89 250	111 240

For april og oktober i 2016 er brukt break-even tal for utviding av sommarruta desse månadane, ref. kostnadstabell side 22.

I framskrivinga av passasjertal har ein nytta ein svært forsiktig prosentvis vekst, og mykje svakare enn den prosentvise utviklinga som blir vist i driver-tabellen ovanfor. Ein kan diskutere å bruke ein høgare prosentvis sats, men ein meiner det er kan vere lurt å følgje eit forsiktigheitsprinsipp i framskrivinga. Ekspressbåten hadde i månadane juni, juli og august frå 2014 til 2015 hadde ein vekst på 34 %. Dette tilseier at framskrivinga ovanfor er svært forsiktig, også med bruk av middels/høg sats.

Den viktigaste årsaka til dette er at ekspressbåten, slik den framstår i dag, ikkje er eit sjølvstendig produkt, men ein del av ei totaloppleving. For at ekspressbåten skal ha ei positiv framskriving, må også dei andre produkta levere topp kvalitet og ein må ikkje minst ha god og målretta marknadsføring.

I tabellen ovanfor er det anslått ei forsiktig utvikling i starten, så ein sterkare vekst ettersom ruta blir kjent og marknadsført, og så med ei lita utflating, men likevel vekst utover mot 2020. for ekspressbåten til Flåm, så hadde båten ein vekst i passasjertal på 34 % desse månadane frå 2014 til 2015.

Diagram for låg vekst:

