

Vestfold fylkeskommune

## Transport i skjærgården

### Utredning av sammenhengende rutetilbud land- vann

SKJÆRGÅRDEN I TØNSBERG, NØTTERØY, TJØME,  
SANDEFJORD OG LARVIK

2015-11-12 Oppdragsnr.: 5153560



|      |            |                    |                         |                     |          |
|------|------------|--------------------|-------------------------|---------------------|----------|
| Rev. | Dato:      | Beskrivelse:       | Utarbeidet              | Fagkontroll:        | Godkjent |
|      | 12.11.2015 | Transportutredning | Elisabeth F<br>Pedersen | Anette<br>Olshausen |          |

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Innhold

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Innledning  | 8  |
| 1.1 | Bakgrunn og formål                                  | 8  |
| 1.2 | Metode/ prosess                                     | 8  |
| 2   | Potensialet for besøkende til skjærgården           | 9  |
| 3   | Forventninger hos dagens aktører                    | 12 |
| 4   | Prosjektområdet og transporten i dag                | 15 |
| 4.1 | Generelt  | 15 |
| 4.2 | Færder Nasjonalpark                                 | 15 |
| 4.3 | Sandefjord og Larvik                                | 18 |
| 5   | Anløpspunkter                                       | 21 |
| 5.1 | Generelt  | 21 |
| 5.2 | Anløpspunkter for offentlig rutetransport           | 23 |
| 5.3 | privat næringstransport                             | 27 |
| 6   | Erfaringer med persontransport med båt andre steder | 30 |
| 6.1 | Grenland  | 30 |
| 6.2 | Fredrikstad   | 31 |
| 6.3 | Hvaler  | 31 |
| 6.4 | Indre Oslofjord                                     | 33 |
| 6.5 | Koster  | 35 |
| 6.6 | Gøteborg  | 36 |
| 6.7 | Kragerø   | 37 |
| 6.8 | Hva ser vi av eksemplene?                           | 38 |
| 7   | Driftskonsepter for offentlig transporttilbud       | 39 |
| 7.1 | Generelt  | 39 |
| 7.2 | Færder-skjærgården                                  | 39 |
| 7.3 | Helgeroa-Langesundskjærgården                       | 49 |
| 8   | Vurderinger og konklusjoner                         | 55 |
| 8.1 | Suksesskriterier                                    | 55 |
| 8.2 | Anbefaling  | 56 |
| 9   | Vedlegg   | 60 |
| 9.1 | Handlingsplan (forslag)                             | 60 |
| 9.2 | Tilskuddsordninger                                  | 61 |
| 9.3 | Eksempel på leieavtale for båtplass                 | 62 |

## Sammendrag

Vestfoldskjærgården med Færder nasjonalpark er en attraksjon som gjennom økt tilgjengelighet kan tiltrekke seg flere besøkende. I dag er det et beskjedent transporttilbud for de som ikke har egen båt for å komme seg rundt i skjærgården. Færder nasjonalpark ble opprettet 23. august 2013. Området er svært viktig for kystnært friluftsliv, og blir mye brukt både til seiling, båtturer, padling, vannsport, fotturer, fiske og bading.

### Transporttilbudet i dag

Det offentlige tilbudet i dag er Veierlandsfergen og Bolærnefergen. Det gis tilskudd til transporten mellom Stavern og Svenner og til Helgeroafergene. I tillegg til det offentlige transporttilbudet er det et privat transporttilbud bestående av RIB- turer på bestilling og charterturer på bestilling for grupper og et privat fergetilbud fra Helgeroa som tilbyr transport til Langesund og Brevikskjærgården med øyhopping. Inntil nylig har det vært privat passasjerfergetilbud over mot Østfold (Flybåten) og taxibåttilbud. Det er også tilbud om ulike typer opplevelsesreiser i nasjonalparken (RIB-safari, øyhopping, selskapsturer med mer).

### Driftskonsepter for offentlig transporttilbud

På bakgrunn av de behov vi ser gjennom kontakt med aktørene i prosjektområdet og ellers informasjon vi har fått gjennom arbeidsgruppa og tilgjengelig informasjon, foreslår vi at utvikling av et offentlig transporttilbud bør bygge på eksisterende tilbud Tønsberg –Bolærne. Færder nasjonalpark og nasjonalparksenteret ved Verdens Ende er naturlig å sette som første prioritet når en skal utvikle eksisterende transporttilbud videre. Vi har derfor i vårt forslag til konsepter valgt å beskrive ulike driftskonsepter for et slik tilbud. I tillegg til det offentlig finansierte tilbudet til Bolærne, har vi i dag også et privat fergetilbud fra Helgeroa ut i Brevikskjærgården som i dag har mye aktivitet knyttet til reiseliv i skjærgården med øyhopping og charterturer. Vi har også sett litt på mulige driftskonsepter for dette tilbudet.

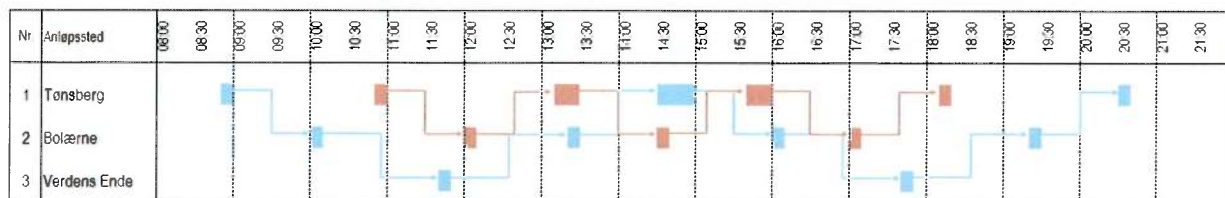
En generell problemstilling er at offentlig subsidiert båtutetrafikk er en kostbar form for kollektivtransport. For eksempel er båtutetrafikken i Akershus i 2014 finansiert med opptil 70% tilskudd fra det offentlige, og andelen har vært sterkt økende de senere årene.

### Tønsberg- Bolærne Verdens Ende

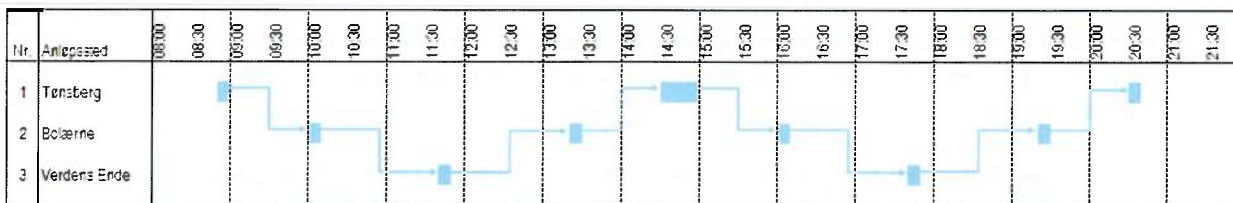
Det anbefales å satse på et konsept med 2 avganger daglig som går helt til Verdens Ende på de mest populære tidspunktene. Konsept 2 og 3 (se figur 1 og 2) inneholder en slik løsning. I tillegg vil et godt alternativ være å ha et tilbud med 2 båter til slik, at antall avganger som går fra Tønsberg til Bolærne opprettholdes som i dag (4 avganger). Dette ligger inne i løsningen for konsept 2. Figurene 1 og 2 viser hvordan et slikt ruteopplegg kan gjennomføres. Driftskonseptene er basert på en gjennomsnittlig reisehastighet på 7 knop mellom Tønsberg og Bolærne og 8 knop mellom Bolærne og Verdens Ende. Når ruteopplegget skal skreddersys nærmere bør det vurderes en redusert drift enkelte ukedager. Med utgangspunkt i bruken av det nåværende båtutetilbudet er det grunn til å forvente at båtutetrafikken i disse konseptene i

utgangspunktet vil koste ca. 4-5 millioner kroner årlig. Hvis båtutbudet viser seg å være en markedsmessig kommersiell suksess. Det vil si med et årlig antall passasjerer på rundt 20 000 vil tilskuddet kunne ligge på rundt 3 millioner kroner årlig.

En rimeligere variant kan være å ha et rutetilbud Tønsberg –Bolærne –Tønsberg (som i dag) med et taxibåt/ charterbåt-tilbud fra Bolærne til Verdens Ende.



Figur 1 Driftsopplegg for nytt båtutbud mellom Tønsberg og Bolærne og Verdens Ende i høysesong (konsept 1 og 2). Forskjellen på konsept 1 og 2 ligger i at konsept 1 har høyere frekvens utenfor høysesongen enn konsept 2.

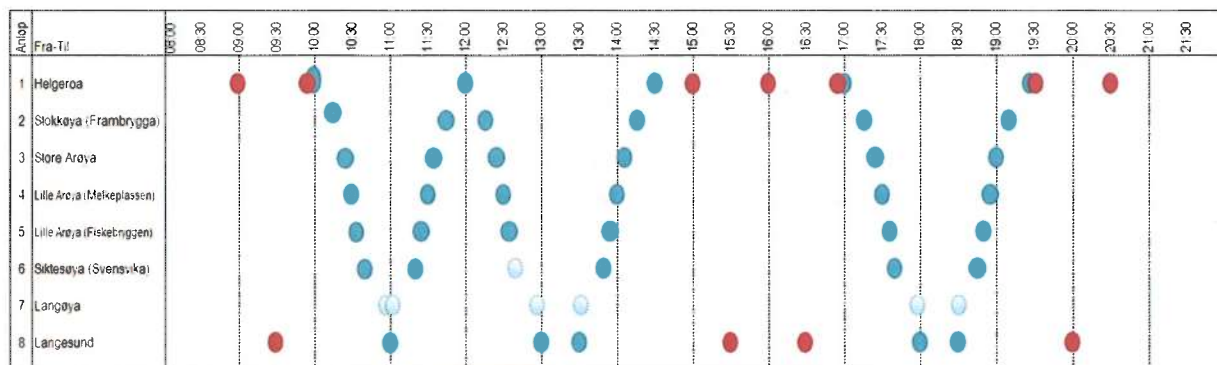


Figur 2 Driftsopplegg for nytt båtutbud mellom Tønsberg, Bolærne og Verdens Ende i høysesong (konsept 3). Konsept 3 vil gi færre avganger mellom Tønsberg og Bolærne enn i dag.

### Helgeroa-Langesund (Brevikskjærgården)

Noen av målsettingene med et alternativt driftskonsept for Helegroafergene er å opprettholde båtutbudet i forhold til «øyhopping» og styrke tverrforbindelsen mellom Helgeroa og Langesund i forhold til kombinerte reiser med sykkel.

For å tilgodese begge disse hensynene er det utviklet et alternativt driftskonsept for båtutbudet mellom Helgeroa og Langesund. Dette driftskonseptet innebærer at det etableres flere direkte avganger mellom Helgeroa og Langesund på bekostning av enkelte avganger som betjener øyene. Bakgrunnen for dette er at seilingstiden for en direkte forbindelse mellom Helgeroa og Langesund kan være under det halve av seilingstiden via øyene (snitthastighet ca. 9 knop). Dette muliggjør en relativt stiv ruteplan med avgangstider på faste minuttall, flere avganger og omtrent uendret driftstid (en økning fra 10,5 til 11,5 timer).



Figur 3 Alternativt driftskonsept for nytt båtutbud mellom Helgeroa og Langesund i høysesong

Driftsopplegget for det alternative konseptet er illustrert. De blå sirklene markerer avganger som betjener øyene, mens de røde sirklene er avganger som er ment å gå direkte mellom Helgeroa og Langesund.

Tilbudet er forutsatt å være det samme for alle ukedagene i driftsperioden. I en optimaliseringsprosess kan det eventuelt være aktuelt å vurdere variasjoner i tilbudet over uken, slik tilfellet er i dag.

I det alternative konseptet er det forutsatt at konvensjonell (dieseldreven) båt benyttes. Den generelle utviklingstendensen er at gass- og elektrisk drevne båter i ferd med å bli fasett inn i rutebåttrafikk, men dette krever relativt betydelige infrastrukturiltak på ett eller flere av anløpsstedene. Bruk av slik teknologi vurderes å være aktuelt først etter at et nytt båtutbud mellom Helgeroa og Langesund er utprøvd og eventuelt viser seg å være en markedsmessig suksess.

## Anbefaling

### Driftskonsept for offentlig båttransport

Konsept 2 og 3 for ruten Tønsberg- Bolærne –Verdens Ende er de mest realistiske, alternativt med optimalisering og redusert drift enkelte ukedager. Med utgangspunkt i det nåværende båtutbudet er det grunn til å forvente at båtutbudet i disse konseptene i utgangspunktet vil koste 4-5 millioner kroner årlig. En rimeligere variant av utvikling av båtutbudet fra Tønsberg ut til Verdens Ende kan være å bygge på eksisterende rutetilbud Tønsberg –Bolærne- Tønsberg, og legge til rette for et godt charter/ taxibåtutbud fra Bolærne og ut til Verdens Ende.

### Driftskonsept for utvikling av Helgeroafergen

Det anbefales å styrke tverrforbindelsen Helgeroa-Langesund og kombinere direkteruten mellom Helgeroa og Langesund med øyhoppingskonseptet som kjøres i dag (figur 3). For å støtte opp under/ videreutvikle transporttilbudet foreslås det å øke dagens tilskuddssum til driften til 705 000 eller å utvikle et alternativt driftskonsept der en tilskuddssum på 1 037 000 er lagt til grunn.

### Andre tiltak

På bakgrunn av det vi har sett gjennomført andre steder med tanke på tilrettelegging for skjærgårdstransport og de innspill og behov som er avdekt hos aktørene, foreslår vi følgende tiltak for å gi skjærgårdstransporten gode rammebetingelser:

- ✓ Avtaler om anløpsplasser, tilrettelegging og drift
- ✓ Samordning turl tilbud (offentlig privat samarbeid).
- ✓ Sykkelsatsing på anløpsstedene, mellom dem og om bord på ferger og taxibåter/ charterbåter. Forbedret bussforbindelse mellom Tønsberg og Verdens Ende og til andre viktige anløpssteder (for ferger, taxibåter og charterbåter).
- ✓ Reiseguide med oversikt over turmulighetene land, vann.
- ✓ Oppgradering (fysisk tilrettelegging) av viktige anløpssteder for persontransport (parkeringsplasser, informasjonstavler
- ✓ God standard på bryggene, og reservert plass (mot gebyr) for transportørene.
- ✓ Koordinere busstilbud med fergetilbud.
- ✓ Utvikling av tilbudet Stavern –Svenner – Malmøya –Viksfjord (Bjønnes)
- ✓ Etablering av bryggeplass på Bjønnes som vedlikeholdes av kommunen og avtale om reservasjon av plass å legge til for taxibåter og charterbåter som har behov for å bruke bryggen
- ✓ Utnytte de tunge fergeforbindelsene i området (Sandefjord – Strømstad, Horten –Moss og Larvik –Hirtshals) gjennom informasjonstiltak (markedsføring av rundturer og båttilbud) på fergene og ved anløpsstedene.
- ✓ Videreutvikle rundturl tilbudet knyttet til Veierlandsfergen gjennom informasjonstiltak og fysisk tilrettelegging ved anløpsstedene.

# 1 Innledning

## 1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Denne rapporten gir en beskrivelse av dagens situasjon når det gjelder båttransport knyttet til reiselivsturisme og båtliv lokalt i skjærgården rundt Færder nasjonalpark og i skjærgården i Sandefjord og Larviks-området.

Færder nasjonalpark ble opprettet 23. august 2013. Området er svært viktig for kystnært friluftsliv, og blir mye brukt både til seiling, båtturer, padling, vannsport, fotturer, fiske og bading.

