

## Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2021/57089-3  
Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø  
Avdeling: Transport og mobilitet

### Nytt rutetilbud i Lysefjorden - ny behandling

#### Sakens gang

---

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

#### Sammendrag

Saken gir en ny vurdering av forslaget til nytt rutetilbud i Lysefjorden i henhold til vedtak i SU-sak 77/2021.

Kolumbus og Lysefjorden Utvikling har i samarbeid arbeidet frem et forslag til nytt fylkeskommunalt rutetilbud som innebærer et helårlig og daglig ferjesamband med en moderne og effektiv lav- eller nullutslippsferje.

Intensjonen er å tilrettelegge for et opplegg der transportbehovet til både næringsliv og lokalbefolkning ivaretas samtidig som tilbudet til turister utvikles og optimaliseres.

Fylkesrådmannen kunne ikke, etter en samlet vurdering, anbefale forslaget til nytt rutetilbud på Lysefjorden, i SU-sak 77/2021. Dette skyldes først og fremst at det var vanskelig å vurdere økonomien i det nye rutetilbudet, p.g.a. en betydelig usikkerhet omkring både kostnader, inntekter og behov for en båt av skissert størrelse og standard.

Det er innhentet nye opplysninger fra både Kolumbus og Lysefjorden Utvikling i et forsøk på å minimere den beskrevne usikkerheten.

Fylkesrådmannen er positiv til et nytt og forbedret rutetilbud i Lysefjorden der intensjonen er at transportbehovet til både næringsliv og lokalbefolkning ivaretas, samtidig som tilbudet til turister utvikles og optimaliseres. En ny moderne ferje med bedre frekvens og helårsdrift, markedsført av en profesjonell aktør bør kunne tiltrekke seg flere reisende enn tidligere.

Dagens båt må erstattes med en ny elektrisk båt som følge av miljøkrav og dagens driftskontrakt må fornyes i en ny anbudskonkurranse. Fylkeskommunen skal, som regional utviklingsaktør bidra til å utvikle reiselivet i Lysefjorden samtidig som lokalbefolkningens transportbehov skal ivaretas.

Samtidig ønsker imidlertid fylkesrådmannen å gjøre oppmerksom på at det finnes usikkerhetsmomenter og en økonomisk risiko i forslaget til nytt rutetilbud. Denne usikkerheten gjør det fremdeles vanskelig å vurdere hva den totale økonomien i det nye rutetilbudet i Lysefjorden vil være.

## **Fylkesrådmannens innstilling**

Det foreslåtte nye rutetilbudet iverksettes.

Det må vurderes om materiellkravene kan stilles slik at det totale kostnadsnivået blir lavere.

Fylkestinget skal godkjenne takstnivået som legges til grunn.

Inge Smith Dokken  
fylkesrådmann

Stine Haave Åsland  
samferdselssjef

## Bakgrunn for saken

Samferdselsutvalgets behandlet sak 77/2021 – Nytt rutetilbud i Lysefjorden i sitt møte den 17.11.2021, og følgende vedtak ble fattet;

- 1. Saken tas til orientering.*
- 2. Samferdselsutvalget stiller seg positiv til forslaget som er utarbeidet av Kolumbus og Lysefjorden Utvikling om å etablere et helårlig og daglig ferjesamband med en moderne og effektiv lav- eller nullutslippsferje på Lysefjorden. Forslaget vil styrke både innbyggere, lokalt næringsliv og turistenes fremkommelighet og reisekvalitet.*
- 3. Samferdselsutvalget ser behov for noe mer kvalitetssikring av økonomien i forslaget og ber fylkesrådmannen legge dette frem for utvalget, om mulig slik at fremdrift skissert i saksframlegget kan opprettholdes. Det må i kvalitetssikringen også legges til grunn potensialet for vekst som forslaget kan medføre i tillegg til elementene skissert i saksframlegget.*

## Problemstilling

Saken gir en ny vurdering av forslaget til nytt rutetilbud i Lysefjorden og fylkestinget må ta stilling til om dette skal iverksettes.

## Saksopplysninger

Kolumbus og Lysefjorden Utvikling har i samarbeid arbeidet frem et forslag til nytt fylkeskommunalt rutetilbud som innebærer et helårlig og daglig ferjesamband med en moderne og effektiv lav- eller nullutslippsferje.

Intensjonen er å tilrettelegge for et opplegg der transportbehovet til både næringsliv og lokalbefolkning ivaretas samtidig som tilbudet til turister utvikles og optimaliseres.

