

# Utvikling og verdiskaping rundt Sognebåten



*Tiltaka er basert på undersøkingar, analysar og arbeidsmøte mellom involverte aktørar.*

*Dette er samla i rapporten "Utgreiing om endringar i rutetilbodet for Sognebåten", 1.9.2016*



SOGN REGIONRÅD

# Sognebåten

- **Utviding av sommarruta frå 2017** - Bergen - Sogn - Flåm - Bergen, april og oktober.
- **Utviding av heilårsruta frå 2018** - med start/stopp i Flåm i staden for Sogndal.
- **Testperiode på 5 år.** Tilboda skal ha "milepæl-evalueringar" etter kvart driftsår, slik at justeringar kan gjerast knytt til produktinnhald og båtmateriale, marknadsføring og sal. Endeleg evaluering etter 5 år.

# Finansiering

## Sommarruta apri/oktober:

- **Finansiering:** næringa tek heile risikoen - marknadsføring, produktutvikling og drift. «Break even» etter 2-4 år

## Heilårsruta (12 mnd.) m/endestogg Flåm:

- **Fylkeskommunen** tek risiko for driftskostnader med utviding av heilårsruta for Sognebåten, inntil kr. 3.7 mill kr. pr. år i 5 år. (kr. 18,5 mill.)
- **Reiselivsnæringa** tek risiko for all marknadsførings- og salskostnader med utviding av ruta, estimert til ca. 5 mill. kr. over ein 5 års-periode

# Marknadsutvikling

- Marknadsutvikling: 5-15% årleg vekst
- Behov for infrastruktur - Bergen - Sogn/Flåm - Oslo
- Framtidig vekst: april/mai og september/oktober og vinter
- Auka skulder- og vintersatsing frå Flåm AS, Fjord Tours, Fjord Norge AS, Visit Sognefjord AS, Bergen reiselivslag og Kviknes Hotel

# Marknadsutvikling

- **Globale turisme aukar 5-6% i året.** Om Sognefjorden held sin marknadsandel vil det gi 36.000 fleire gjestedøgn per år. Veksten må koma i skulder-/vinteresesong pga kapasitetsproblem i høgsesongen.
- **For nordsida er tilknytning til Flåm avgjerande for å økt trafikk off-season.** Ein knyt då Oslo-Sogn-Bergen saman for produktpakking. Marknaden krev offentleg transport då bil/leigebil er uaktuelt i vinter-Norge for utlendingar.
- **Heilårsruta og sommarruta er heilt avhengig av kvarandre for å få trafikk auke.** Event bortfall av vinterruta vil gi svært negativ effekt for somarruta
- **Kviknes Hotel investerer stort i anlegget samt produktpakking for å auka trafikken heile året.**
- **Økt belegg utanom høgsesongen juni, juli og august vil gi mange fleire heilårs arbeidsplassar med overrisling i regionen.** Kviknes Hotel har 100 tilsette i sesongen - 15 i vinterhalvåret

# Marknadsutvikling

- Flåm AS og Fjord Tours:
  - Opne produkt heile året
- Realistisk auke (Flåm AS):
  - Mai - oktober 2018: min. 7.000 fleire reisande
  - Vinter 2018: min. 2.000 fleire reisande

# Heilårsruta m/endestogg Flåm

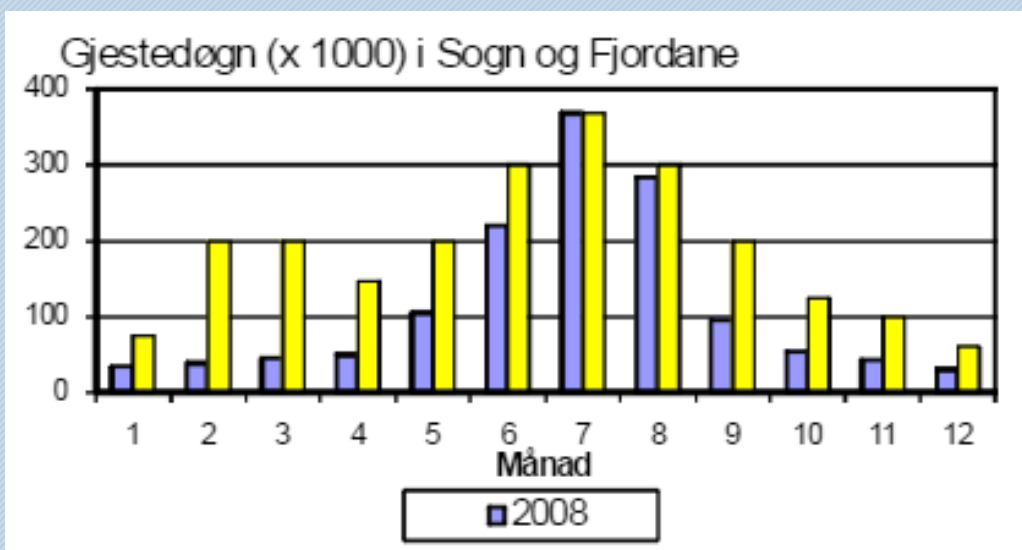
- Heilårsruta (12 mnd.): viktig med kopling mot Flåm *både sommar og vinter*
- Marknadsvekst vinter: avhengig av kollektiv infrastruktur mellom Bergen - Sognefjorden - Balestrand/Leikanger - Flåm - Oslo
- Flåm: har vintervekst på grunn av kollektiv kopling mot Bergen og Oslo
- Samfunnsutvikling: Sognebåten som grunnlag for lokal vekst heile året