Norsk vernepolitikk har det siste tiåret styrket mulighetene for kommersiell aktivitet både innenfor, og i randsonen av verneområdene, og særlig reiseliv har blitt sett på som et nytt og sterkt satsingsområde for økt bruk av nasjonalparkene. I forbindelse med opprettelsen av Færder nasjonalpark er det satt i gang prosesser rundt utviklingen av det lokale reiselivsbaserte næringslivet i området. Som en del av dette ble det satt i gang et prosjekt med fokus på utredning av transportbehovet/ potensialet i skjærgården, mulighetene for et sammenhengende rutetilbud land- vann og behov for anløpspunkter for privat næringstrafikk (taxibåter, charter f.eks). Arbeidet med dette prosjektet har vært ledet av en arbeidsgruppe bestående av:

Karl Otto Mauland, Vestfold fylkeskommune (prosjektleder)

Per Ole Bing-Jacobsen, Nøtterøy kommune

Per Svennar, Tønsberg kommune

Bjørn Bjerke Larsen, Tjøme kommune

Arne Georg Rønning, «AllOnboard»/ Reiselivsorganisasjonen «Go Vestfold»

## 1.2 METODE/ PROSESS

I arbeidet med å kartlegge dagens situasjon og fremtidige muligheter er det gjennomført en workshop. Representanter for reiselivsnæringen med transportleverandører, overnattingssteder, reiselivsorganisasjonene, representanter for forvaltningen av nasjonalparken, og brukere av området ble invitert til en workshop like etter prosjektoppstart i juni 2015.

Workshopen ble brukt til å skaffe grunnlagsinformasjon om dagens situasjon med tanke på aktuelle ruter og anløpspunkter i skjærgården, forventinger og ønsker for fremtidig utvikling og tiltaksbehov for å få en ønsket utvikling.

I tillegg til workshopen er det sendt ut e-post til aktørene, holdt møter/ tatt kontakt pr telefon med interessenter og ressurspersoner som ikke hadde anledning til å delta på workshopen.

I tillegg er det gjort en gjennomgang av tilgjengelig informasjon om dagens rutetilbud og anløpssteder på nettet. Det er gjort en undersøkelse av transporttilbud andre steder med tanke på tilbud, driftsopplegg, kostnader med mer, for å hente ideer/ forbilder for en ønsket utvikling. På bakgrunn av innhentet bakgrunnsinformasjon er det gjort en vurdering av hva som passer/ bør anbefales for Færder nasjonalpark og skjærgården i Sandefjord/ Larvik.



## 2 Potensialet for besøkende til skjærgården

En turistundersøkelse som Innovasjon Norge<sup>1</sup> har fått gjennomført i 2014 viser at vi får flere turister på besøk enn tidligere og turistene deltar i flere aktiviteter. Turistundersøkelsen viste at turistene ville oppleve naturen og nyte lokal mat og drikke i større grad enn tidligere. Nord Norge er den landsdelen som hadde størst prosentvis vekst av antall norske og utenlandske gjestedøgn i 2014. Ser man på den reelle veksten blir Nord Norge, som består av de tre nordligste fylkene, kun slått av Østlandet med sine syv tilhørende fylker. På Østlandet var det Oslo, Vestfold og Buskerud som i størst grad bidro til veksten. Turistene er som nevnt blitt mer aktive på sine besøk.

Kombinasjonen flere kommersielle gjestedøgn og et økt forbruk av dagligvarer, fornøyer og lokal transport førte til at turistene la igjen mer penger enn året før. De utenlandske turistene som ferierte i Norge i sommer-sesongen ønsket i større grad å være aktive enn tidligere. De er både mer aktive enn de norske turistene og har et høyere døgnforbruk (gjennomsnittet ligger på 1630 kr pr døgn). Analyser viser at den dimensjonen som har størst betydning for den samlede tilfredsheten på tvers av markeder er «attraksjoner og severdigheter»

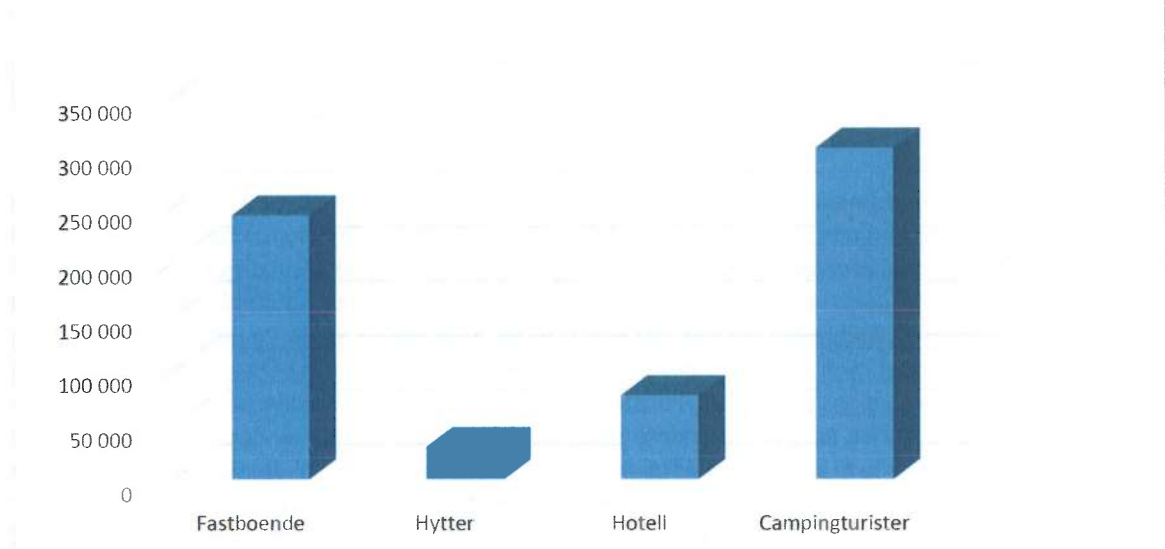
Gjennomsnittlige døgnforbruket for feriereisende var på rundt 1300 kroner i sommersesongen 2014, mens forretningsreisende brukte over det dobbelte (kr. 3 105).

Undersøkelsen viser også at ferie og forretningsreisende fra Norge utgjør rundt 50% og er dermed den mest betydningsfulle for turistbransjen.

På spørsmål om hva som kjennetegner Norge svarte 89% av turistene «storslått natur». Vestfoldskjærgården med Færder nasjonalpark en attraksjon som gjennom økt tilgjengelighet kan tiltrekke seg flere besøkende. I dag er det et beskjedent transporttilbud for de som ikke har egen båt for å komme seg rundt i skjærgården.

I lys av at vi ser et økende turistbesøk i Vestfold og at turistene som kommer ønsker å oppleve natur og ønsker å være aktive, bør det være et godt potensiale for turistnæringene i skjærgården å kunne trekke til seg flere besøkende gjennom forbedring av tilretteleggingen av båt-tilbud og turtillbud for øvrig. Sykkel, kajakk og fotturer er også aktuelle i denne sammenheng.

<sup>1</sup> «Nøkkeltall for norsk turisme, 2014» Innovasjon Norge



Figur 4 Antall personer inndelt i kategorier i Vestfold i juli (2014) (SSB)

Figuren viser noen av de menneskene som oppholder seg i Vestfold i juli. I tillegg vil det være

- ✓ Slekt/vennebesøk
- ✓ Gjester i båthavn
- ✓ Dagsbesøkende

Tabell 1 Antall personer inndelt i kategorier i Vestfold i juli (2014) (SSB)

|            | Hotell-overnattinger<br>2014 | Camping-overnattinger<br>2014 | Antall private hytter<br>(2015) |
|------------|------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| Larvik     | 108 624                      | 486 419                       | 4 217                           |
| Sandefjord | 132 447                      | 80 910                        | 1 974                           |
| Tønsberg   | 133 399                      | Ikke registrert               | 267                             |
| Nøtterøy   | Ikke registrert              | Ikke registrert               | 1021                            |
| Tjøme      | 49 006                       | Ikke registrert               | 2 215                           |
| Samlet     | 423 476                      | 567 329                       | 9 694                           |

Tabellen over viser antall og fordeling av turister og besøkende til kommunene i fylket. Det er dessverre ikke registrert tall for alle kommunene, men vi ser at Larvik kommune har opp mot

*500 000 campingovernattinger i 2014, noe som representerer et ganske godt kundegrunnlag med tanke på opplevelsestruisme med transport i skjærgården<sup>2</sup>.*

I intervjuer og research gjort av Menon Business Economics<sup>3</sup> med representanter for næringsliv og forvaltning kommer det fram at man savner et øyhoppingstilbud i skjærgården og at man ønsker en fergerute i skjærgården som korresponderer med buss, slik at man kan bli med på en rundreise Tønsberg –Verdens Ende, på land og sjø. Det ble også foreslått å etablere et senter der det er tilrettelagt for utsetting av kajaker og der man kan oppbevare kajakkene sine i et såkalt kajakkhotell.

Aktørene i skjærgården oppgir at kundene er privatpersoner, båtfolk og grupper, bedrifter, institusjoner, folk i alle aldre. Tjenestene som leveres er turer på land, turer på vann, overnatting, ulike typer «events» og tema for opplevelser.

---

<sup>2</sup> Statistikknett.no/reiseliv

<sup>3</sup> Strategi for utvikling av næringsvirksomhet i tilknytning til Færder nasjonalpark. Menon Business Economics, 2014

## 3 Forventninger hos dagens aktører

Under oppsummeres forventningene til tilrettelegging for båttransport i skjærgården som er kommet fram gjennom workshopen som ble gjennomført med aktørene i området.

### 1. Reserverte plasser ved anløpssteder og avtaler om bruk og vedlikehold

Det oppfattes at de som driver ferge, drosjebåt, eller har charterbåter m.m. har for kummerlige forhold når det gjelder kai eller havneplass for å legge til. Dette går både på forutsigbarhet i forhold til at plassen man bruker er ledig når man kommer, og den fysiske tilstanden på brygger og ilandstigningssteder.

### 2. Infrastrukturen på land må være på plass ved anløpsstedene for å gjøre båt tilbudet som tilbys fra anløpspunktene attraktivt.

Parkeringsplasser er viktige. Busstilgjengeligheten ut til de fleste anløpspunktene er slik at det er mer naturlig å velge bil.

Tilrettelegging på land med godt tilrettelagt kollektivtrafikk til knutepunkter, bedre tilgang til brygger, oppgradering av brygger, bedret busstilbud til f.eks. Verdens Ende og Sandøysund på sommeren, bestillingstaxi.

### 3. Kommunene bør ta ansvar for å få på plass avtaler, avklaringer og løsninger rundt tilretteleggingen ved de aktuelle anløpspunktene.

Helgeroa-fergene ønsker bedre tilrettelegging i Helgeroa med en bedre brygge (dagens brygge er vanskelig å legge til). Det er behov for bedre skilting for å finne fram til ferga.

### 4. Flere arbeidsoppgaver

Både de som tilbyr transport og de som har overnattingstilbud kunne godt tenke seg å diskutere løsninger hvor de kan få betalt for å gjøre andre jobber i det området de arbeider i. Dette kan gjelde f.eks. drift og vedlikehold av brygge/ferge anlegg eller strender og at de kan inngå som en del av en beredskap knyttet til f.eks. syketransport eller ved brann. Dette kan være en lur måte å utnytte ressursene på.

### 5. Fylkeskommunen bør utnytte de ressursene som fins i området i dag i form av ulike private aktører i utviklingen av transporttilbudet.

Et framtidig tilbud bør bestå av noen offentlige ruter og et større mangfold av privat tilbud som inneholder ulike typer opplevelsesreiser. Ved å supplere hverandre vil tilbudene kunne underbygge og styrke markedet. Det bør være plass til både offentlig fergetilbud, privat fergetilbud, charterbåter og taxibåter.

Hvis det skal gjennomføres en mer organisert ordning med offentlig transport og evt. tilskudd knyttet til private som kan sikre deler av transporten til Vestfold kysten vil det være viktig at dette gjøres på en ryddig måte som sikrer at de private aktørene har en mulighet for å konkurrere på like fot med stiftelser eller andre.

### 6. Transporttilbud til lands og til vanns i kombinasjon

Ønsket er å kunne betjene hele kysten langs Vestfold og at dette kobles på en god måte mot fylkene rundt. Deler av kysten er svært utsatt og avstandene fører til lange reisetider. Skal dette området betjenes med ferger krever dette større og dyrere båter.

Det er mest aktuelt å tenke et tilbud som delvis dekkes av ferge, delvis med bussforbindelse og delvis med sykkel.

Ønsker et tilbud som kan være attraktivt for

- 1) Turister med høye hæler
- 2) Fastboende uten båt
- 3) Aktive norske sommergjester

Ønsker å gi et helårlig tilbud, men ikke det samme tilbudet hele året.

Opplever at markedet resten av året finnes men ikke utnyttes fullt ut. Det kan f.eks. være julebord, askedryssing og kjøring for folk som skal ut å arbeide på øyer eller langs kysten der det er vanskelig å komme til fra land.

## 7. Båt tilbudet og aktuelle stoppesteder(anløpspunkter)

### Området rundt nasjonalparken:

Når det gjelder Færder Nasjonalpark er styrking av Bolærne helt avgjørende. På Koster er det helårlig drift av fergene, dette er et mulig forbilde.

Trekanten Tønsberg –Bolærne – Verdens Ende det naturlige offentlige transporttilbudet. Hoved-forbindelsen til Bolærne og nasjonalparken bør gå fra Tollbodkaien i Tønsberg. Den kan anløpe flere steder på veien ut, for eksempel Fiskebrygga, Husøy, Jarlsø og kanskje Vallø.

Ruten bør gå til Vestre og Østre Bolæren, med mulighet for anløp av Mellom Bolæren.

Ildeverket er et attraktivt turmål i dag, en «øde øy» hvor en kan oppleve ro -et alternativt tilbud til det mer befolkede Bolærne. Aktuell å kunne ha som «bestillingstopp»

Torgersøya er også aktuelt å ha som bestillingsstopp. Det er en kommunal brygge her, noe som er en fordel for private aktører som leverer opplevelsesreiser i skjærgården.

Andre steder i nasjonalparken bør bare anløpes av taxi eller charterbåter

### Sandefjord og Larvik

Helgeroa-fergene har i dag et øyhoppingstilbud som kan kobles mot sykkeltrur. I workshopen ble det spilt inn et forslag om å tilrettelegg for en båt –buss- sykkel –rundtur og Øyhopping med Helgeroa-fergene. –her trengs bistand fra Larvik kommune for å legge bedre til rette rundt båt-tilbudet. Et båt-tilbud Langesund –Helgeroa knyttet opp mot sykkelforbindelse til Stavern har et godt potensiale for å bli et attraktivt tilbud. Det er et godt kundegrunnlag gjennom de store campingplassene i området, hyttene og fastboende i Larvik og Stavern.

Malmøya i Larvik er sikra med statlige midler som friluftsområde. Den kan være en naturlig del av en trekant rute (Stavern –Malmøya –Viksfjord) Det skal ikke mye til for å få til en utvikling av rutetilbudet i dag, som bare omfatter tur til Svenner. Med enkle midler kunne man fått til mye mer. Et viktig tiltak i den forbindelse vil være å etablere en tilfredsstillende brygge i Ødegården i Viksfjord. Her er det ingen kommunal brygge. Det er strid rundt bruken av en privat brygge på stedet. Larvik kommune jobber med tilrettelegging i Bjønnes som kan være et alternativ til Ødegården som anløpspunkt.

En rundtur Langesund –Stavern – Svenner og Viksfjord (Kaupang) kan også være aktuelt å tilrettelegge for. Båt Langesund –Helgeroa, sykkel Helgeroa- Stavern, båt Stavern – Svenner og Viksfjord og sykkel Viksfjord –Larvik sentrum eller Sandefjord sentrum

Når det gjelder forbindelser over mot Skjærhalden er de aktuelle båtforbindelsene Horten-Moss-ferga og Sandefjord –Strømstad -ferga.

**Båtenes egenskaper**

Båten som skal gå mellom Tønsberg og Færder nasjonalpark kan være saktegående. Hvis den skal kunne gå hele året, må den være isforsterket.

Båt som skal krysse Oslofjorden, bør være hurtiggående, minst 20 knop.

Taxibåter må være hurtiggående med sertifikat for 12 personer.