Sambandet vil være fylkeskommunalt og Kolumbus vil være ansvarlig for kontrakten som inngås med operatør. Men ved å gi frihet til en kommersiell aktør er det Kolumbus sin tanke at markedet kan utnyttes på en mye bedre måte, og at rutetilbudet og prising kan optimaliseres.

Kolumbus har gitt uttrykk for at forslaget til nytt rutetilbud ikke skal bli vesentlig dyrere enn dagens tilbud. Ut fra beskrivelsen av forslaget til nytt rutetilbud, vil forslaget imidlertid innebære en økning i antall avganger, og en betydelig heving av materiellstandard og kapasitet i forhold til dagens kombibåt.

Fylkesrådmannen kunne ikke, etter en samlet vurdering, anbefale forslaget til nytt rutetilbud på Lysefjorden, i SU-sak 77/2021. Dette skyldes først og fremst at det var vanskelig å vurdere økonomien i det nye rutetilbudet, p.g.a. en betydelig usikkerhet omkring både kostnader, inntekter og behov for en båt av skissert størrelse og standard.

Samtidig påpekte fylkesrådmannen en usikkerhet for at en båt av denne størrelse og standard vil påvirke de statlige overføringene til drift av ferjesamband.

Samferdselsutvalget så behovet for en kvalitetssikring av økonomien i forslaget og ba fylkesrådmannen legge dette frem for utvalget i en ny sak for å få et bedre beslutningsgrunnlag før det fattes endelig vedtak om hvorvidt forslaget til nytt rutetilbud i Lysefjorden skal iverksettes.

Fylkesrådmannen har innhentet nye opplysninger fra både Kolumbus og Lysefjorden Utvikling i et forsøk på å minimere usikkerheten.

#### Kostnader:

Driftskostnadene ved ny elektrisk ferje er estimert til om lag kr. 29 mill.. Estimater baseres på mannskapskostnader ut fra antall skift som er nødvendig med den ruteplanen som er angitt. Drivstoffkostnaden er basert på det forventede antall kwt som et slikt fartøy vil forbruke. Øvrige kostnader er basert på erfaringstall fra tilsvarende samband, samt modell for gjennomsnittskostnader utarbeidet av SSB. Selv om Kolumbus anser kostnadsanslaget som robust, vil kostnadsnivået endelig fastsettes etter at det er gjennomført en anbudskonkurranse.

Kolumbus har vurdert å stille krav som vil føre til at det kan benyttes en mindre båt i sambandet. Kostnadsberegningene viser en kostnad på om lag 25 mill. kr. for en båt med halve kapasiteten. Denne båten vil være på størrelse med dagens kombibåt, og dersom dette vil være den eneste som trafikkerer Lysefjorden, vil kapasiteten bli som det offentlige tilbudet med kombibåten i dag, altså ingen kapasitetsøkning.

Estimerte totale kostnader ved investering i ladeinfrastruktur for ferje og oppgradering av kaianlegg er på 19 mill. kr., og er uavhengige av størrelse på ferje. Fylkeskommunen v/Kolumbus har allerede fått tilsagn om tilskudd fra ENOVA på 7,6 mill. kr. til denne investeringen, men den resterende investeringskostnaden må belastes fylkeskommunen.

#### Inntekter

Utgangspunkt for inntektsvurderingen er 2019, som er det siste «normalår» for rutetrafikken på Lysefjorden.

Det er vanskelig å tallfeste inntektsnivået, men forholdene som er tatt med i vurderingen er;

- turister som reiser med kombibåten, disse har reist på lokaltakst og vil betale en høyere pris i det nye rutetilbudet
- *«operatøren skal ikke ha anledning til å ta høyere pris enn 2 ganger fullpris for de til enhver tids gjeldende priser i riksregulativet.»*. Dette er en betydelig lavere pris enn det som betales på turistferjen i dag og betyr at inntektene fra turister blir lavere. Eksempelvis er to ganger fullpris for en enkeltbillett voksen i riksregulativet kr. 172,-, prisen for en enkeltbillett på turistferjen er kr. 395,-. Differansen på kr. 223,- blir mindreinntekt fra turister dersom denne forutsetningen skal gjelde. Når det i 2019 var totalt 26.000 passasjerer som reiste med turistferjen, ser vi at det høyeste grad kan påvirke inntektene.
- En ny moderne ferje med helårsdrift, markedsført av en profesjonell aktør vil kunne tiltrekke seg flere reisende enn tidligere, flere reiser gir høyere inntekter
- Lysefjorden Utvikling vurderer at sannsynligheten for vekst i markedet er stor. De baserer sine vurderinger bl.a. på en rapport utarbeidet av NHO Reiseliv

høsten 2021 som antyder en vekst i reiselivsnæringen som helhet på 45% fra 2019 til 2030.