# Heilårsruta m/endestogg Flåm

- **5 årig utvikling 2018 - 2022** kr. 3,7 mill per år, totalt kr. 18,5 mill. Kvar passasjer ekstra (meir enn passasjertal totalt 2015) vil redusere dette beløpet
- **Totalkostnaden** er inkl. bussforbindelse Leikanger-Flåm og flytting av kostnader frå Flåmsekspressen over på heilårsruta (heilårsruta vil erstatte behovet for Flåmsekspressen)
- **Ved fullpris bill. må 4623** fleire passasjerar ta båten pr. år for at ruta skal gå break-even (385 passasjerar i månaden). Ved 50 % av full billettpris må ruta ha i overkant av 9000 ekstra passasjerar årleg
- **Realistisk scenario** viser at ruta går med overskot i tal passasjerar for alle prisklasser i 2021



# Reiselivsplan Sogn og Fjordane 2010 - 2015



## Infrastruktur og fellesgode

- Fylkeskommunen sitt rutekjøp må brukast meir aktivt for å utvikle reiselivsnæringa. Det må etablerast eit samarbeid mellom fylkeskommunen og næringa om konkrete utviklingsprosjekt.
- Bergen må styrkast som innfallsport til Sogn og Fjordane generelt og Fjordkysten spesielt. - Nordfjordbåten må til liks med Sognebåten få like ruter alle vekedagar i turistsesongen.
- Styrka samhandling mellom fylkeskommunane (Vestlandsrådet), Fjord Norge og Samferdselsdepartementet i det strategiske arbeidet for å sikre ruter (fly, båt og kollektivtilbodet til regionen).

# Oppsummering sommar- og heilårsruta for Sognebåten

- Tiltaka viser ei sunn fordeling av ansvar mellom reiselivsnæringa (ansvar for produktutvikling, marknadsføring og sal) og det offentlege (ansvar for infrastruktur)
- Ei utviding av vinter-/heilårsruta til å bli eit turistprodukt er einaste utveg for å sikre innbyggjarar i Sogn og i Bergen ei båtrute til/frå Sogn-Bergen i framtida
- Heilårsruta representerer ei samfunnsmessig investering i reiselivsnæringa og lokalsamfunna
  - Grunn pilar for utvikling av nye vinterprodukt
  - Byggje opp under vinterprodukt som eksisterer i dag; t.d. Flåmsbana og ski-vinterprodukt
  - Trygge arbeidsplassar og bidra til høgare verdiskaping i næringa og lokalsamfunna



Photo: Seafile.com

# Utviding av vinterruta med start/stopp Flåm

- Totalkostnad på ca. kr. 3.7 mill inkl. bussforbindelse Leikanger-Flåm og flytting av kostnader frå Flåmsekspressen over på heilårsruta. Heilårsruta vil erstatte behovet for Flåmsekspressen.
- Passasjergrunnlaget første driftsår har tatt hensyn til ein nedgang (kombinasjon av vidare nedgang som i dag, og hensyntatt evt. fråfall ved flytting av ruta frå Sogndal til Flåm. Estimater tek utg.pkt. I ein nedgang på 5 %. Grunnen til at det ikkje er høgare, er at ruta viser ein vekst i sommarmnd. - blir nytta som turistrute
- Ved fullpris bill. må 4623 fleire passasjerar ta båten pr. år for at ruta skal gå break-even - 385 passasjerar i månaden. Ved 50 % av full billettpris må ruta ha i overkant av 9000 ekstra passasjerar årleg

# Kostnader utviding av heilårsruta med start/stopp i Flåm

	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/års basis
VINTERRUTA			
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

Årleg kostnad utviding vinterruta	3 175 140
Buss Leikanger - Sogndal	1 300 000
Reduksjon i kostnader med Flåmsekspresen	800 000
<b>TOTAL KOSTNAD</b>	<b>3 675 140</b>