## 4 Prosjektområdet og transporten i dag

### 4.1 GENERELT

I tillegg til det offentlige båttransporttilbudet er det et privat transporttilbud bestående av RIB- turer på bestilling og charterturer på bestilling for grupper. Inntil nylig har det vært privat passasjerfergetilbud over mot Østfold (Flybåten) og taxibåttilbud.

Det er tilbud om ulike typer opplevelsesreiser i nasjonalparken (RIB-safari, øyhopping, selskapsturer med mer).

Ser en på mulighetene for rundturer der en kombinerer båt med kollektivtransport på land, er tilbudet mangelfullt, mye på grunn av at det ikke er passasjergrunnlag for å drifte et godt kollektivtransporttilbud ut til mange av de aktuelle anløpspunktene for båttransporten. Det er vel bare by-havnene som har et godt tilbud for videre kollektiv landtransport.

For opplevelsesreiser er også sykkel en fin kombinasjon med båt når en tenker rundturer. Alle kommunene i området jobber med utvikling av sykkelveinettet. Både Veierlandferga og Helgeroaferga melder om flere syklisterturer som legger inn en fergetur på sykkelturen sin. Stavern – Helgeroa er en viktig strekning med tanke på sykkeltilrettelegging i et reiselivsperspektiv. Her ligger det mange store campingplasser med flere hundre besøkende om sommerne, og både Stavern og Helgeroa er viktige anløpssteder for båttransport (charter, ribb, ferge)

### 4.2 FÆRDER NASJONALPARK

Færder nasjonalpark omfatter øyer, holmer og skjær i Ytre Oslofjord, på østsiden av Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og sjøområdene syd for Verdens Ende i Tjøme. Totalt 325 km<sup>2</sup> sjøareal og 15 km<sup>2</sup> landareal. Nasjonalparken ble åpnet 31. august 2013. Det er bygget et nasjonalparksenter som stod ferdig i juni 2015.

Nasjonalparksenteret på Verdens Ende kan nås med privat båt, eller ved å følge fylkesveg 308 med bil, buss eller sykkel gjennom Tønsberg, Nøtterøy og ut til sydspissen av Tjøme. Det er gang/sykkelvei på hele strekningen også. Det er 25 km fra Tønsberg til Verdens Ende. For å komme fra Tønsberg sentrum til Verdens Ende med buss, er tilbudet buss med overgang ved Sundene som går hver time. Reisetid er 47 minutter.

Man kan ferdes til fots og med båt i hele nasjonalparken, bortsett fra i sonene for hekkende sjøfugl i perioden 15. april – 15. juli. Det er fartsgrense på 5 knop nærmere land enn 100 meter, og ellers maks. 30 knop.

Det fins tilbud om overnatting på Kystledhytter og overnattingssteder, utleiehytter og campingplasser i og i tilknytning til nasjonalparken.

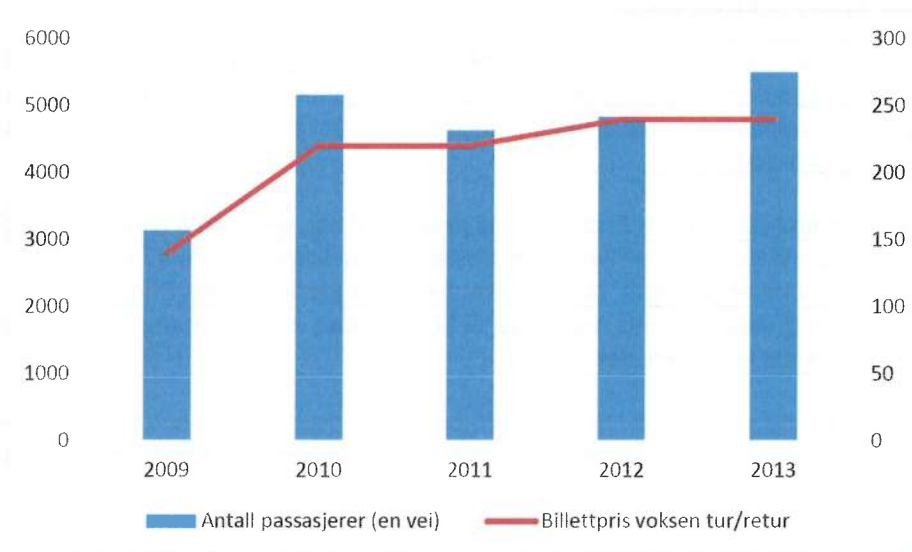
### Båttransporten

I sommerhalvåret går det rutebåt til Bolærne I dag er det et båttransporttilbud mellom Tønsberg (Fiskebrygga) og Bolærne som finansieres av Vestfold fylkeskommune. I høysesongen (23/6 -19/8) er det fire avganger daglig hver vei. Båten har kapasitet til 72 personer. Båten er bygget i 1968 og kom til Larvik i 2004. Den har en fart på 7-10 knop. Den har en sikkerhetsbemanning på 3 mannskap.

M/S Viksfjord er et passasjerfartøy med hjemmehavn i Stavern i Larvik kommune. Båten har tidligere seilt Stavern –Larvik i 10 år. Fartøyet benyttes til opplæring, transport av varer og personer samt selskaper og «blåturer».



Bilde: M/S Viksfjord (Kilde: [www.msviksfjord.no](http://www.msviksfjord.no))



Figur 5 Antall passasjerer med vanlig rutetrafikk sammen med billettprisen samme år



I Figur 5 er antall passasjerer som har brukt båten i rutetrafikk lagt inn sammen med billettprisen for en voksen tur/retur. Fram til og med 2009 var det Småviken AS som betjente denne rutetrafikken. I perioden 2010-2013 var det Flybåten AS.

Nasjonalparken er et svært attraktivt område for kajakkpadling. Fjærholmen er møtested og sted for kurs som Havpadlerne i Tønsberg holder. Dette er et mye brukt utgangspunkt for padleturer. Mågerø marina, Grimestad, Engø, Verdens Ende og Sandøsund er noen av de aktuelle stedene for utsetting av kajakk som benyttes i dag.

D/S Kysten er et dampskip fra 1909 som ble kjøpt inn av ildsjeler i Tønsberg til byens 1100 års-jubileum i 1971 og satt i stand til passasjertrafikk i Tønsberg skjærgård. Båten var ute av bruk en periode på grunn av reparasjoner, men er nå et del av båttransporttilbudet igjen. Båten holdes i gang gjennom dugnadsarbeid.

Ishavsskuta Bertine leverer charterturer i skjærgården rundt Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme. Skuta eies av Stiftelsen Bertine.

Vi omtaler også fergesambandet Moss–Horten fordi denne forbindelsen er viktig selv om den geografisk ikke ligger innenfor det området rapporten fokuserer på. Bastøferga, er et gammelt fergesamband mellom byene Moss i Østfold og Horten i Vestfold og en viktig inngangsport til Vestfold fra øst. Sambandet har siden 1996 blitt trafikkert av Bastø Fosen AS. Selskapet er eid av Torghatten ASA. Selskapet har fem ferger, «Bastø I», «Bastø II», «Bastø III», «Bastø IV» og «Bastø V». Selskapet fraktet i 2012 over 1,7 millioner kjøretøy og i underkant av 3,3 millioner passasjerer. *Fergeruten Moss – Horten er den eneste innenlandske fergeruten som ikke er subsidiert av det offentlige. Sambandet er også Norges største.* Riksvei 19 bruker denne fergen. Selskapets fem ferger starter med de tre største, med første avgang kl 05.00 fra Moss og 05.15 fra Horten med siste avgang ved midnatt fra begge sider. På dagtid er det med fem ferger avgang hvert kvarter (med et «hull») fram til 2030 og overfarten tar om lag 30 minutter. Statens vegvesen har gjennomført en Konseptvalgutredning som har drøftet framtidige løsninger for Moss- Horten – forbindelsen og kommet med en anbefaling om å erstatte fergeforbindelse med bro. Det pågår nå faglige diskusjoner mellom ulike samfunnsaktører, der et tunellkonsept har sterke tilhengere, men også fortsatt fergedrift med mer miljøvennlig fergemateriell.

#### **Turtilbud- land-vann (kombinasjon båt –buss, båt –tog, båt sykkel)**

Fiskebrygga, hvor Bolærnebåten går fra, er lite synlig i sentrum. Bolærnebåten har tidligere ligget ved Tollbodkaia, som er mer sentralt i forhold til sentrumskjernen og dermed mer synlig for publikum. I tillegg også mer tilgjengelig i forhold til jernbanestasjon og bussterminal.

For å komme fra Tønsberg til Verdens Ende med buss må en reise med rute 02 til Sundene og bytte til rute 022 som går videre til Verdens Ende der. I juli 2015 var det registrert 1430 påstigende ved Sundene på denne ruten, noe som kan indikere at det er en del som benytter dette tilbudet. Det går buss hver halvtime til Sundene og hver time fra Sundene til Verdens Ende.

Bussforbindelsen mellom Tønsberg og Tenvik (rute 02 Tjøme/ Hvasser (Tenvik)- Tønsberg – Horten –Holmestrand), hvor Veierlandsferga går fra går hver halvtime. Turen tar 26 minutter. Bussforbindelsen Horten-Tønsberg (rute 02):

Sykkelnettet i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme er i utvikling, og det er flere fine turveier å sykle på for øvrig i området, så mulighetene for turer for reiselivsopplevelser der en kombinere sykkel og båt er tilstede. En populær rundtur er å sykle fra Tønsberg ut til Tenvik og ta Veierlandsferga til Veierland

og videre til Engø i Sandefjord. Herfra kan man sykle inn til sentrum eller ut i turområdene på Østerøya, Vesterøya, ta tog tilbake til Tønsberg eller sykle videre mot Larvik.

Intercitytoget Skien- Lillehammer går hver time mellom Larvik, Sandefjord og Tønsberg. Togturen kan knyttes opp mot båtreiser fra hver av byhavnene, evt. også i kombinasjon med sykkel.

### 4.3 SANDEFJORD OG LARVIK

#### Sandefjord

I Sandefjord representerer Strømstadferga en viktig forbindelse over mot skjærgården ved Fredrikstad/Halden og Koster. Fra Strømstad er det gode båtforbindelser over mot disse attraktive reiselivsmålne. Pris for å reise med Strømstadferga er 30 kr pr. pers u/ bil. Reisetid er ca. 2,5 time. Det går i dag to ferger mellom Strømstad og Sandefjord (Colorline og Fjordline). Disse har til sammen 6 daglige avganger hver vei. Strømstadferga er lett tilgjengelig med buss og for så vidt tog i og med at den går fra Sandefjord sentrum. Det fraktes ca 1 500 000 passasjerer årlig.

Sandefjord tar også imot cruisebåter. Det var 6 cruisebåtanløp i Sandefjord i 2013. Cruisebåtene legger til på Framnes.

Veierlandsfergen (MF Jutøya) som trafikkerer mellom Tenvik på Nøtterøy –Veierland (Vestgården) – og Engø i Sandefjord er en del av Sykkeltur 1 gjennom Vestfold, og en attraktiv rute for sykkelentusiaster. MF Jutøya er den eneste fastlandsforbindelsen for de 150 fastboende på Veierland. Fergeturen mellom Engø og Veierland tar 10 -15 minutter. Båten kan ta 63 passasjerer og er i helårsdrift. På sommeren har den 6 avganger daglig på hverdager. Veierlandsferga er en helårsferge. I juni 2015 var det, ifølge de som drifter ferga, ca 60 000 som reiste med den. Billettpris 40 kr for voksne. Veierlandsfergen er ikke så tilgjengelig med buss (det går buss mellom Tønsberg og Tenvik en gang i timen, det er buss hver 2. time på hverdager fra Sandefjord til Solløkkka). Det er 6,5 km fra Sandefjord sentrum til Engø.

Ellers kan man fra Sandefjord bestille charterturer fra flere båter, blant annet Hvalfangerbåten Southern actor. Visit Sandefjord hadde et badebåt –tilbud fra sentrum og ut til badestrendene på Granholmen og Langeby to sesonger. Tilbudet ble lagt ned på grunn av dårlig belegg.

#### Larvik

I Larvik er fergeforbindelsen Larvik -Hirtshals porten til Europa eller porten fra Europa inn til Vestfold, Sjøveien. Superspeed bruker 3 timer og 45 minutter på strekningen Larvik -Hirtshals. Nesten 800 000 passasjerer reiser årlig over Larvik havn.

#### Skjærgården rundt Stavern, Svenner og Viksfjord

Skjærgården i området Stavern –Svenner –Viksfjord i Larvik er attraktivt for friluftsliv på sjøen, og brukes aktivt både av besøkende sommergjester og fastboende. Her er det også muligheter for overnatting på fyrene, på utleiehytter og campingplasser. Det tilbys øyhopping, skjærgårdssafari, charterturer, RIB-safari m.m. Båtturene går hovedsakelig fra Stavern, som ligger 7 km. fra Larvik sentrum. Fra Stavern er det et rutebåttilbud som Vestfold fylkeskommune har gitt noe tilskudd til driften av. Rutebåttilbudet er etablert for å sørge for transport for gjester til Svenner fyr (dagsbesøkende og overnattingsgjester).

Pris: 100 kr per pers pr. tur.

**Helgeroa –Langesund (Brevikskjærgården)**

Helgeroa har i dag et ferge- og øyhoppingstilbud som er knyttet opp mot Bambleskjærgården. Bambleskjærgården er et meget attraktivt område for friluftsliv på sjøen.

Det går i dag rutetransport hele året mellom Helgeroa og Langesund. Denne fergen har utvidet transporttilbud på sommeren, og tilbyr øyhopping, transport til og fra Helgeroa i forbindelse med konserter i Langesund, quiz-cruise, skjærgårdsturer for selskap, skolekjøring og lektertransport. Helgeroafergene som har 4 avganger pr. dag om sommeren på hverdager og 3 avganger på søndager. Helgeroafergene har 4 båter: Skjæløy II, Ragnøy, Modern og Røkke.

Pris T/R Helgeroa –Langesund: voksen 100,-, barn 50,-, sykkel 20,-

Reisetid Helgeroa Langesund: 1 t

Helgeroafergene får i dag 500 000 i tilskudd i året for fergedriften knyttet til skoletransport. På grunn av lavt antall elever kan dette tilskuddet komme til å falle bort.

Skjærgården i Sandefjord –Larvik er også attraktiv for kajakkpadling. Granholmen i Sandefjord er tilholdssted for Sandefjord kajakk-klubb. Bogen i Stokke, Ula, Langeby, Eftang, Rønningsbukta, Skjellvika i Sandefjord og Kjerringvik, Omre, Bjønnes i Viksfjord, Helgeroa, Skråvika i Larvik er noen av aktuelle utsettingsstedene som brukes i dag.