### Takster

Fylkestinget er takstmyndighet for kollektivtrafikken i fylket og har besluttet at det er riksvegregulativet for ferjer som skal benyttes i Rogaland. I forslag til nytt ruteopplegg fravikes dette ettersom det legges opp til at det skal være egne priser for turister, «operatøren skal ikke ha anledning til å ta høyere pris enn 2 ganger fullpris for de til enhver tids gjeldende priser i riksregulativet.».

Dersom det skulle bli bestemt fra staten at passasjerer på ferjer skal reise gratis eller til redusert pris, som det har kommet signaler om, vil kompensasjonen fra staten regnes ut fra riksvegregulativet. Noe som igjen betyr at vi ikke vil få kompensert bortfallet av inntekter fullt ut.

### Behovsvurdering

Det er lagt opp til omtrent samme kapasitet på årsbasis som i dagens rutetilbud med både kombibåt og turistferje. Det er liten tvil om at kapasiteten må anses som svært god når båten skal ha en kapasitet på minst 25 personbilenheter og 200 passasjerer. Statistikk over antall passasjerreiser med både kombibåt og turistferjen i 2019 viser at den nye ferjen vil ha et belegg på mellom 50 – 55 % i juli måned (månedens med flest reiser). Dersom det legges til grunn en vekst i antall reiser mot 2030 på 45%, som antydnet av Lysefjorden Utvikling, vil ferjen ha et belegg i juli måned på om lag 75%.

Det vil være en stor og flott båt som er tilpasset turisttrafikken om sommeren, men som vil ha betydelig overkapasitet resten av året, utenfor turistsesongen.

Kolumbus og Lysefjorden Utvikling har gitt uttrykk for at størrelsen på båten er satt ut fra behovet i turistsesongen og at det er et mål om at turistsesongen skal utvides fra dagens sesong som varer fra medio mai til medio september.

### Statlig tilskudd til ferjesamband

Etter kontakt med Kommunal- og distriktsdepartementet er det slått fast at sambandet fremdeles vil være inne i dagens statlige inntektssystem og ikke vil defineres som en turistferje, ettersom det vil være et fylkeskommunalt ansvar og ha helårsdrift.

Det statlige tilskuddet beregnes ut fra rutelengde, farvann og antall personbilenheter/årsdøgntrafikk. Det kan ikke uten videre regnes med at en ny og større båt eller økt trafikk vil gi positiv uttelling i inntektssystemet og utløse økt tilskudd. Tilskuddsnivået vil nok i beste fall være uendret fra dagens tilskudd til kombibåten. Høyere trafikk tall kan også innebære at sambandet blir plassert i en høyere klasse i standarden som ligger til grunn for den normative finansieringen av ferjesamband. Potensialet for passasjerinntekter modellberegnes i standarden, og kan da innebære en reduksjon i rammetilskuddet.

Isolert sett vil en modellberegnet kompensasjon for ny miljøteknologi kunne utløse noe økte tilskudd når statlige lovnader innarbeides i delkostnadsnøkkelen for båt- og ferje i tråd med forventningene fra fylkeskommunene.

Departementet kan ikke, ut fra fakta i saken, gi et svar på hvor stort det statlige tilskuddet vil bli.

#### Kontraktsmessige forhold

Opplegget som ligger til grunn i forslaget fra Kolumbus og Lysefjorden Utvikling innebærer at det må gjennomføres en anbudskonkurranse for drift av sambandet der det inngås en nettokontrakt.

En nettokontrakt innebærer at operatøren beholder alle passasjerinntektene. Operatørene får dermed både inntekts- og kostnadsrisiko knyttet til produksjonen, men også en stor interesse i å øke inntektene og vurdere tiltak som kan øke inntektene.

De driftskontrakter som gjelder i dag er, med noen få unntak, bruttokontrakter. Her har fylkeskommunen ansvar og risiko for alle inntektene fra billettsalg, mens operatørene i stor grad beholder kostnadsrisikoen. Fylkeskommunen har hovedansvaret for planleggingen av rutetilbudet.