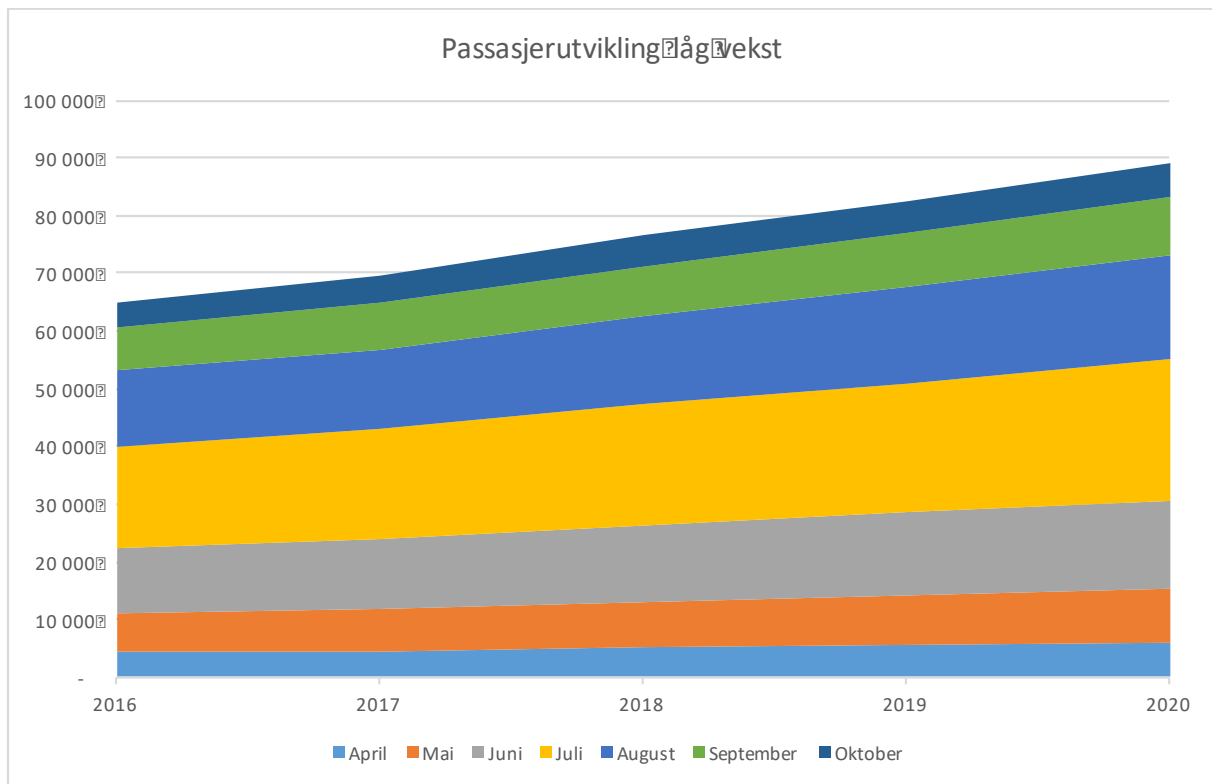
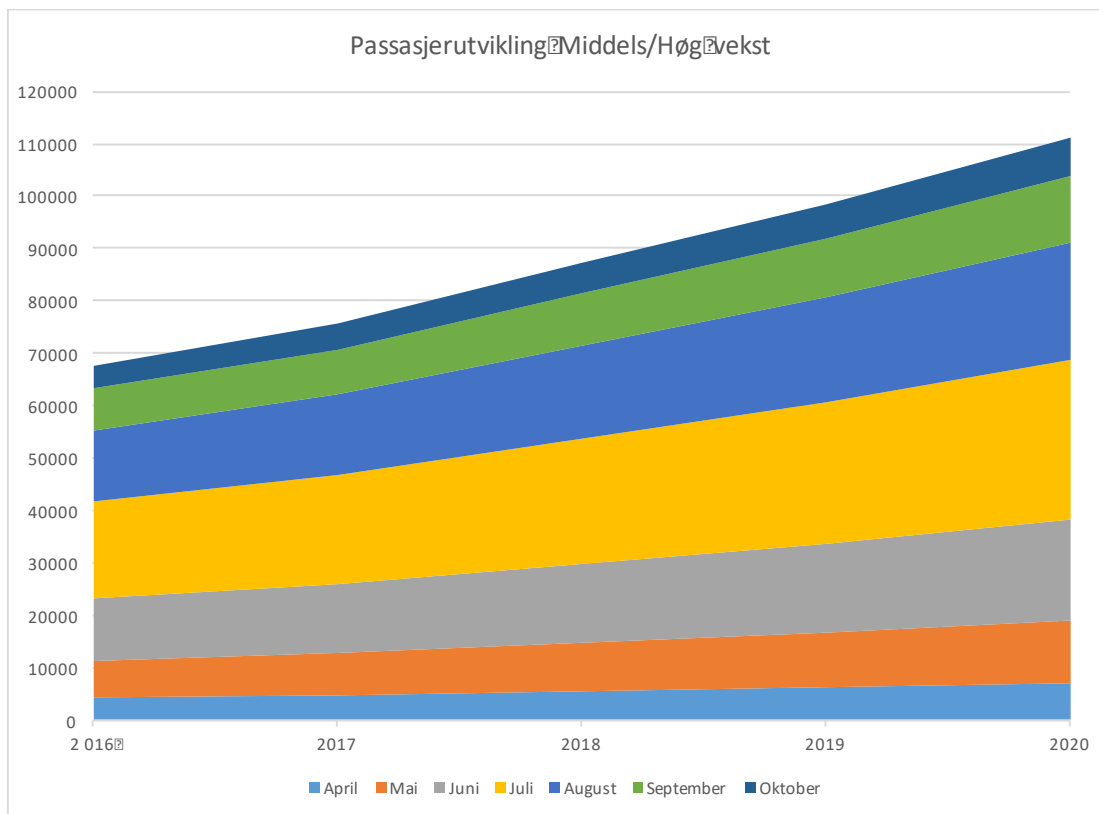


Diagram for middels/høg vekst:



Begge disse to tilnæringsmåtene som er nytta for å vise framskriving understøttar kvarandre og gir trygghet for at dette er eit realistisk scenario for ekspressbåten.

## 5.2. SUKSESSKRITERIER

Det er nokre suksesskriterier som må vere tilstade for å lukkast med å satse ekstra på Ekspressbåten framover – og for å lukkast med ei utvikling som skissert ovanfor:

1. Anerkjenne ekspressbåten som ein viktig føresetnad for reiselivsvekst og verdiskaping i Sogn og langs kysten av Sogn og Fjordane.  
Alle næringsaktørar; hotell, leverandørar av opplevingsprodukt, andre bedrifter, transportøren sjølv Norled og ikkje minst Sogn og Fjordane Fylkeskommune må vere tydeleg på at båten er meir enn eit alternativt transportmiddel. Utanlandske turistar kjem til Norge for å sjå og oppleve fjordane, den beste måten å gjere dette på er ombord på båten. Ein bør utvikle båten i retning av å vere ei oppleving i seg sjølv.
2. Langsiktigheit – sjå 5-10 år fram i tid, minst  
Langsiktigheit gir trygghet for kunden. Dvs. ein må vere tilstade med produkt og marknadsføring i marknaden i gode og mindre gode tider. Det tek tid å innarbeide eit produkt, og stadige truslar om nedbygging og redusert køyretid skapar utrygghet og lita tiltru til produktet. Det blir også vanskelig å utvikle nye produkt med ekspressruta som delelement.
3. Riktig marknadsføring i dei rette kanalane mot viktige målgrupper i ferie- og fritidsmarknaden overfor turoperatørar og FIT-marknaden.  
Her bør ein få til ei samanslutning og eit felles marknadsføringsprosjekt, eit regelrett krafttak i marknaden for å sikre god marknadsintroduksjon og slik at ein tek marknadsandelar i denne

marknaden raskt. Særleg vil dette gjelde for utviding av sesongen, evt. satsing på å forlenge heilårsruta (vinterruta) til Flåm.

4. Bergen lukkast med si satsing på 1 mill nye gjestedøgn – styrke rekruttering til ruta.  
Ein av dei viktigaste drivarane til ei positiv trafikkutvikling er den auka hotellkapasiteten og målsettinga om 1 million nye gjestedøgn i Bergen. Dei gjestene som kjem inn må ha ein stad å reise, og då er ein tur til fjordane – dagstur og overnattingstur ideelt for Bergen, som er den viktigaste rekrutteringsbasen for ekspressbåten
5. Utvikling av fleire "reason-to-go" til Sognefjorden, - fleire opplevingsprodukt som kan kombinerast med ekspressbåten frå Bergen
6. Valutautvikling  
Det er lita tvil om at den svake krona overfor Euro og US Dollar har hatt mykje å seie for den auka internasjonale trafikken vi har sett til Norge og vestlandet i 2015. Denne kjem til å halde fram nokre år til, kanskje flate ut litt med omsyn til Eurosona, men vil framleis ha svært positiv påverknad på den amerikanske marknaden. Uansett vil det kome endringar her, og då er det viktig at dei foregåande punkta er oppfylt.

### 5.3 DRØFTINGSMØTE

Drøftingsmøte vart gjennomført på Comfort Sogndal Hotell 15. juni 2016. Desse var representerte på møtet:

Harald Offerdal, Samferdslegruppa/Sogn Regionråd  
Karina Nerland, Sogn Regionråd  
Ståle Brandshaug, Visit Sognefjord  
Sigurd Kvikne, Kviknes Hotell  
Stig Johnny Buvik, The Fjords  
Bjørn Egil Søndena, Norled  
Øystein Hunvik, Sogn og Fjordane Fylkeskommune  
Endre Høgalmen, Sogn og Fjordane Fylkeskommune  
Steinar Aase, Fjord Tours  
Synnøve Aabrekk, Synnøve Aabrekk Reiselivsrådgjeving, ref.

Agenda for dette møte var:

1. Gjennomgang av dei viktigaste faktorane i rapporten
2. Drøfting:
  - Utviding av sommarruta med 2 mnd. (april og oktober)
  - La heilårsruta gå Flåm-Leikanger-Bergen / Bergen-Leikanger-Flåm
  - Mulegheiter for å tenkje heilt nytt med omsyn til hub ytterst i Sognefjorden
  - Andre mulegheiter
3. Konklusjonar og vidare arbeid

## 6. OPPSUMMERING

I drøftinga av dei to mulege alternativa

- 1) Utviding av sommarruta Bergen-Flåm i perioden april til oktober
- 2) Etablering av Flåm som endestopp for heilårsrute ev. november-mars

kom det fram gode refleksjonar og idear knytt til kva ein skal velje av desse to alternativa. I oppsummeringa under er det forsøkt å ta med nokre av desse betraktningane, samt den endelege konklusjonen frå møtet.

Kva vil vere det alternativet som er mest hensiktsmessig med omsyn til ei positiv sesongutviding og ei styrka satsing på heilårsturisme i Sogn?

Dette er diskutert i rapporten, og sjølv om ei utviding av vinterruta til Flåm er det rimelegaste alternativet, kan dette vere vanskelegare dersom resultatet av satsinga skal basere seg på FIT marknaden (individuelle reisande) og lokalbefolkninga.