**Turtilbud- land-vann (kombinasjon båt –buss, båt –tog, båt sykkel)**

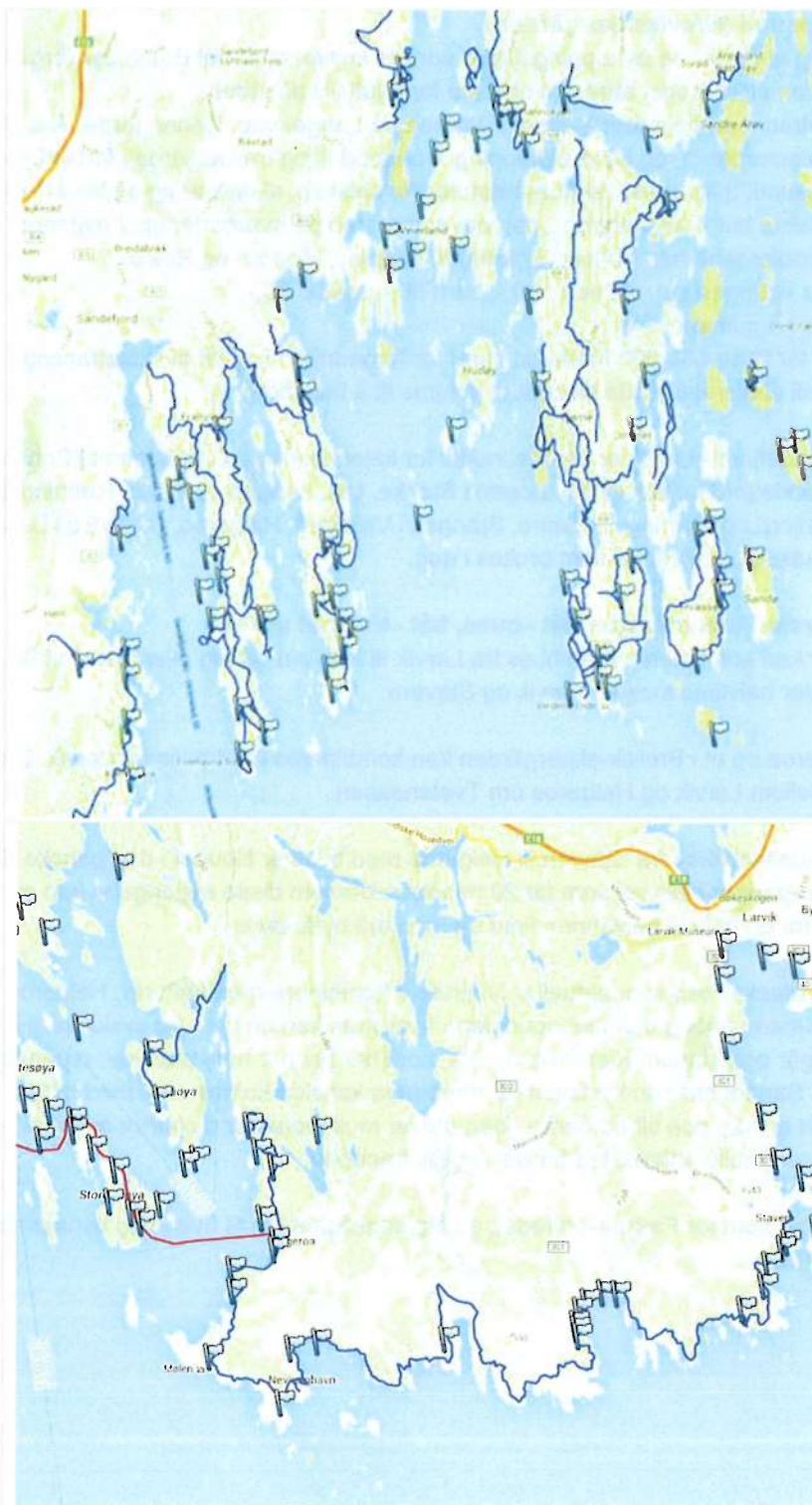
Båttur til Svenner kan kombineres med buss fra Larvik til Stavern og tog eller buss inn til Larvik. Det går busser hver halvtime mellom Larvik og Stavern.

Båtturer fra Helgeroa og ut i Brevik-skjærgården kan kombineres med buss fra Larvik. Det går buss hver time mellom Larvik og Helgeroa om Tveteneåsen.

For de som eventuelt vil reise fra Stavern til Helgeroa med buss er tilbudet i dag ganske dårlig; kun 3 daglige direkteavganger hver vei som tar 20 minutter. Utenom disse avgangene kan en ta buss, men da tar turen fra en halv til halvannen time og man må bytte buss.

Sykkel: Kyststien utpeker seg som aktuell sykkelrute å kombinere med båtturer. Helgeroa og Stavern er i den sammenheng de anløpspunktene hvor man kan gå over fra sykkelsti til båt. Kyststien i Larvik går også innom Kjerringvik og Ula, som har havner hvor man kan organisere båttransport fra. I Sandefjord kan kyststien på Vesterøya kanskje kombineres med båt fra Framnes, men det er ikke noe tilbud derfra i dag utover muligheter for å chartre eventuelt. Granholmen er også mulig anløpssted for båt for slik transport.

Tog: samme forhold som for Færder-området; gir tilgjengelighet inn til byene og byhavnene med turmuligheter derfra.



Figur 6 Kyststien (Kilde: Oslofjorden.com)

# 5 Anløpspunkter

## 5.1 GENERELT

I dette kapitlet går vi igjennom anløpspunktene med fokus på noen generelle problemstillinger som er gjeldene uansett hvilket anløp det relateres til.



Figur 7 Fordeling av rutetraffikk og taxi/charterbåter

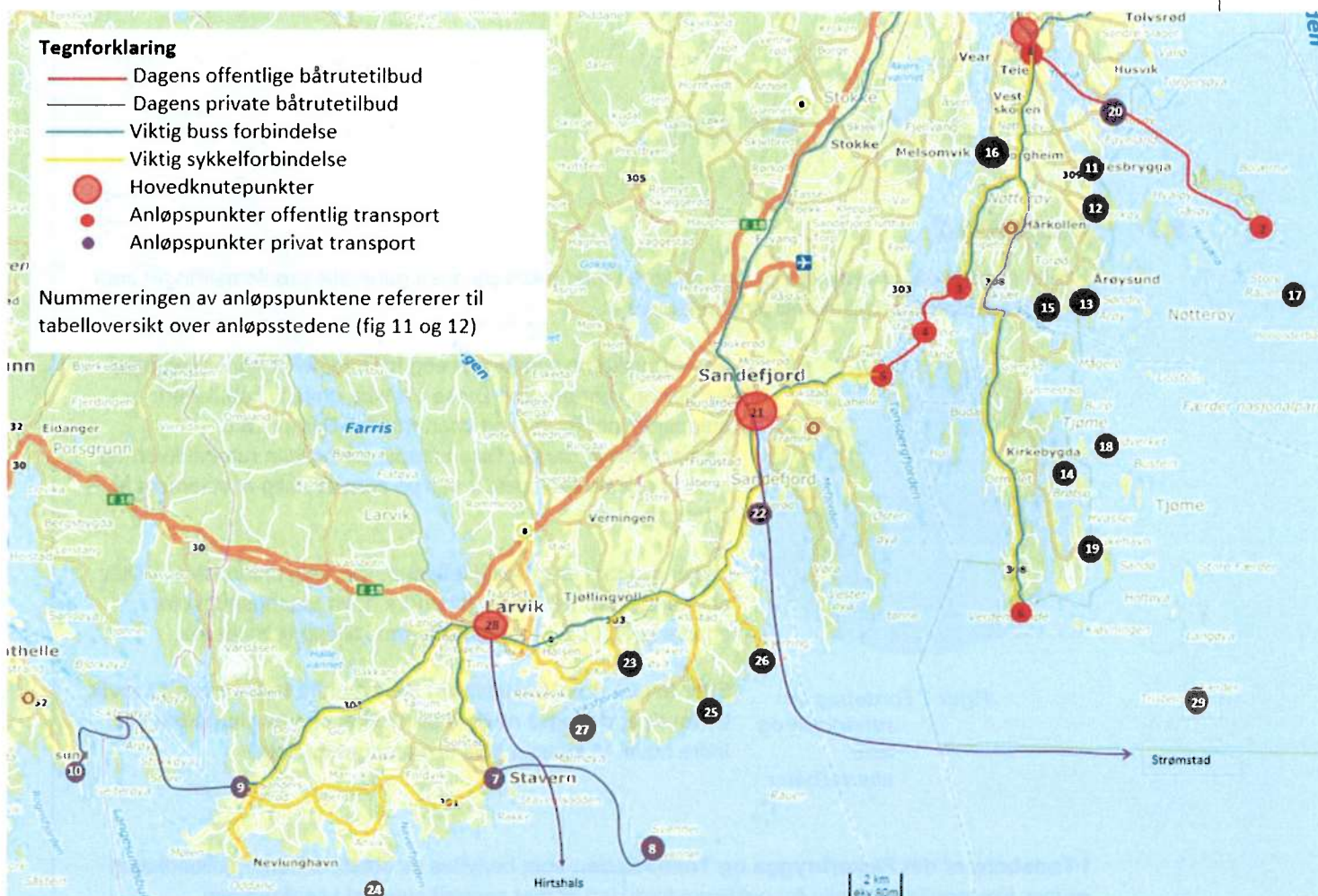
Anløpspunktene som egner seg for rutetraffikk egner seg også for taxi og charterbåter. Disse blir ikke omtalt i kapitlet om anløpspunkter for taxi og charterbåter. Den private båttransporten dekker flere anløpspunkter enn rutetraffikken og bør i et reiselivsperspektiv ses på som et viktig supplement til rutetransporten.

Tilgjengelighet er et viktig kriterium ved valg anløpssted. Vi ser at i Sandefjord er Sandefjord indre havn utgangspunkt for charterturer. I Larvik er det Stavern i tillegg til Helgeroa.

Etter fergen (Larvik -Hirtshals) ble flyttet fra **Indre havn i Larvik til Revet** er det også mulig å bli plukket opp av charterbåt i Indre havn. Vi kjenner ikke til omfanget av dette.

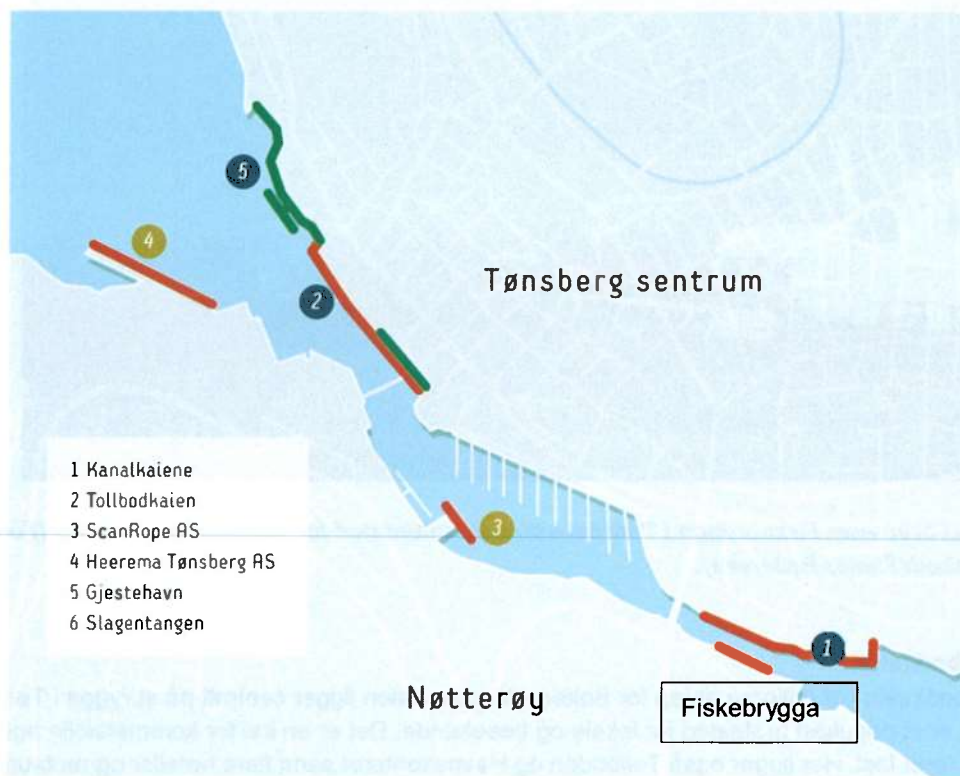
**I Tønsberg er det Fiskerbrygga og Tollbodkaien** som benyttes av charterbåtene. Tollbodkaien er mer tilgjengelig og synlig for publikum fordi den er mer sentralt plassert i sentrum enn Fiskebrygga. På grunn av dette er det kommet innspill om at fremtidig anløpssted i Tønsberg for Bolærnefergen bør være her.

**Indre havn i Sandefjord** er også et viktig utgangspunkt for privat næringstrafikk. Strømstadfergen går herfra. Sandefjord tar imot noen cruisebåter. Disse bruker dypvannskaia på **Framnes**.



Figur 8 Reiselivstransport land- vann med fergeruter og anløpssteder for offentlig og privat båttransport

## 5.2 ANLØSPUNKTER FOR OFFENTLIG RUTETRANSPORT



Figur 9 Oversiktskart Tønsberg havn

### TØNSBERG HAVN

**Fiskebrygga** på Nøtterøysiden av Kanalen er forbeholdt charterbåter og venteplass for broåpning i tillegg til å være anløpskai for Bolærnefergen. Broene åpnes på faste tidspunkt hver dag. Kanalbroen har fri seilingshøyde på 3 meter.

**Parkeringsforhold:** Det er ingen parkeringsplasser tilknyttet kaien, men gode parkeringsmuligheter i sentrum i parkeringshus og parkeringsplasser i dagen.

**Bussforbindelser:** Området ligger 600 m fra jernbanestasjon og bussterminal.

**Sykkel:** Det er ikke tilrettelagt spesielt for sykkel med parkeringsplasser.



Bildet over viser Fiskebrygga i Tønsberg som er anløpssted for Bolærnefergen i dag (Foto: Elisabeth Flønes Pedersen).

### **Tollbodkaien**

Tollbodkaien var tidligere anløp for Bolærnefergen. Kaien ligger sentralt på «brygga i Tønsberg», som er et populært møtested for lokale og besøkende. Det er en kai for kommersielle anløp som ikke fører last. Her ligger også Tollboden og Havnekontoret samt flere hoteller og restauranter. Båtene som går herfra er hovedsakelig turistbåter, charterbåter og cruiseskip, samt andre større fartøy som skoleskip, marinefartøyer, etc.<sup>4</sup> Kapasiteten for anløp av kommersielle båter er tilfredsstillende. Området er regulert til kaiområde i reguleringsplan for bryggeområdet mellom Nordbyen og Ollebukta.

## **BOLÆRNE**

### **Østre Bolæren**

Øya eies av Vestfold fylkeskommune og Nøtterøy kommune. Havna har ca 90 båtplasser. Det er to kaier på Østre Bolæren. Området i nord og midt på øya er regulert. Det er avsatt areal til småbåthavn offentlig havn og store arealer er avsatt til tjenesteyting. Det er servicebygg med toaletter, stellerom, og dusj på stedet.

Det er i dag en grunne ved innseilingen til Østre Bolærne som krever ekstra årvåkenhet, og som bør merkes.

### **Vestre Bolæren**

Langs Jensesundet er det havn og en rekke bygninger fra Forsvarets virksomhet. Kalveenga i nordøst har gode muligheter for bading og telting. Det meste av øya er fredet som

<sup>4</sup> <http://www.tonsberghavn.no/>



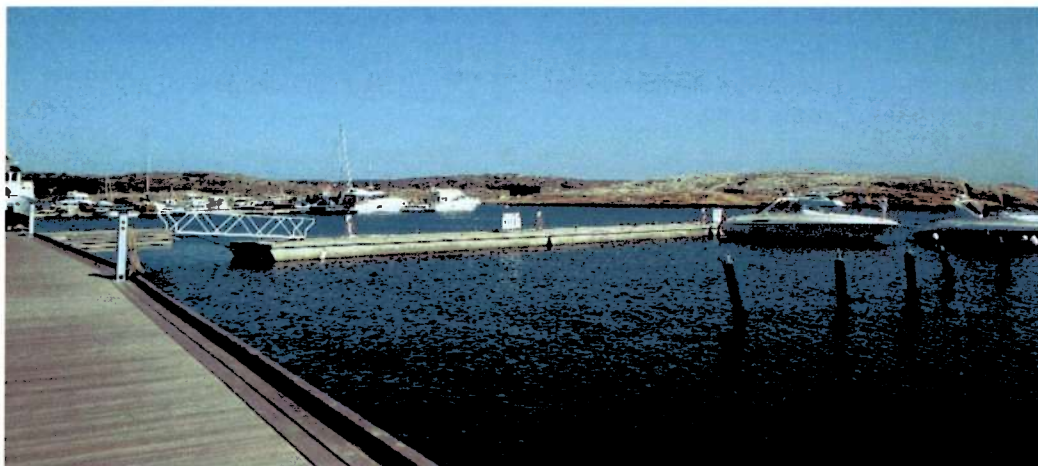
barskogreservat. Øya har omfattende bebyggelse, som i stor grad er leid ut til næringsvirksomhet (vestsiden og fjellhallene) og allmenntilgjengelige aktiviteter (Jensesundet). Vestre Bolæren eies av Nøtterøy kommune.