Både brutto- og nettokontraktene kan inneholde reguleringsklausuler som begrenser risiko eller de kan suppleres med insentiver, enten av det produksjons-, passasjer- eller kvalitetsavhengige slaget.

### **Fylkesrådmannens vurderinger**

Fylkesrådmannen er positiv til et nytt og forbedret rutetilbud i Lysefjorden der intensjonen er at transportbehovet til både næringsliv og lokalbefolkning skal ivaretas, samtidig som tilbudet til turister utvikles og optimaliseres. En ny moderne ferje med bedre frekvens og helårsdrift, markedsført av en profesjonell aktør bør kunne tiltrekke seg flere reisende enn tidligere.

Dagens båt må erstattes med en ny elektrisk båt som følge av miljøkrav og dagens driftskontrakt må fornyes i en ny anbudskonkurranse. Fylkeskommunen skal, som regional utviklingsaktør bidra til å utvikle reiselivet i Lysefjorden samtidig som lokalbefolkningens transportbehov skal ivaretas.

Samtidig ønsker fylkesrådmannen å gjøre oppmerksom på at det fremdeles finnes usikkerhetsmomenter og en økonomisk risiko i forslaget til nytt rutetilbud. Denne usikkerheten gjør det fremdeles vanskelig å vurdere hva den totale økonomien i det nye rutetilbudet i Lysefjorden vil være. En sammenslåing av de to eksisterende sambandene har blitt omtalt som ett av flere mulig tiltak for å realisere deler av spareplanen, altså et tiltak for økt effektivitet når direkte utgifter og inntekter og den statlige finansieringen ses i sammenheng. Det er p.t. usikkert i hvilken grad slike effekter kan oppnås.

Fylkesrådmannen har ingen merknader til hvordan kostnadsanslaget ved ny båt er estimert. Det er imidlertid klart at kravene til båten (størrelse og standard) er tilpasset turisttrafikken på sommeren, lokalbefolkningens transportbehov tilsier ikke en båt av

denne størrelse og utførelse. Selv om kostnadsanslaget anses som robust, vil kostnadene ved det nye rutetilbudet endelig fastsettes etter at det er gjennomført en anbudskonkurranse.

Kostnadene til ladeinfrastruktur og oppgradering av kaianlegg er en del av kostnadsbildet og med i regnestykket for at den totale kostnaden skal kunne beregnes.

Det finnes en usikkerhet med hensyn til hvilket inntektsnivå som kan forventes i det nye ferjesambandet. Selv om inntektene i utgangspunktet vil øke ved flere reiser, vil noen, som vist ovenfor, reise med billigere billett enn i dag og noen vil reise med dyrere billett.

Det er en utfordring når takstene skal differensieres mellom faste kunder/lokalbefolkning og turister. Faste kunder/lokalbefolkningen må ha anledning til å reise etter priser i riksvegeregulativet, inkludert rabattordninger samtidig som takstregulativet skal speile og dra nytte av turistenes betalingsvilje.

Fylkestinget er takstmyndighet for sambandet, og må godkjenne takstene før en evt. iverksetting av nytt rutetilbud.

Etter kontakt med Kommunal- og distriktsdepartementet har den usikkerheten som fylkesrådmannen tidligere har gitt uttrykk for, med hensyn på statens tilskudd til ferjesamband, blitt noe mindre. Det er slått fast at sambandet vil være inne i dagens statlige inntektssystem og ikke vil defineres som en turistferje, ettersom sambandet vil være et fylkeskommunalt ansvar og ha helårsdrift.

Fylkeskommunen vil beholde et tilskudd til ferjesambandet, men det finnes fremdeles en usikkerhet om størrelsen på tilskuddet. Departementet kan ikke, ut fra fakta i saken, gi et svar på hvor stort det statlige tilskuddet vil bli. Det kan ikke uten videre regnes med at en ny og større båt eller økt trafikk vil gi positiv uttelling i inntektssystemet.

Fylkesrådmannen kan ikke se at det skal ligge hindringer i veien for at det kan inngås en nettokontrakt for drift av rutetilbudet i Lysefjorden. Forslaget som foreligger innebærer at Lysefjorden Utvikling skal ha en rolle i arbeidet med å utvikle Lysefjorden til å være et attraktivt og bærekraftig reisemål, noe forutsetningene for anbudskonkurranse og kontrakt med aktuell operatør må stadfeste og beskrive.

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent.*