I rapporten er det understreka at ei utviding av sommarruta er det beste alternativet, og det som kanskje er mest realistisk å få til med tanke på inntening og deltaking på eit felles løft blant dei involverte aktørane. Dette vart bekrefta i møtet.

Samtidig, sett i lys av at ruta på vinter/heilår er truga av nedskjeringar, vil det ha stor lokal og regional betyding dersom denne ruta vert forsterka. Dersom ein greier å utvikle gode reiselivskonsept og –pakkar, dvs. klargjorde produkt som enkelt kan bookast på nett ala det Fjord Tours har i dag, og lukkast med ei positivt passasjerutvikling, vil samfunnsnytta gjerne vere større ved å satse på dette alternativet kontra ei utviding av sommarruta.

Nye passasjertal for ekspressbåten Bergen – Sogn – Bergen, januar 2016 – t.o.m. juli 2016 viser følgjande utvikling:

EKSPRESSBÅTEN BERGEN - SOGN - BERGEN			
Månad	2016	2015	%-vis endring
Januar	3 889	4 229	-8 %
Februar	4 768	4 994	-4,50 %
Mars	4 964	5 500	-9,70 %
April	4 328	5 061	-14,50 %
Mai	5 292	5 432	-2,60 %
Juni	6 732	6 201	8,60 %
Juli	6 652	6 282	5,90 %
August		6 307	
September		4 775	
Oktober		4 798	
November		4 633	
Desember		4 716	
<b>SUM</b>	<b>36 625</b>	<b>62 928</b>	

Det er urovekkande tal frå januar til juni – medan vi kan sjå ei auke i trafikken sommarmånadane.



I samtale med andre aktørar, gjerne dei som referer til FIT-marknaden, er det ein tydelig barriere for ei god passasjerutvikling for vinterruta at ruta vil ha avgang seinast 0630 frå Flåm, med retur frå Bergen om ettermiddagen. Då vil gjestene, - særleg vintermånadane november-februar, reise i mørke både tur og retur. Men aktørane på drøftingsmøtet meinte dette ikkje var noko problem, og tvertimot gav mulegheiter for å utvikle gode pakkar med ei ekstra overnatting i Sogn.

### Gode marknadsutsikter

Aktørane på møtet understreka den positive trenden og marknadsveksten som heile vestlandet opplever, og som det er klare marknadssignal på vil vare ved i åra som kjem. Det vert utvikla nye produkt og båttilbodet vert forsterka i indre Sognefjord/Nærøyfjorden. Det betyr at tidspunktet for å etablere eit betre infrastrukturtilbod i Sognefjorden er rett, og at det bør gjerast no når veksten er der og interessa for Visit Sognefjord, Fjord Norge og Norge sine produkt er i så sterk vekst.

Fjord Tours kan opplyse om at produktet "Sognefjorden i et nøtteskall" hadde ein vekst på heile 19 % t.o.m. juli 2016 samanlikna med tilsvarande månader i 2015 (som også hadde ein formidabel vekst)

Nye tal for ekspressbåten Bergen – Sogn – Flåm – Bergen viser følgjande tal for mai, juni og juli 2016:

EKSPRESSBÅTEN BERGEN - SOGN - FLÅM - BERGEN			
Månad	2016	2015	%-vis endring
Januar			
Februar			
April			
Mai	7 497	6 446	16,30 %
Juni	11 842	10 480	12,90 %
Juli	13 984	16 562	-15,50 %
August		12 181	
September		6 904	
Oktober			
November			
Desember			
<b>SUM</b>	<b>33 323</b>	<b>52 573</b>	

Tala frå Norled samsvarar med statistikken som Fjord Tours viser. Vi har noko nedgang i juli, men dette kan skuldast at det marknadssegmentet som tek seg ein fjordtur i fint ver har falle bort i juli sidan det var ein fæl månad med omsyn til regn og vind, samtidig som stenging av Gudvangatunnelen i 3 veker i juli 2015 tvinga fleire passasjerar over frå buss til båt, og resulterte i eit kunstig høgt passasjertal for juli 2015.