Bildet viser anløpsstedet Vestre Bolæren. (Kilde: Fyrtilfyr.no)

## VERDENS ENDE

Her er senteret for Færder nasjonalpark etablert med høy standard på kafe og offentlige toaletter m.m. Det er gjestehavn på området. Det er også en fiskerihavn på området som ble rustet opp for et par år siden. Stor avgiftsbelagt parkering 200 meter fra gjestehavna. 250 meter til bussholdeplass med timesavganger på hverdager.



Bildet viser båthavna ved Verdens Ende. Foto: Anette Olshausen

Tabell 2 Anløpspunkter for offentlig båttransport. Tiltaksbehov

| Kart Nr. | Anløps-punkter                   | Kaiplass   | Behov for P-plasser                           | Rettighets-forhold  | Kapasitet | Investerings-behov |
|----------|----------------------------------|--|---|---|-----------|--------------------|
| 1        | Tønsberg                         | Gjør ferga uavhengig av broåpning<br>-flytte fra fiskebrygga til Tollbodkaia   | Nei   | Kommunal brygge<br>Behov for avtale Mellom kommunen og fergeselskap om tilrettelegging og drift | God       | nei                |
| 2        | Østre Bolæren                    | Behov for avtale som sikrer plass å legge til for charter og taxibåter<br>Ok kai.<br>Behov for merking av grunne.  | Ja  | Kommunal brygge (fra 1. jan. 2015).   | God       | nei                |
|          | Mellom Bolæren                   | Trangt og grunt.   | Nei   | Eies av Vestfold fylkeskommune.   |           | nei                |
|          | Vestre Bolæren                   | Behov for avtale som sikrer plass å legge til for charter og taxibåter.<br>Ok kai  | Nei   | Kommunal brygge<br>Anløp for Bolærnefergen  | God       | nei                |
| 3        | Tenvik; Nøtterøy                 | Kai og rampe i dårlig forfatning. Behov for fending. Viktig anløpspunkt. 16 anløp om dagen.  | Ja  | Kommunal brygge med anløp for Veierlandsfergen  | God       | ja                 |
| 4        | Vestgården (Veierland), Nøtterøy | Brygga trenger rampe, fending, varmekabler i rampene. Rampene må være bratte   | Ja<br>Kommune styresak 99/12 Nøtterøy kommune | Kommunal brygge med anløp for Veierlandsfergen  | God       | ja                 |
| 5        | Engø, Sandefjord                 |  | nei   | Kommunal brygge med anløp for Veierlandsfergen  | God<br>?  | ?                  |
| 6        | Verdens Ende, Tjøme              | Bør tilrettelegges spesielt siden dette er Nasjonalpark- senteret<br>Trangt innløp. Behov for oppmerking av fergekai.<br>Behov for ny kraftigere og høyere flytemodul utenpå søndre fiskeribrygge for på og avstigning for fergepassasjerer og reisende med charterbåter | Nei   | Statlig fiskerihavn med anløps-plasser for fiskebåter og gjestehavn med 100 plasser             | God       | nei                |

## 5.3 PRIVAT NÆRINGSTRANSPORT

### 5.3.1 Anløpssteder for båttrafikk

Det er behov for bedre informasjon på de fleste stedene. Det er også behov for et ryddig system rundt reservasjon av plass for å legge til og avtaleverk rundt bruk av plasser for de private aktørene som vil levere reiser i området. Småbåthavnene f.eks. på Nøtterøy er til tider veldig lite fleksibel slik at taxibåter ikke får lagt til.

Aktuelle anløpspunkter er spilt inn fra aktørene i skjærgården i forbindelse med workshopen som ble gjennomført i oppstarten av prosjektet.



*Helgeroa havn, anløpspunkt for Helgeroafergene som går mellom Helgeroa og Langesund (Foto: Elisabeth Flønes Pedersen)*



*Stavern, anløpspunkt for rutetransporten til Svenner. (Foto: Anette Olshausen)*

Tabell 3 Anløpspunkter for privat båttransport. Tiltaksbehov (Anløpspunkter som er vist i figur 12 gjelder i tillegg til de som er listet opp her)

| KartNr. | Anløpspunkt                                      | Eierforhold                                | Tiltaks behov   |
|---------|--|--|---|
| 7       | Stavern, Larvik                                  | Kommunal brygge                            | -   |
| 8       | Svenner  | Kystverket grunneier                       | -   |
| 9       | Helgeroa, Larvik                                 | Kommunal brygge                            | Viktig anløpssted. Helgeroa-fergene har lite manøvreringsplass. Behov for bedre skilting og informasjon ved brygga.                                       |
| 10      | Langesund  |  | Utenfor prosjektområdet, ligger under Bamle kommunes ansvar   |
| 11      | Nesbrygga; Nøtterøy                              | Kommunalbrygge disponeres av båtforeningen | -   |
| 12      | Knarberg; Nøtterøy                               | Kommunalbrygge disponeres av båtforeningen | -   |
| 13      | Torødstranda; Nøtterøy                           | Privat båthavn                             | Kjøp/ leie av plass for anløp for charter og taxibåter? Avtale for fastsetting av avgift for anløp?   |
| 14      | Engøbrygga (Tjøme)                               | Kommunal                                   | Fungerer ok i forhold til dagens bruk.  |
| 15      | Strengsdal, Nøtterøy                             | Kommunalbrygge disponeres av båtforeningen |   |
| 16      | Hella, Nøtterøy                                  | Kommunalbrygge disponeres av båtforeningen | Kjøp/ leie av plass for anløp for charter og taxibåter? Avtale for fastsetting av avgift for anløp?   |
| 17      | Fulehuk; Tjøme                                   | Kommunal                                   | Det bør sikres tilgjengelighet ved brygge for privat næringstrafikk (Charter/ taxibåt)  |
| 18      | Ildverket, Tjøme                                 | Kommunal                                   | Det bør sikres tilgjengelighet ved brygge for privat næringstrafikk (Charter/ taxibåt)  |
| 19      | Sandøysund, Tjøme                                | Statlig fiskerihavn                        | Trangt.   |
| 20      | Borge (Husøysund), Tønsberg                      | Privat brygge                              | Avtale om bruk av brygga for å sikre transporttilbud som leveres i dag. Opprusting av brygge. Avtale knyttet til kostnader ved opprusting og vedlikehold. |
| 21      | Indre havn Sandefjord                            | Kommunal                                   | -   |
| 22      | Granholmen                                       | Kommunal brygge                            | -   |
| 23      | Bjønnes, Viksfjord, Larvik (Erstatter Ødegården) | Privat brygge                              | Larvik kommune jobber med tilrettelegging på Bjønnes som erstatning for Ødegården som anløpssted. Bryggen på Ødegården er i privat eie.                   |
| 24      | Twistein, Larvik                                 | Kystverket grunneier                       | Værhardt og vanskelig å legge til. Brygge?  |
| 25      | Ula, Larvik                                      | Privat brygge                              | For liten plass til å legge til. Behov for avtale for å sikre mulighet for å legge til.   |
| 26      | Kjerringvik, Larvik                              | Privat småbåthavn                          | Reservere plass for passasjerbåter  |
| 27      | Malmøya, Larvik                                  | Kommunal                                   | -   |
| 28      | Indre havn, Larvik                               | Kommunal brygge                            | God plass å legge til   |
| 29      | Færder   | Kystverket grunneier                       |   |

### **5.3.2 Kajakkutsetting**

Fjærholmen på Nøtterøy og Granholmen i Sandefjord er de to viktigste utsettingsstedene. Det er ellers mange steder å sette ut kajakk. Tilrettelegging for utsetting av kajakk vil dreie seg om avtaler som sikrer mulighet for å sette fra seg bil, eventuelt å sette opp låsbare stativer for kajakk, skilting og oppmerking av utsettingssted og adkomst. Informasjon på nettet som gir en samlet oversikt over utsettingssteder og utleie av kajakk er også aktuelt.

På **Fjærholmen ved Nøtterøy** er det satt opp stativer for kajakklagring. Fjærholmen er møtested og sted for kurs som Havpadlerne i Tønsberg holder. Dette er et mye brukt utgangspunkt for padleturer.

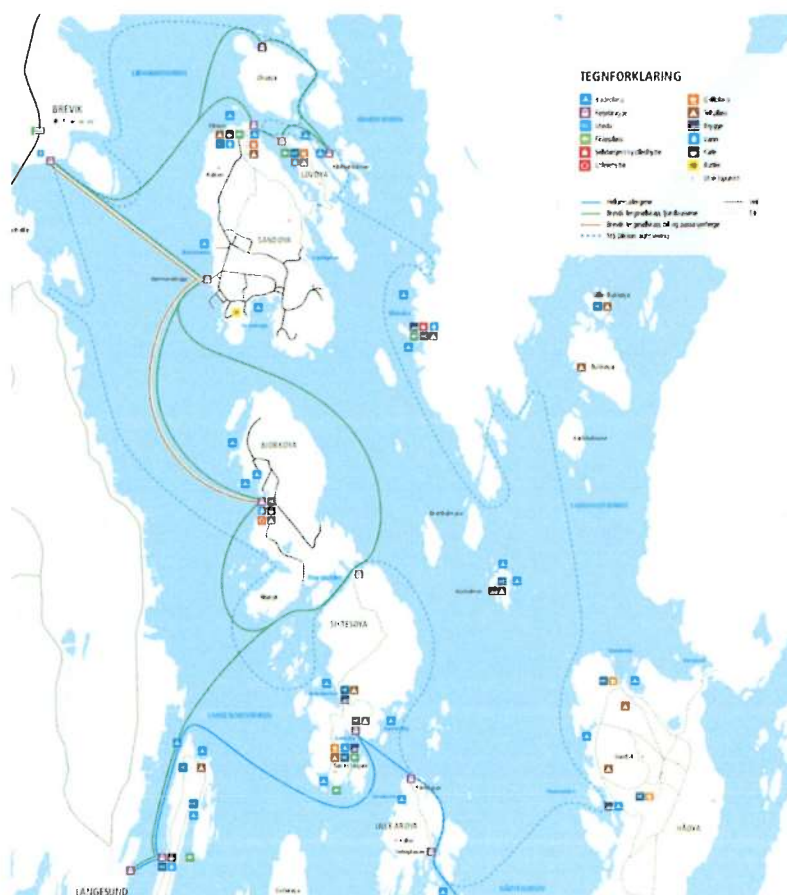
#### **Granholmen i Sandefjord**

Sandefjord kajakk-klubb har tilhold her. Klubbens samlingsted. Her holdes det kurs, møter og dette er utgangspunkt for turer. Kajakkplassene her må det søkes om hvert år. Det er rift om plassene og ikke nok plass til alle som ønsker. Klubben må stenge av området sitt for å unngå at det brukes til almen parkering.

# 6 Erfaringer med persontransport med båt andre steder

## 6.1 GRENLAND

Fergetrafikken er organisert i Brevik fergeselskap IKS. Telemark fylkeskommune (TFK) og Porsgrunn kommune (PK) eier 50 % hver i selskapet. Formålet med selskapet er å tjene eiernes behov for å drive allmenn tilgjengelig kollektivtransport med fartøy i rute i skjærgården i Porsgrunn. I 2015 var tilskuddet til selskapet fra Telemark fylkeskommune på 5,7 mill. kr. Partene har inngått avtale om forholdsmessig kostnadsdeling på PK 34,8 % og TFK 65,5 %.<sup>5</sup>



Figur 10: Øyhopping i Grenland (Kart utgitt Porsgrunn kommune)

<sup>5</sup> Telemark fylkeskommune FT 9. desember 2014

Bussbillett eller månedskort på bussen i Grenland, gjelder også på fergene til Brevik Fergeselskap (Oksøy og Løvøy).<sup>6</sup> Prisene varierer mellom 32 kroner for barn på den korteste strekningen og opp til 130 kroner for voksne på den lengste strekningen. I sommerhalvåret er det rundt 25 avganger daglig. De har to båter:

- ✓ Løvøy er en passasjerferge som tar 85 passasjerer. Den er bygd i 1976 og er 18,66m lang.
- ✓ Oksøy er en bilferge, den tar 97 passasjerer og 6 biler. Den ble bygd i 1964 og er 21.00 meter lang. Maks total last er 23 tonn.

## 6.2 FREDRIKSTAD

Fredrikstad kommune ved Parkering og transport eier og drifter selv byfergene. (Go 'vakker Thora, LG7280 og Go 'vakker Maren LG8223,). Byfergene er rene passasjerferger og en viktig del av kollektivtilbudet i Fredrikstad. Fredrikstad byferger driver 3 fergeruter. Fredrikstad kommune hadde ifølge sin årsrapport for 2014 11, 5 millioner i utgift til fergedrift i 2014 og -2 3 millioner i inntekter.

I 2013 var det 825 000 reisende med fergene. Elva er utpekt som viktig byrom og transportåre i Fredrikstads byomformingsstrategi. I kommunedelplanen for Fredrikstad byområde 2011–2023 pekes det på at en økning i befolkningsmengde og antall arbeidsplasser i de sentrale deler av Fredrikstad vil gi et potensial for flere reisende med fergene. Fergene har i første rekke et konkurransefortrinn på reiser på tvers av Glomma, der det er lang avstand til bruforbindelsene. Det skal gjennomføres en Elvemetroutredning for å belyse potensialet for å videreutvikle fergetilbudet.<sup>7</sup>

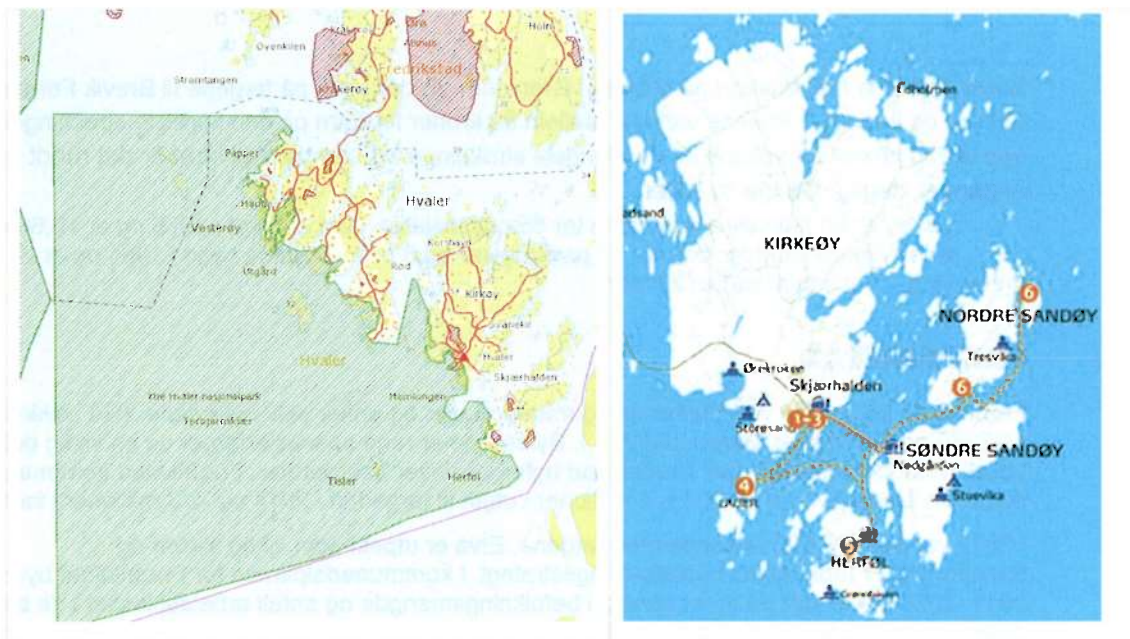
Fredrikstad kommune har inngått en 5-årig samarbeidsavtale (2011-16) om areal- og transportutviklingen i Nedre Glomma med Sarpsborg kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen. Bakgrunnen for avtalen var bl.a. en intensjon om å søke om belønningsmidler til tiltak på areal- og transportområdet, noe som forutsatte et formalisert samarbeid i regionen. I perioden 2014-2017 får Nedre Glomma-regionen 215 millioner i belønningsmidler. Midlene er blant annet brukt til innkjøp av ny byferge.