# Estimert passasjerutvikling april - 2017-2021

SOMMARRUTA	Kostnad april	TAL PASSASJERAR 2017		TAL PASSASJERAR 2018		TAL PASSASJERAR 2019		TAL PASSASJERAR 2020		TAL PASSASJERAR 2021	
		Realistisk - 60 % av passasjertal mai 2016	Dårleg 50 % av mai 2016	Realistisk + 10 %	Dårleg	Realistisk + 10 %	Dårleg	Realistisk + 15 %	Dårleg	Realistisk + 15 %	Dårleg
Kostnader	2 909 038										
Passasjertal		4498	3749	4950	4124	5445	4536	6377	5216	7334	6000
Billett: Full pris	795	3 575 910	2 980 455	3 935 250	3 278 580	4 328 775	3 606 120	5 069 715	4 146 720	5 830 530	4 770 000
Billett: 75 % av full pris	596	2 680 808	2 234 404	2 950 200	2 457 904	3 245 220	2 703 456	3 800 692	3 108 736	4 371 064	3 576 000
Billett: 50 % av full pris	400	1 799 200	1 499 600	1 980 000	1 649 600	2 178 000	1 814 400	2 550 800	2 086 400	2 933 600	2 400 000
Differanse											
Billett: Full pris		666 872	71 417	1 026 212	369 542	1 419 737	697 082	2 160 677	1 237 682	2 921 492	1 860 962
Billett: 75 % av full pris		-228 230	-674 634	41 162	-451 134	336 182	-205 582	891 654	199 698	1 462 026	666 962
Billett: 50 % av full pris		-1 109 838	-1 409 438	-929 038	-1 259 438	-731 038	-1 094 638	-358 238	-822 638	24 562	-509 038

# Estimert passasjerutvikling oktober - 2017-2021

SOMMARRUTA	Kostnad oktober	TAL PASSASJERAR 2017		TAL PASSASJERAR 2018		TAL PASSASJERAR 2019		TAL PASSASJERAR 2020		TAL PASSASJERAR 2021	
		Realistisk - 60 % av september 2016	Dårleg 50 % av september 2016	Realistisk + 10 %	Dårleg	Realistisk + 10 %	Dårleg	Realistisk + 15 %	Dårleg	Realistisk + 15 %	Dårleg
Kostnader	3 007 525										
Passasjertal		4142	3452	4556	3798	5012	4178	5764	4805	6629	5526
Billett: Full pris	795	3 292 890	2 744 340	3 622 020	3 019 410	3 984 540	3 321 510	4 582 380	3 819 975	5 270 055	4 393 170
Billett: 75 % av full pris	596	2 468 632	2 057 392	2 715 376	2 263 608	2 987 152	2 490 088	3 435 344	2 863 780	3 950 884	3 293 496
Billett: 50 % av full pris	400	1 656 800	1 380 800	1 822 400	1 519 200	2 004 800	1 671 200	2 305 600	1 922 000	2 651 600	2 210 400
Differanse											
Billett: Full pris		285 365	-263 185	614 495	11 885	977 015	313 985	1 574 855	812 450	2 262 530	1 385 645
Billett: 75 % av full pris		-538 893	-950 133	-292 149	-743 917	-20 373	-517 437	427 819	-143 745	943 359	285 971
Billett: 50 % av full pris		-1 350 725	-1 626 725	-1 185 125	-1 488 325	-1 002 725	-1 336 325	-701 925	-1 085 525	-355 925	-797 125



# Utviding av sommarruta med 1 mnd - april:

- Kostnader stipulert til kr. 2.900.000
- **Estimert passasjergrunnlag først år (2017) er 60 % av mai-tal 2016.** Realistisk med tanke på at all statistikk viser at skulder aukar, og aukar raskare enn sommar
- Ved fullpris billett går ruta med overskot (ca. Kr. 600 000) første driftsår
- Ved 75 % av fullpris billett går ruta med overskot 2. driftsår
- Ved worstcase scenario for passasjerutvikling, samt 75 % av fullprisbillett, går ruta med overskot i 2020

# Utviding av sommarruta oktober måned

- Kostnader stipulert til kr. 3.007.525
- **Estimert passasjergrunnlag først år (2017) er 60 % av september-tal 2015.** Realistisk med tanke på at all statistikk viser at skulder aukar, og aukar raskare enn sommar
- Ved fullpris billett går ruta med overskot (ca. Kr. 285.000) første driftsår
- Ved 75 % av fullpris billett går ruta med overskot 4. driftsår
- Ved worstcase scenario for passasjerutvikling, samt 75 % av fullprisbillett, går ruta med overskot i 2021