Reiselivet generelt er opptekne av sesongforlenging og å stimulere næringa til å bli ei heilårsnæring. Store deler av den marknadsinnsatsen som blir gjort internasjonalt av reiselivsbedrifter og reiselivsorganisasjonar handlar nettopp om å stimulere til auka trafikk utanom sommarsesongen. Dette har ein til ein viss grad lukkast med, og i åra framover vil ein truleg sjå at ein større del av marknadsføringa som blir gjort internasjonalt blir øyremerka til å handle om sesongutviding. Dette er eit sterkt signal for å leggje til rette infrastrukturen, i dette tilfelle båtresa inn og ut av vår mest kjende fjord, og forsterke samhandlinga mellom våre to største reiselivsmagnetar på vestlandet; Bergen og Flåm. Ein grunnleggande føresetnad som må vere oppfylt for å få dette til er tilgjenge til produktet.

Transportmulegheitene i vestlandsregionen må leggest til rette for at det skal vere muleg å skape nye produktpakkar som kan tilbydast i marknaden. Utan tilgjengeleg transport på publikumsvenlege tidspunkt er det vanskelig å få dette til. Det er også viktig å fokusere på det offentlege transporttilbodet slik at turisttrafikk kan vere ein viktig del av den totale trafikken med slike ruter. Dette styrkar trafikkgrunnlaget for ruta og for ruta sin økonomiske eksistens. Turistar synes generelt også at produktet blir meir ekte når ein nyttar offentlege transportruter i staden for charterbåtar og reine turistruter der ein går glipp av dei lokale nyansane og dimensjonane som pregar denne typen ruter.

Ønskemålet frå aktørane, på basis av marknadssituasjonen i dag, marknadstrendar og gjestedøgnframskrivingar, er ei satsing på begge alternativa; altså både utviding av sommarruta og omlegging av start/stopp på vinterruta. Dette vil samla sett ha eit kostnadsbilete på ca. 9 mill. kr. I tillegg kjem ein kostnad på buss Sogndal-Leikanger, kostnadsrekna til ca. 1,3 mill. kr. (ca. tal frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune).

Det var gode diskusjonar rundt bordet om ulike måtar å angripe dei ulike problemstillingane på. Nokre utfordringar og spørsmål som det tykkjast vanskelig å få fram nøyktig talmateriale og dokumentasjon/beslutningsgrunnlag på er følgjande:

- 1) Få fram realistiske og nøyktige prisar utover det som allereie er med i rapporten
- 2) Kostnadsbilete kontra passasjertal: Kva er rett tal for gjennomsnittleg billettpris pr. passasjer? snittspris pr. passasjer ? Er dette talet altfor lågt bør ein også vurdere ei prisjustering
- 3) Deling av ansvar for økonomisk risiko blant involverte aktørar
- 4) Mulegheiter for garantiar frå det offentlege

## 6.1 KONKLUSJONAR

Med basis i diskusjon på møtet og det talmaterialet som ligg føre pr. dato, vart følgjande alternativ bestemt:

### 1. Forlenging av sommarruta med oppstart sesongen 2017.

- a. Første prioritet er forlenging frå 1. april til 1. november, alternativt
- b. Forlenging av sommarruta frå 15. april til 15. oktober

Her kan også vere andre potensielle kombinasjonar; t.d. forlenging heile april og ikkje oktober, evt. halve oktober.

Korleis:

Kostnader forbunde med alternativ a. vil vere ca. 6 mill. kr. Under føresetnad av at passasjertalet er omlag som for mai og september, vil dette passasjergrunnlaget åleine truleg vere nok til at denne investeringa nær går break-even, allereie frå start.

Deltakarane på møtet vart einige om at dette vil alle bidra til, og delta i:

- a) Utarbeiding av konkret marknadsplan (marknadspakke) for marknadsføring og sal av ekspressbåt-produkt i april og oktober. Ein slik marknadsplan/-pakke bør utarbeidast for ein 3-årsperiode
- b) Det vert utvikla produkt/pakkar som sikrar attraktivitet i april og oktober – på lik linje med mai og september. Og at Fjord Tours som den største pakketøren sel Sognefjorden i eit nøtteskal også desse månadane

c) Konkludering på eit risikobeløp som alle partar må vere villige til å delta på. Utarbeiding av ein drifts- og pilotplan som alle bidreg med å finansiere ein del av. Som i pkt. a bør ein slik driftsplan utarbeidast for minimum ein 3-års periode.