## 6.3 HVALER

Ytre Hvaler nasjonalpark ble åpnet i september 2009. Nasjonalparken tangerer med Færder nasjonalpark. Fergetrafikken er fordelt på flere fergeselskaper. For de østlige øyene er det Hollungen A/S som trafikkerer. De har i sommerhalvåret 19 daglige avganger. Prisene varierer mellom 32 kroner for barn på den korteste strekningen og opp til 55 kroner for voksne på den lengste strekningen. Hollungen AS har tre ferger: M/S Hollungen bygd i 1978, M/F Hvalerfergen II bygd i 1963, M/S Olava bygd i 1975.

<sup>6</sup> <http://fergene.no/no/>

<sup>7</sup> Kollektivstrategi for Nedre Glomma, Asplan Viak 2012



Figur 11 Kart over Ytre Hvaler nasjonalpark hentet fra [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no) og kart over fergerutene

Hvaler fjordcruise trafikkerer Skjærhalden- Strømtstad og kobler dermed Hvaler ned mot Koster. I høysesongen har den tre avganger om dagen.<sup>8</sup> Prisene er i området kr. 70-95,- . Selskapet har en ferge Vesleø II bygget i 1980.



Figur 12 Kart som viser traséen for Hvaler fjordcruise

Hvaler fjordcruise og Hollund AS har avtale med kommune om havneplass på Skjærhalden og det gjennomføres regelmessige møter mellom partene for å sikre et godt samarbeid. Disse to selskapene betalte til sammen ca. kr. 450 000,- i havneavgift i 2008.

<sup>8</sup> <http://www.hvalerfjordcruise.no/>

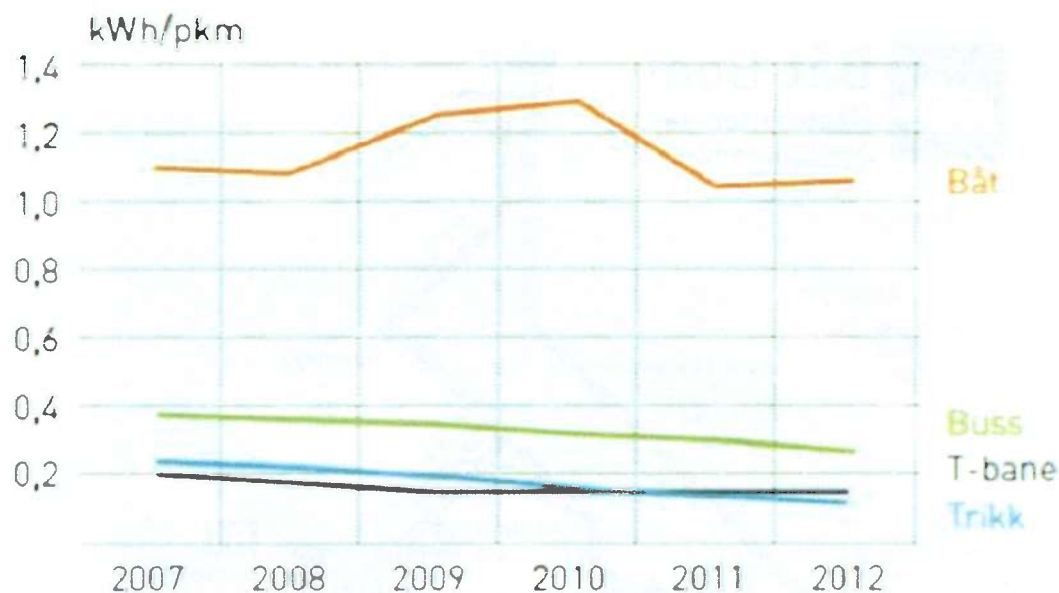


Havnene er kommunale og kommunen har utarbeidet en kommunedelplan hvor en viktig del har vært å kartlegge dagens situasjon og framtidig behov for. For det de betegner som trafikkhavner har de bl.a. gjort opp status når det gjelder antall fergeplasser som det er behov for investering og om rettighetsforhold er avklart. Trafikkhavner er de havnene som er trafikkert med ferger <sup>9</sup>

## 6.4 INDRE OSLOFJORD

Ruter har en omfattende ferjetrafikk. I denne sammenhengen omtales ikke Nesodden sambandet. Båttrafikken utgjør 1,5 % av Ruters samlede trafikk, hvorav Nesoddsambandet står for 1,2 %. Dette sambandet er Norges største passasjerfergesamband, og i en så stor skala at trafikken knyttet til Færder-skjærgården, Sandefjord og Larvik blir vanskelig å sammenligne. Kundegrunnlag og rammebetingelser for drift er et helt annet. (I 2014 var det 3,5 millioner personreiser med Ruters båter i Akershus. I 2013 ble det til sammenligning registrert 11 400 reiser med Bolærnefergen og 10 300 i 2014. 75% av trafikken med Ruterbåtene til hytteøyene er i sommerhalvåret.

Sammenlignet med buss er båtdrift mye mer kostnadsdrivende både når det gjelder drifts og investeringskostnader. Tilskuddsandelen for ferjetrafikken er på 69% mot tilsvarende tilskuddsbehov på buss på 46%. <sup>10</sup>



Figur 13 Energiforbruk for kollektivtrafikk i Oslo fram til 2012. Figuren viser at dersom buss er et alternativ taper båten på rene miljøargumenter.

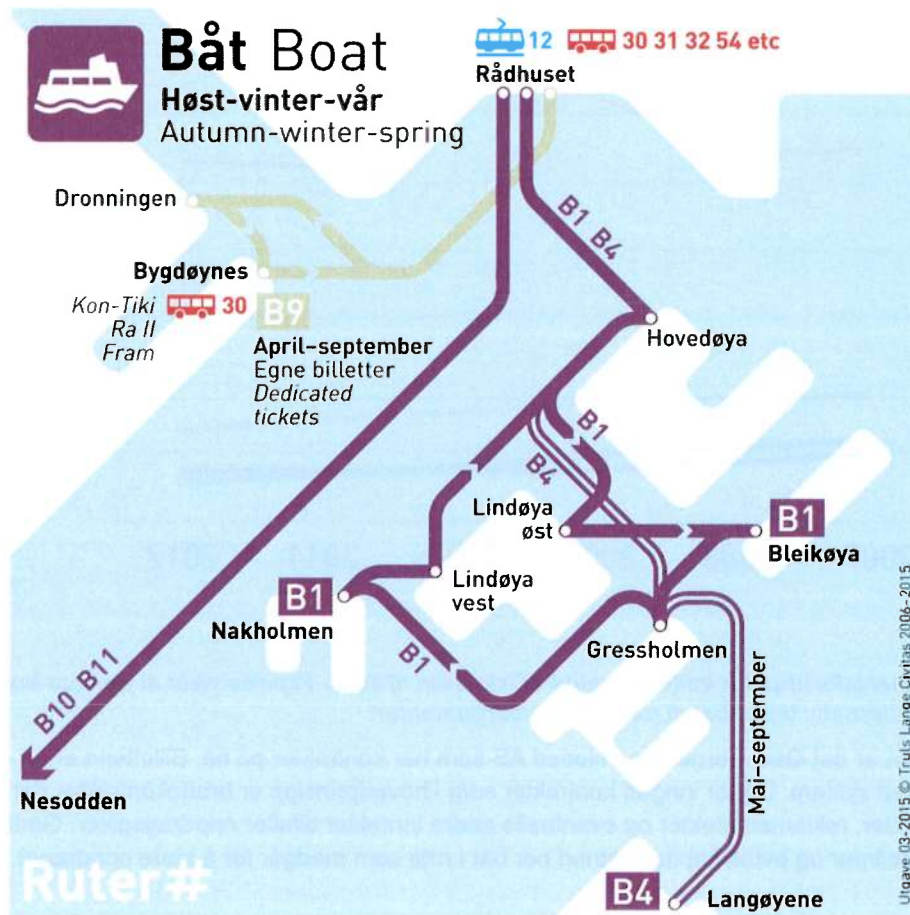
Båttrafikken er det Oslo-Fergene og Norled AS som har kontrakter på nå. Billettene er en del av Ruters billett system. Det er inngått kontrakter som i hovedprinsipp er bruttokontrakter der billettinntekter, reklameinntekter og eventuelle andre inntekter tilfaller oppdragsgiver. Godtgjørelsen er etter rutetimer og avtalt kapitalkostnad per båt i rute som medgår for å kjøre oppdraget.

<sup>9</sup> Kommunedelplan for havneutvikling i Hvaler kommune 2011-2023

<sup>10</sup> Ruterrapport 2014:5

Tabell 4 Oversikt over båtene som trafikkerer de mest relevante båtrotene i Oslo

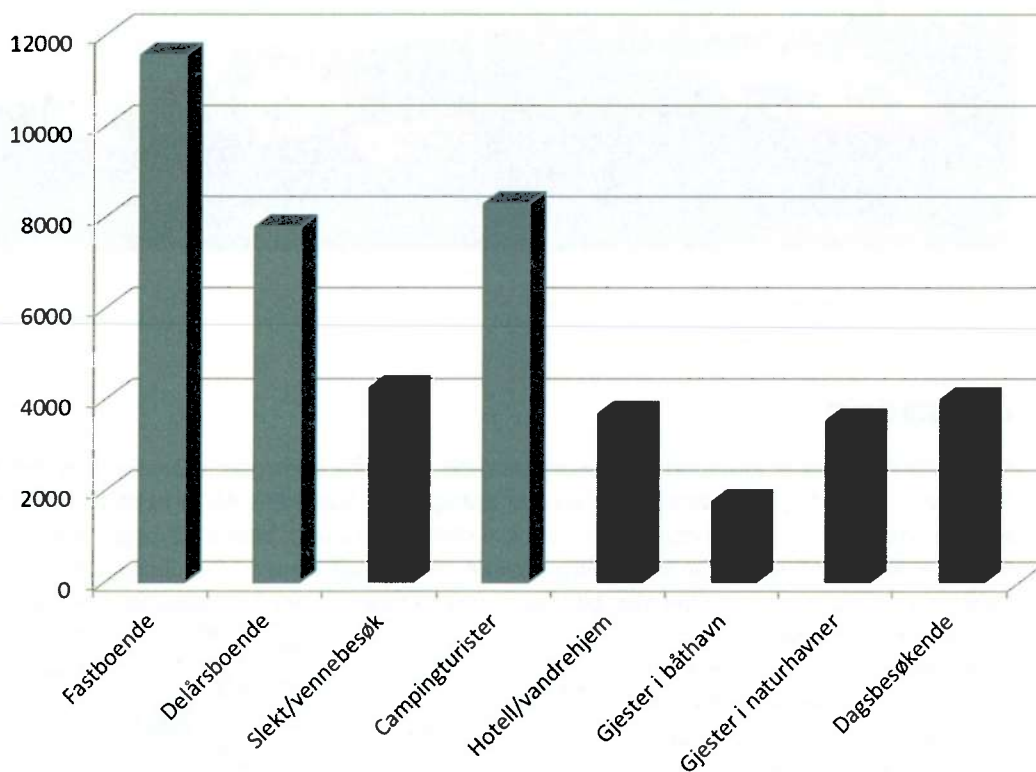
| Samband                           | Kontrakt verdi (mill. kr. 2013) | Kontrakt Periode (år) | Båter som kjører   | Passasjerplasser |
|-----------------------------------|---------------------------------|-----------------------|--|------------------|
| Slemmestad – Vollen – Aker Brygge | 13,3                            | 10+5+5+5              | M/F Baronen (2009)<br>Katamaran                                  | 250              |
| Vippetangen                       | 30                              | 15+5+5                | M/F Oslo VIII (2009) Service fart er ca. 10 knop,<br>Dieselmotor | 240              |
| Nakholmen                         |                                 |                       | M/F Oslo X (1998)  | 236              |
| Bleikøya                          |                                 |                       | M/F Oslo XI (1989)   | 236              |
| Lindøya                           |                                 |                       | M/F Oslo XII (1992)  |                  |
| Langøyene                         |                                 |                       |  |                  |
| Rådhuset - Bygdøy                 | 5,8                             | Ikke anbudsutsatt     | M/F Båtservice V<br>M/F Båtservice IX                            |                  |



Figur 14 Linjekart for båttrafikk i indre Oslofjord

## 6.5 KOSTER

Koster ligger utenfor Strømstad og det er gjort undersøkelser tidligere på hvor mange mennesker som er i området på sommeren.<sup>11</sup> Nordkoster har rundt 60 fastboende, og Sydkoster har rundt 240 fastboende. Antallet beboere øker til det tidobbelte om sommeren. En stor del av turistene kommer fra Norge.



Figur 15 Antall personer inndelt i kategorier i Strømstad på sommeren (2007)

Västtrafik AB er den organisasjonen som legger ut på anbud kollektivtrafikken deriblant Kosterbåtene. Västtrafik AB er heleid av Västra Götalandsregionen. I sitt strategi dokument har de som punkt. 10:

**«Mål om turism, besöksnäring:**

Öka andelen som åker kollektivt i besöksnäringen. Kollektivtrafiken skal samtidigt stärka turism- och besöksnäringen»

Viktige punkter de har satt opp er:

- ✓ Utvikle og formalisere samarbeid mellom ulike aktører og interessenter
- ✓ Være med på utviklingsprosjekt knyttet for miljøvennlig turisme
- ✓ Øke frekvensen av båter til Kosterbåtene
- ✓ Mulighet for å ta med sykkel på tog og buss skal forenkles og bedres.

<sup>11</sup> Antal visitande samt boende og byggande 1975-2005 2010-01-16

De har i høysesongen på sommeren 20 daglige avganger som går innom flere anløpssteder på veien. De har også definert en skuldersesong på sommerensom har 15 daglige avganger og noe færre anløpssteder. Vintersesongen har den 8-10 avganger og går til færre anløpssteder.

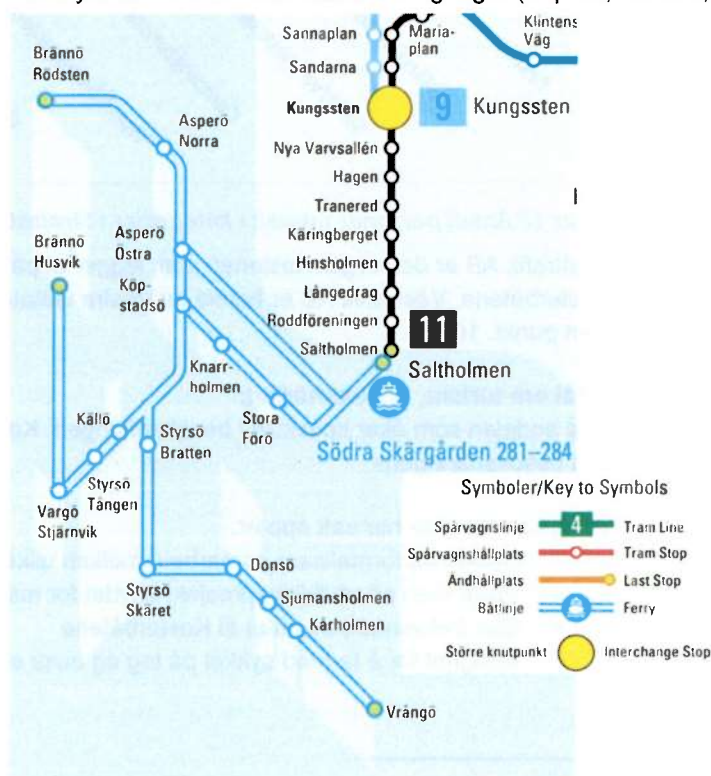
Prisene varierer mellom 55 kroner for ungdom på den korteste strekningen og opp til 100 kroner for voksne på den lengste strekningen. Selv om en kommer fra buss gjelder ikke den billetten på Kosterbåtene. Her må det løses egen billett



Bilde: Kosterbåtene ([www.kostermarin.se](http://www.kostermarin.se))

## 6.6 GÖTEBORG

Västrafik AB bestiller transport i Gøteborg område. I søndre skjærgård i Gøteborg er det AB Gøteborg-Styrsø Skjærgårdtrafik som leverer transporten. Västrafik AB er et offentlig eid selskap som er ansvarlig for kollektivtrafikken i Vestre Gøtaland og Kungsbacka i Sverige. AB Gøteborg-Styrsø er et privat foretag. De lokale fergebåtene går fra Saltholmen i Gøteborg, Dit er det mulig å komme med bane buss, sykkel eller bil. Øyer med fastboende har flest avganger (Asperö, Brännö, Styrsö). Disse øyene har også flere anløpssteder. De øyene som brukes først og fremst til fritid har et begrenset antall daglige turer. Noen av disse har ikke noe tilbud i perioden fra september til midten av mai.<sup>12</sup> Det er samme prisnivå på fergene som på bussene det vil si 20-30 kroner

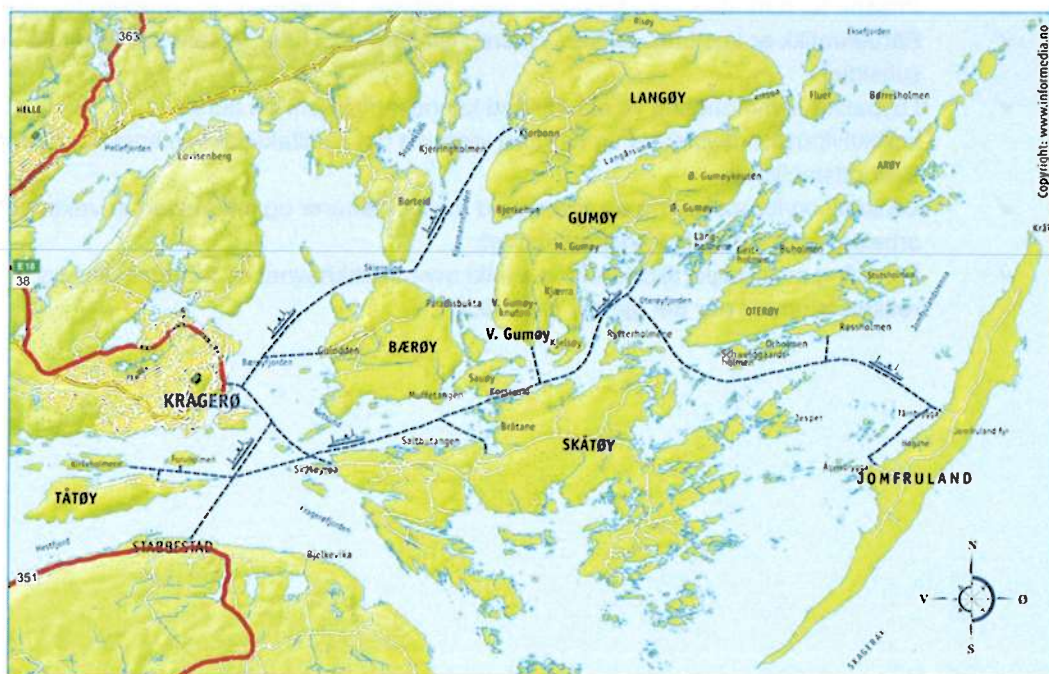


Figur 16 Utdrag av linjenett kart utgitt av Västrafik

<sup>12</sup> [www.styrsobologet.se](http://www.styrsobologet.se)

## 6.7 KRAGERØ

Kragerø har organisert fergetrafikken gjennom Kragerø fjordbåtselskap IKS. Selskapet eies nå 50% av Telemark fylkeskommune og 50% av Kragerø kommune, og har tre ferger: «M/F Kragerø», «B/F Jesper» og «B/F Naus». Disse betjener sammen med taxibåtene de rutene som er lagt opp. Antall avganger på høsten varierer fra 4-13 avganger om dagen. I juli ligger passasjertallet på rundt 50 000. Alle øyene som har fastboende har også fergetrafikk Bærøy, Furuholmen, Gumøy, Jomfruland, Kirkeholmen, Langøy, Røssholmen, Skåtøy).



Figur 17 Kart over fergerutene i Krageroskjærgården. ([www.visitkragero](http://www.visitkragero.no))

## 6.8 HVA SER VI AV EKSEMPLENE?

- ✓ Fergedriften er gjerne organisert i ett eller flere selskaper.
- ✓ Fergetransporttilbudet kjøpes inn av en offentlig transportetat, kommune, eller flere offentlige instanser i samarbeid.
- ✓ Fergetilbudet er i utgangspunktet bygget opp rundt et helårs tilbud for fastboende, transport i ferie og fritidsøyemed blir en tilleggsfunksjon som leveres i høysesongen.
- ✓ Prisene for båttrafikk som skal betjene fastboende ligger i samme område som bussbillettene i området.
- ✓ Prisene for båttrafikk som først og fremst betjener feriegjester er betydelig høyere.
- ✓ Bårutetraffic er kostbart, og selv i Indre Oslofjord må Ruter basere sitt tilbud på 70% subsidier.
- ✓ I bypakke-sammenheng vil et båttilbud kunne inngå som en del av kollektivtransportsystemet og dermed være en del av tiltakspakken som det søkes om tilskuddsmidler til.
- ✓ Utvikling og formalisering av samarbeid mellom aktører og interessenter vektlegges i arbeidet med å utvikle transporttilbudet.
- ✓ I utvikling av transporttilbudet er oversikt over trafikkhavnenes fergeplasser og rettighetsforhold når det gjelder bruk viktig.

# 7 Driftskonsepter for offentlig transporttilbud

## 7.1 GENERELT

Generelt er analysene av driftsøkonomiske konsekvenser beheftet med usikkerhet. Dette gjelder spesielt i forhold til valgene av driftskostnad (pr. time), takster og turproduksjonsfaktorer. Disse er generelt valgt med basis i rådgivers beste og uavhengige skjønn.

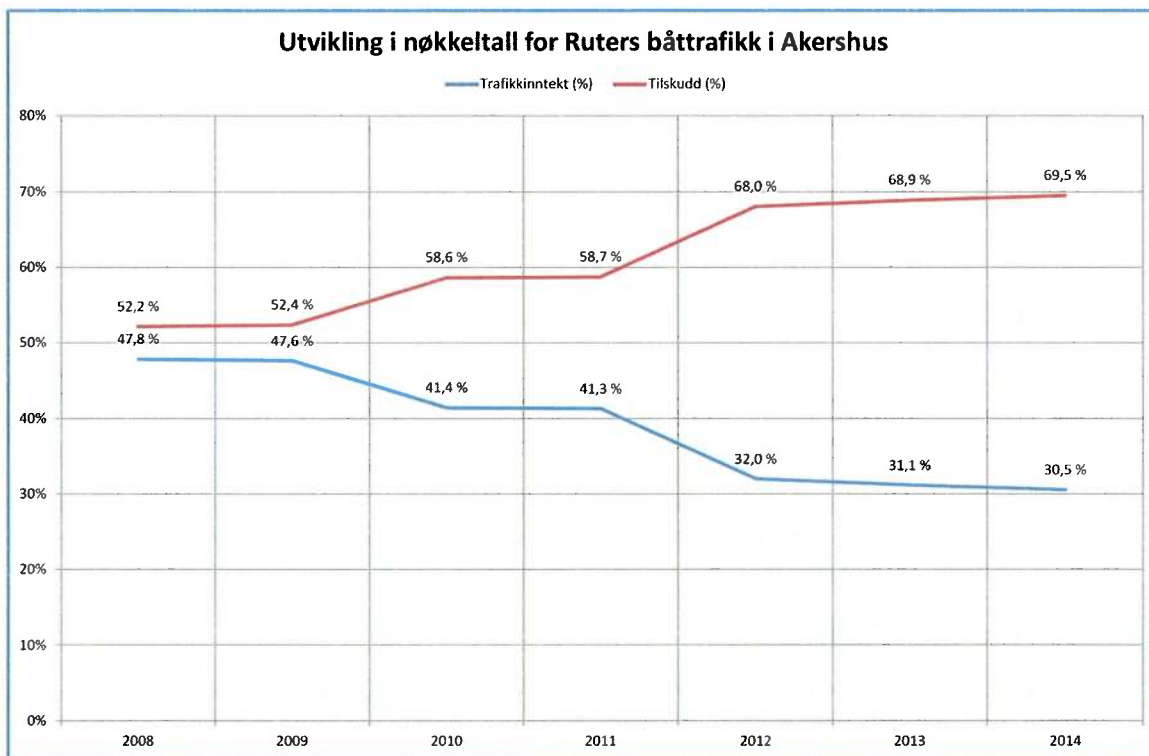
En aktuell spørsmålsstilling er likevel *hva som skal til for at båtrutetilbudet skal ha et akseptabelt tilskuddsnivå?* Med utgangspunkt i svenske erfaringer er et slikt nivå vurdert å ligge på 2/3 av driftskostnadene. Båtrutedriften i Ruter-området (Akershus) har en tilskuddsandel på over 70 %

## 7.2 FÆRDER-SKJÆRGÅRDEN

Forslaget er at utvikling av et offentlig transporttilbud bygger på eksisterende tilbud Tønsberg – Bolærne. Færder nasjonalpark og nasjonalparksenteret ved Verdens Ende er naturlig å sette som første prioritet når en skal utvikle eksisterende transporttilbud videre. Forslaget til konsepter er basert på ulike driftskonsepter for et slikt tilbud.

Beskrivelsene tar utgangspunkt i en analyse av og sammenligning med det nåværende bårutetilbudet mellom Tønsberg og Bolærne. Alle priser i beskrivelsen av driftskonsepter er eksklusiv merverdiavgift.

En generell problemstilling er at offentlig subsidiert bårutetraffikk er en kostbar form for kollektivtransport. Figur 18 viser at om lag 70 % av båtrutedriften i Akershus i 2014 er finansiert ved tilskudd fra det offentlige, og at andelen har vært sterkt økende de senere årene.

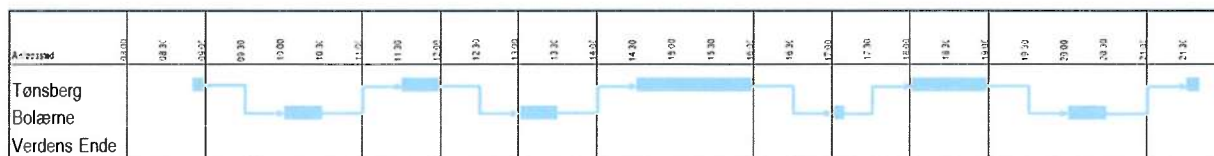


Figur 18: Utvikling i tilskudd for Ruters båttrafikk i Akershus (2008-2014)<sup>13</sup>

Et mulig nytt båtutbud i Færder nasjonalpark vil høyst sannsynlig også vil trenge en relativt høy tilskuddsandel.

### 7.2.1 Nåværende båtutbud

Rutebåten M/S Viksfjord står for et båtutbud mellom fiskebryggen i Tønsberg og (østre) Bolærne i dag. I sommersesongen (skolenes sommerferie) har båtruten fire daglige avganger i hver retning, slik figur Figur 19 illustrerer. Fem uker før og fem uker etter sommersesongen kjøres båtruten kun på fredager (en avgang i hver retning) og helgedager (to avganger i hver retning). I tillegg forestår båtruten transport i tilknytning til leirskole (vår og høst) og charter (bestillingstransport).



Figur 19: Driftopplegg for Nåværende båtutbud mellom Tønsberg og Bolærne i høysesong

<sup>13</sup> Ruters årsrapport for 2014



Det er i første rekke den ordinære båtrutedriften som er interessant for denne utredningen. Med utgangspunkt i en antagelse om at driftskostnad pr. time for båtruten er 2 300 kroner, så gir dette en årlig driftskostnad på i underkant av 1,9 millioner kroner, som vist i tabell 5.

Tabell 5 *Kostnadsverslag for driftsopplegg med nåværende båtrutetilbud*

| SESONG       | Antall Driftsuker | Driftstid pr. uke (Timer) | Driftstid pr. år (Timer) | Driftskostnad pr. år (Kr) |
|--------------|-------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Forsesong    | 5                 | 11,0                      | 55                       | 126 500                   |
| Høysesong    | 8                 | 87,5                      | 700                      | 1 610 000                 |
| Etter-sesong | 5                 | 11,0                      | 55                       | 126 500                   |
| Sum/snitt    | 18                | 45,0                      | 810                      | 1 863 000                 |

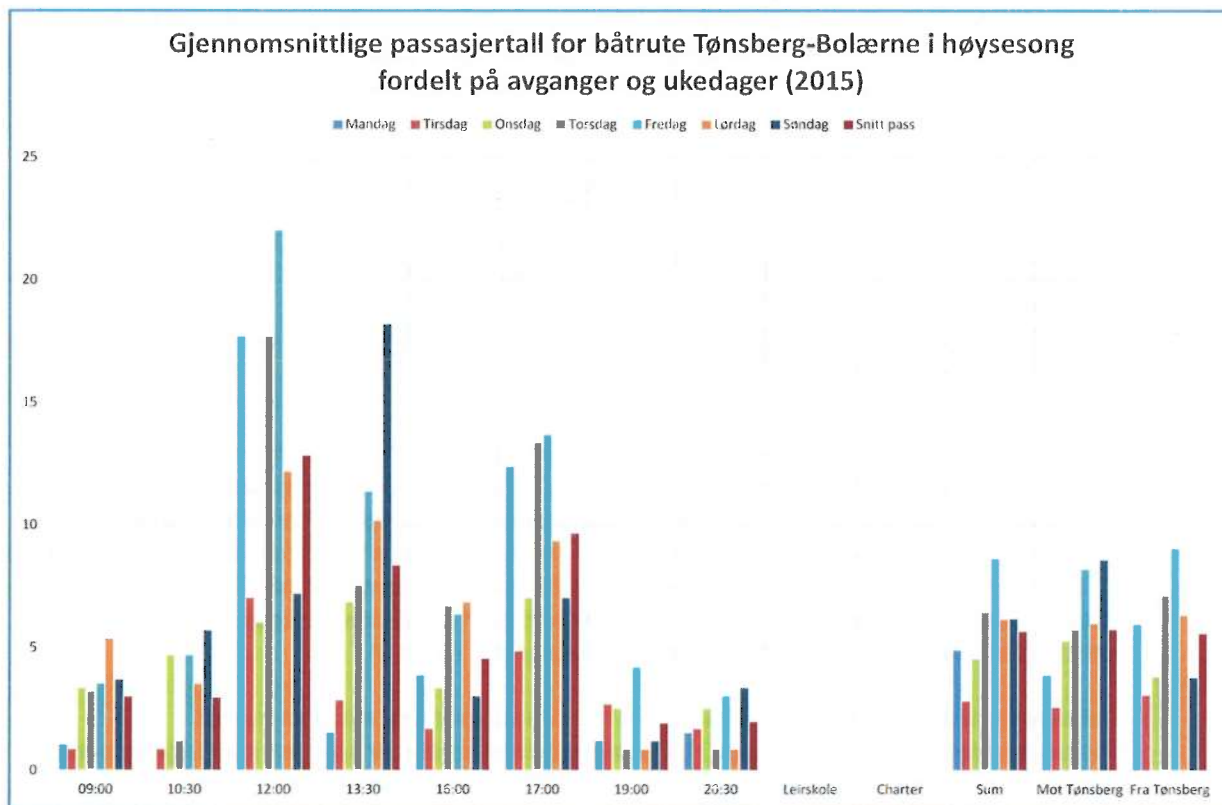
Billettpriser for en enkeltreise for voksen, barn og honnør er i 2015 henholdsvis 150, 90 og 110 kroner. Det er ulike rabattordninger som gir prisavslag, eksempelvis kjøp av tur/retur-billett og familierabatt (to voksne med to barn). Med utgangspunkt i en antagelse om at halvparten av de reisende kjøper ordinær enkeltbillett (for voksne) mens ¼ har enkeltbillett for barn og ¼ enkeltbillett for honnør, gir dette en gjennomsnittsinntekt på 125 kroner pr. passasjer. Med utgangspunkt i denne gjennomsnittsinntekten og passasjertall for ordinært betalende passasjerer, så er trafikkinntektene i 2015 estimert til ca. 374 000 kroner (se Tabell 6).