Aktuelle aktørarar i ein marknadspakke/marknadsstrategi (pkt. a) er :

- Visit Sognefjord
- The Fjords/Aurland Ressursutvikling
- Bergen Reiselivslag
- Norled
- Fjord Tours

Aktuelle aktørar i ein drifts- og pilotplan (pkt c.) er:

- Norled
- Fjord Tours
- Sogn og Fjordane Fylkeskommune
- Hordaland Fylkeskommune
- Kronerulling frå næringa i Sogn

For ei satsing på heilårsruta, der ruta går heilt til Flåm, kan kanskje midlane som i dag går til Flåmsekspresen flyttast over på denne driftspakken, for då kan hurtigbåten erstatte behovet for kommunikasjon i det indre Sognefjordbassenget.

Eit alternativ kan vere at ei samanslutning av næringsliv og fylkeskommune garanterer for tap sett utifrå eit tal passasjerar som ein finn det rett å budsjettere med. Denne rapporten viser på kva nivå eit startpunkt for passasjertrafikk kan ligge.

Det må setjast igang eit initiativ til dette så raskt som råd.

Talmateriale:

SOMMARRUTA	Kostnad pr. ekstra produsert time	11 timar ekstra produksjon pr. dag	Ekstra kostnad per mnd april	Ekstra kostnad per mnd oktober	Passasjertal mai 2016	Passasjertal september 2015
Ekstra driftskostnad	6500 pr. time	71 500	2 145 000	2 216 500		
Kaivgift Flåm (5 kr. Pr passasjer)			32 230	34 520		
Kostnader med liggetimar		5 000	150 000	155 000		
Auka overhead 25 %			581 808	601 505		
Sum ekstra kostnader pr. mnd.			2 909 038	3 007 525		
Tal passasjerar med full bill. Pris 795,-			3 659	3 783		
Snittpris -15 % på fullpris billett, 675,-			4 310	4 456		
Snittpris - 50 % på fullpris billett, 397			7 327	7 575		
Totalt passasjertal					7 497	6 904
Differanse			170 passasjerar mindre enn mai likevel break even ved billettpris på 397	671 passasjerar meir enn september dersom billpris 397		

Tabellen nedanfor viser at dersom ein reknar same tal passasjerar i april som mai treng enn i realiteten 170 passasjerar mindre enn for mai for å gå break even ved ein billettpris på kr. 397,- pr. person. For oktober, treng ein 671 fleire passasjerar enn for september for å gå break even på ein billettpris på kr. 397,-.

SOMMARRUTA BERGEN - SOGN - FLÅM - BERGEN		
	Kostnader produksjon april	Kostnader produksjon oktober
	Passasjertal som mai 2016 - 7497	Passasjertal som september 2015 - 6904
<b>KOSTNADER PRODUKSJON</b>	<b>2 909 038</b>	<b>3 007 525</b>
Inntekter pr. mnd full pris kr. 795	5 960 115	5 488 680
Inntekter pr. mnd. - 15 % - kr. 675	5 066 097	4 660 200
Inntekter pr. mnd - 50 % - kr. 397	2 953 818	2 740 888
Inntekter mai 2015	2 791 783	Gj.snitts billettpris: 372
Inntekter september 2015	2 182 164	Gj.snitts billettpris: 316
Gap april/mai	<b>117 255</b>	
Gap septmber/oktober	<b>825 361</b>	

I tabellen har ein forsøkt å estimere billettinntekter kvar måned basert på passasjertal for hhv. mai 2016 og september 2015. Dette har vi gjort med 3 forskjellige billettprisar.

Nedanfor er det oppgitt kva som er reelle inntekter på ruta. Desse tala er henta frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune. Basert på desse tala ser ein at inntekter for mai 2015 er kr. 2.791.783, medan budsjetterte kostnader er kr. 2.909.038. Dette gir oss eit gap på kr. 117.255 for april (basert på inntektstal for mai 2015).

For oktober har vi eit større gap; her er kostnader budsjettert med kr. 3.007.525 og inntekter for september 2015 var kr. 2.182.164.

Desse to summene er dei ein må einast om og definere garanti for.

Alternativ nr. 2 frå møte 15. juni i Sogndal var:

## 2. Vinter-/heilårsruta til Flåm i 5 månader.

Som rapporten nemner, arbeider fleire reiselivsaktørar med å utvikle vinterprodukt i Flåm/Aurland og Balestrand. Dette er produkt som er avhengig av å ha god infrastruktur på fjorden; eit hurtigbåttilbod. Aktørar som kan nemnast her er The Fjords og De historiske hotell. Alternativt for dei er å tilby denne infrastrukturen sjølve, men dei har signalisert at dersom dette kan løysast med hurtigbåten, er dette det beste alternativet for alle partar. Dette er litt som høna og egget, - og infrastrukturen må vere tilstade for at produkta skal kunne utviklast og realiserast.

Flåm/Aurland har heilårs- reiselivstilbod i dag, det har også Balestrand. Bli hurtigbåten til Flåm ein realitet på vinter, vil også Visit Sognefjord arbeide sterkt for at fleire av produkta her skal bli tilgjengelege vinter. Samtidig vil ein med eit infrastrukturtilbodet Bergen – Flåm – Sogndal kunne utvikle gode skipakkar til eit nytt publikum.

Berekna kostnad på å la vinter-/heilårsruta ha start/stopp i Flåm er ca. 1.322.975 kr. pr. år. I tillegg kjem kostnader med buss Sogndal-Leikanger; ca. 540.000 (basert på tal frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune), totalt ca. 1,3 mill. kr.

Korleis:

- a. Flytting av midlar som i dag går til Flåmsekspresen (hurtigbåten erstattar dette infrastrukturtilbodet (dersom ruta går sommarmånadane.)
- b. Garantifordeling på risiko mellom aktørane

Talmateriale:

VINTERRUTA			
	Med reduksjon Sogndal blir det i realiteten 20 min lenger produksjonstid ein veg, totalt 1 time lenger produksjonstid t/r Leikanger-Flåm		Ekstra kostnad 52 veker/årsbasis
VINTERRUTA		7 timar ekstra produksjons pr. veke	
Ekstra driftskostnad	6500	45500	2 366 000
Reduksjon kaiavgift Sogndal			110 000
Kaiavgift Flåm (5 kr. Pr passasjer)			314 640
Overnatting mannskap - som i dag			-
Auka overhead ein ekstra time drift 25 %			591 500
Muleg auka avgift i Leikanger			13 000
SUM ekstra kostnader			3 175 140
Sum ekstra kostnader pr. mnd			264 595
Tal passasjerar med full bill.pris 795,-			333
Gj.snittspris billett - 15 % av fullpris 675,-			392
Gj.snittspris billett - 50 % av fullpris 397,-			667

Kostnadene viser at start/stopp for heilårsruta i Flåm vil vere på totalt kr. 2.366.000. I tillegg kjem tilførselsbuss på ca. 1,3 mill. (Tal for Sogn og Fjordane Fylkeskommune).

Dersom ein utvider heilårsruta med start/stopp Flåm i 5 månader. vil ein måtte dekkje inn kr. 1.062.975 sommarmånadane. og kr. 1.862.975 i vintermånadane. Framlegget her inkluderer flytting av ca. kr. 800.000 som går til Flåmsekspressen sommarmånadane.

VINTERRUTA start/stopp FLÅM		
	Kostnader 5 mnd. Ekstra produksjon	Kostnader 5 mnd. Ekstra produksjon
	Mai - Sept. Passasjertal 28997	Okt. - Febr passasjertal 23370
<b>KOSTNADER PRODUKSJON 5 mnd</b>	<b>1 322 975</b>	<b>1 322 975</b>
Bussforbindelse Leikanger - Sogndal	540 000	540 000
Totalkostnad	1 862 975	1 862 975
Flåmsekspressen	800 000	
Kostnad	1 062 975	1 862 975

Alternativ nr. 3, oppsummert på møtet 15.6.16:

3. Utarbeiding av eit større infrastrukturprosjekt med søknad til Innovasjon Norge, Samferdselsdepartementet, Kulturdepartementet og/eller Miljødepartementet.

Ståle Brandshaug i Visit Sognefjord har diskutert mulegheiter med kontaktpersonar i alle dei ovanståande institusjonane, men ingen har finansielle verkemiddel som kan nyttast på slike prosjekt. (Namn til desse er lista opp i vedlegget til rapporten).

Ein siste utveg her kan vere å få til eit større felles løft mellom fylkeskommunar (fortrinnsvis Sogn og Fjordane og Hordaland Fylkeskommunar), landsdelsselskapet Fjord Norge, Bergen Reiselivslag og evt. andre aktørar om utarbeiding av ein felles infrastrukturpilot med fokus på bærekraftig distrikts- og næringsutvikling.

Det kan tenkjast ta Vestlandsrådet også kan vere med på ein slik pilot.