Det skal bemerkes at passasjertallene for 2015 er delvis estimert, ettersom mottatt passasjerstatistikk er til og med uke 31. Passasjertallene for året er korrigert med utgangspunkt i gjennomsnittstall for høysesong, mens passasjertall for etter-sesong (høst) er estimert på grunnlag av passasjertall for tidligere år (2013).

Tabell 6 *Passasjertall og driftsinntekter for ordinært båtrutetilbud mellom Tønsberg og Bolærne.*

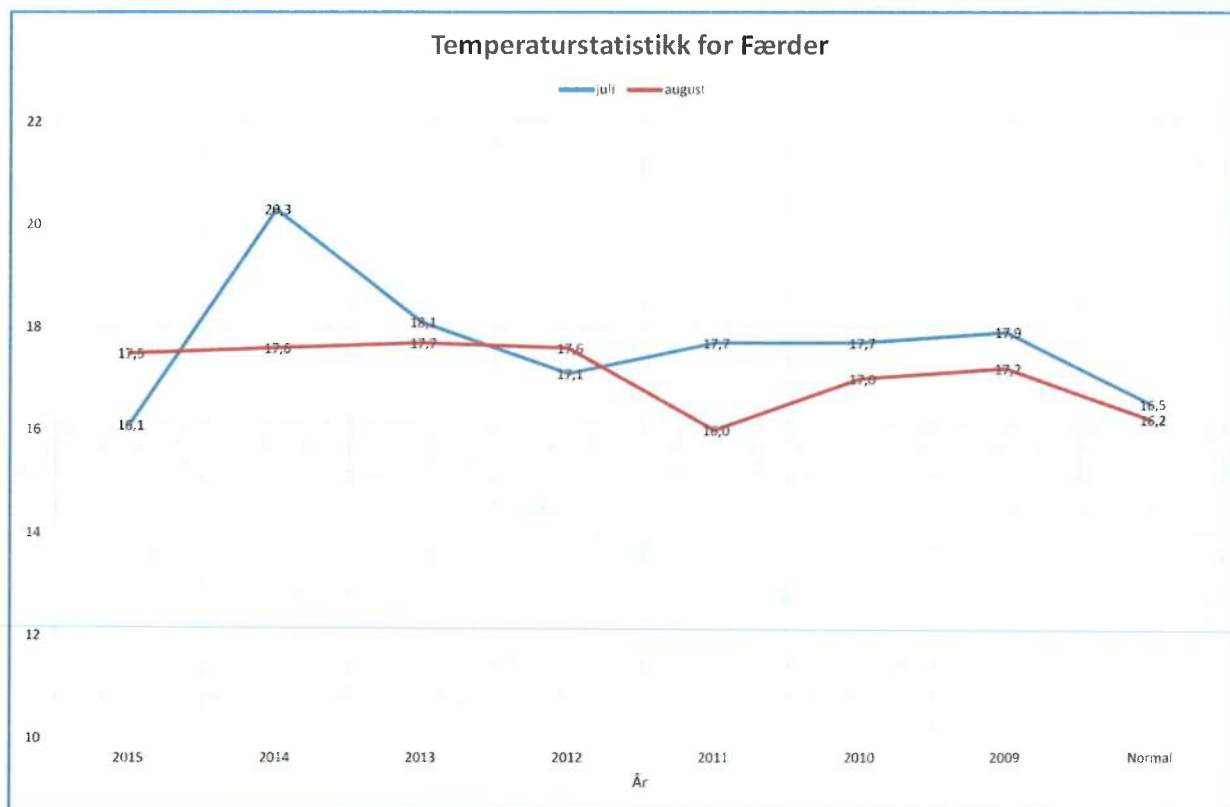
| SESONG      | Sum Passasjerer | Takst (Ordinær) | Sum Driftsinntekt | Sum Avganger (Sesong) | Snitt Passasjerer pr. avgang |
|-------------|-----------------|-----------------|-------------------|-----------------------|------------------------------|
| Forsesong   | 252             | 125             | 31 500            | 50                    | 5,0                          |
| Høysesong   | 2 524           | 125             | 315 500           | 448                   | 5,6                          |
| Ettersesong | 216             | 125             | 27 000            | 50                    | 4,3                          |
| Sum/snitt   | 2 993           | 125             | 374 000           | 548                   | 5,5                          |

Figur 20 (neste side) viser gjennomsnittlige passasjertall for hver avgang fordelt på avganger og ukedager for båtruten i høysesong. Det fremgår at avgangen kl. 12.00 er den mest benyttede fra Tønsberg til Bolærne, mens avgangene kl. 13.30 og 17.00 er mest populære motsatt vei.



Figur 20: Gjennomsnittlige passasjertall pr. avgang for båtrute Tønsberg-Bolærne i høysesong (2015)

Erfaringsmessig er passasjertall for båtruter lik den mellom Tønsberg og Bolærne svært følsomme for vær (sol) og temperatur (jfr. bl.a. passasjerstatistikk for båttrafikken til øyene utenfor Oslo). Sommeren 2015 går over i historien som en værmessig dårlig norsk sommer, slik Figur 21 indikerer. Dette innebærer at passasjertallene for 2015 var lavere enn normalt. I 2013 var det ca. 5 500 ordinært reisende med båtruten Tønsberg-Bolærne, mens gjennomsnittet for perioden 2009-2013 var ca. 4 800.



Figur 21: Gjennomsnittstemperatur på Færder i juli og august (2009-2015 og normalt)

Operatøren av rutebåten M/S Viksfjord har en avtale med , som innebærer at selskapet får et driftstilskudd på 1 million kroner i 2015. Sum inntekter og utgifter i foregående tabeller indikerer at båttruten får et driftsmessig underskudd på i underkant av en halv million kroner i 2015. Med normalt sommervær ville driftsunderskuddet vært omtrent det halve.

Dette kan indikere at enten er driftskostnaden pr. time overvurdert eller så genererer operatøren inntekter fra andre aktiviteter (leirskole og charter) som mer enn kompenserer for inntektsbortfall i ordinær passasjertrafikk. Tilskuddsandelen utgjør ca. 54 % av driftskostnadene, hvilket er relativt lavt sammenlignet med andre steder.

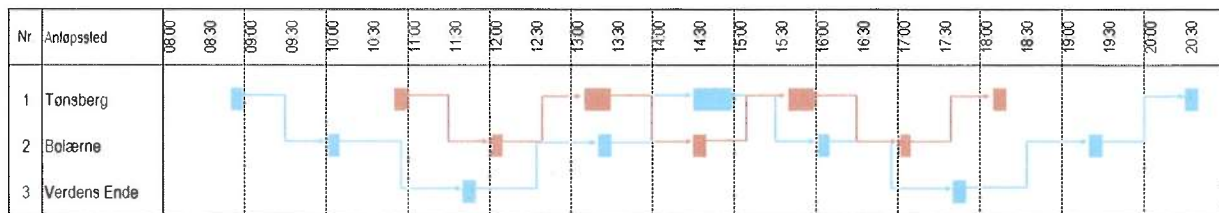
### 7.2.2 Alternative konsepter

For å avdekke mulighetsrommet for et mulig nytt båttrutetilbud i Færder nasjonalpark er det utviklet fire alternative konsepter. Disse konseptene er differensiert for:

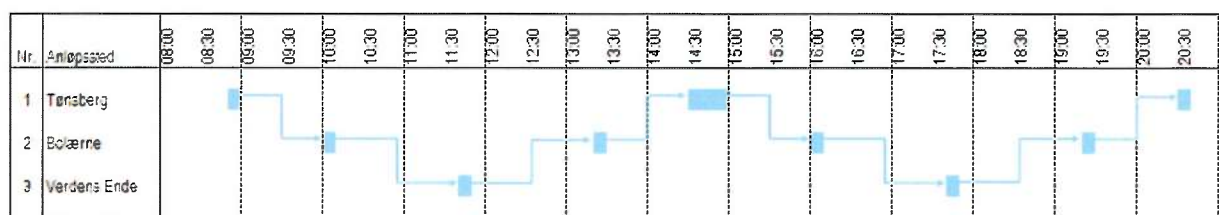
- Sesong/varighet (antall uker)
- Driftstid (pr. døgn)
- Antall avganger

Tilbudet er forutsatt å være det samme for alle ukedagene i driftsperioden. I en optimaliseringsprosess kan det eventuelt være aktuelt å vurdere variasjoner i tilbudet over uken, slik tilfellet er i dag.

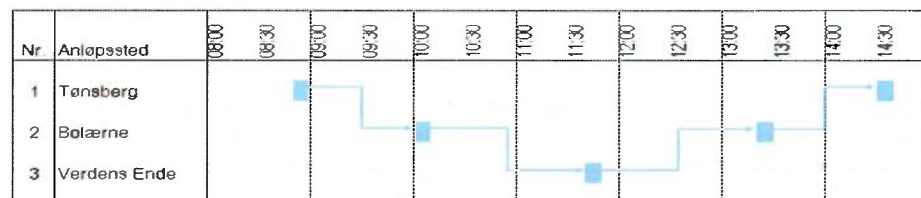
Driftsopplegg for de enkelte konseptene i høysesong er illustrert i Figur 22-Figur 24.



Figur 22: Driftsopplegg for nytt båtutetiltak mellom Tønsberg, Bolærne og Verdens Ende i høysesong (konsept 1 og 2) Forskjellen på konsept 1 og 2 ligger i at konsept 1 har høyere frekvens utenfor høysesongen enn konsept 2.



Figur 23: Driftsopplegg for nytt båtutetiltak mellom Tønsberg, Bolærne og Verdens Ende i høysesong (konsept 3) Konsept 3 vil gi færre avganger mellom Tønsberg og Bolærne enn i dag.



Figur 24: Driftsopplegg for nytt båtutetiltak mellom Tønsberg, Bolærne og Verdens Ende i høysesong (konsept 4)

### Grunnpremiss

For å kunne opprettholde eksisterende servicenivå på strekningen Tønsberg-Bolærne er konseptene 1 og 2 basert på at det er to båter i drift, mens konseptene 3 og 4 kun krever én båt i rute. Den ene båten (markert med røde felter/streker) representerer et basistilbud mellom Tønsberg og Bolærne, mens det er lagt opp til at den andre båten (markert med blå felter/streker) går i rute mellom Tønsberg, Bolærne og Verdens Ende.

### Investering i nytt materiell

I alle konseptene er det forutsatt at konvensjonelle (dieseldrevne) båter benyttes. Den generelle utviklingstendensen er at gass- og elektrisk drevne båter er i ferd med å bli fasett inn i rutebåttrafikk, men dette krever relativt betydelige infrastrukturiltak på anløpsstedene. Bruk av slik teknologi vurderes å være aktuelt først etter at et nytt båtutetiltak i Færder skjærgården er utprøvd og eventuelt har vist seg å være en markedsmessig suksess.

Driftskonseptene er basert på at gjennomsnittlig seilingshastighet mellom Tønsberg og Bolærne er ca. 7 knop, mens den er ca. 8 knop mellom Bolærne og Verdens Ende. Det er forutsatt at maksimal normal seilingshastighet er 10 knop, ettersom høyere hastighet medfører markant økning

i drivstofforbruk. De anvendte seilingshastighetene gir en seilingstid på 60 minutter mellom Tønsberg og Bolærne og 95 minutter mellom Bolærne og Verdens Ende. Normal oppholdstid på anløpsstedene er forutsatt å være 5-10 minutter (dokking tid).

### 7.2.3 Driftsøkonomiske konsekvenser

Driftsøkonomiske konsekvenser ved de alternative konseptene er beregnet med utgangspunkt i driftsperiode, driftstid og antall avganger for de enkelte konseptene.

Tabell 7 Driftsperiode (uker) ved alternative konsepter for nytt båtrutetilbud i Færder nasjonalpark (båt 1). Tabell 8 viser driftsperiode (antall uker) fordelt på sesonger for henholdsvis båt 1 og båt 2, mens Tabell 9 og Tabell 10 viser tilsvarende driftstid målt i antall båttimer.

Tabell 7 Driftsperiode (uker) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark (båt 1).

| DRIFTSPERIODE (UKER) | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| SESONG               |           |           |           |           |        |
| Forsesong            | 0         | 0         | 5         | 5         |        |
| Høysesong            | 9         | 9         | 9         | 9         |        |
| Ettersesong          | 0         | 0         | 4         | 4         |        |
| Sum/snitt            | 9         | 9         | 18        | 18        |        |

Tabell 8 Driftsperiode (uker) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark (båt 2).

| DRIFTSPERIODE (UKER) | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| SESONG               |           |           |           |           |        |
| Forsesong            | 11        | 5         | 0         | 0         | 5      |
| Høysesong            | 9         | 9         | 0         | 0         | 8      |
| Ettersesong          | 6         | 4         | 0         | 0         | 5      |
| Sum/snitt            | 26        | 18        | 0         | 0         | 18     |

Tabell 9 Driftstider (timer) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark (båt 1)

| DRIFTSTID (TIMER) | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| SESONG            |           |           |           |           |        |
| Forsesong         | 0         | 0         | 403       | 193       |        |
| Høysesong         | 725       | 725       | 725       | 347       |        |
| Ettersesong       | 0         | 0         | 322       | 154       |        |
| Sum/snitt         | 725       | 725       | 1 449     | 693       |        |

Tabell 10 Driftstider (timer) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark (båt 2)

| DRIFTSTID (TIMER) | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| SESONG            |           |           |           |           |        |
| Forsesong         | 552       | 251       | 0         | 0         | 55     |
| Høysesong         | 452       | 452       | 0         | 0         | 700    |
| Ettersesong       | 301       | 201       | 0         | 0         | 55     |
| Sum/snitt         | 1 304     | 903       | 0         | 0         | 810    |

Tabell 11 og Tabell 12 viser normale driftstider pr. dag for de to aktuelle båtene, mens Tabell 13 og Tabell 14 viser antall anløp i Tønsberg, Bolærne og Verdens Ende pr. dag og totalt for hele året.

Tabell 11 Driftstid (pr. dag) ved alternative konsepter for nytt båtutbud i Færder nasjonalpark (båt 1)

|                      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| KLOKKESLETT          |           |           |           |           |        |
| Fra kl.              | 09:00     | 09:00     | 09:00     | 09:00     |        |
| Til kl.              | 20:30     | 20:30     | 20:30     | 14:30     |        |
| Driftstid (pr. dag): | 11:30     | 11:30     | 11:30     | 05:30     |        |

Tabell 12 Driftstid (pr. dag) ved alternative konsepter for nytt båtutbud i Færder nasjonalpark (båt 2)

|                      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| KLOKKESLETT          |           |           |           |           |        |
| Fra kl.              | 11:00     | 11:00     | 00:00     | 00:00     | 09:00  |
| Til kl.              | 18:10     | 18:10     | 00:00     | 00:00     | 21:30  |
| Driftstid (pr. dag): | 07:10     | 07:10     | 00:00     | 00:00     | 12:30  |

Tabell 13 Antall anløp (pr. dag) ved alternative konsepter for nytt båtutbud i Færder nasjonalpark (i høysesong)

|           | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| SESONG    |           |           |           |           |        |
| Forsesong | 7         | 7         | 3         | 2         | 5      |
| Høysesong | 7         | 7         | 4         | 2         | 4      |
| Ettersong | 2         | 2         | 2         | 1         | 0      |
| Sum/snitt | 16        | 16        | 9         | 5         | 9      |

Tabell 14 Antall anløp (pr. år) ved alternative konsepter for nytt båtutbud i Færder nasjonalpark

|           | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| SESONG    |           |           |           |           |        |
| Forsesong | 1 715     | 1 323     | 378       | 252       | 370    |
| Høysesong | 1 715     | 1 323     | 504       | 252       | 296    |
| Ettersong | 490       | 378       | 252       | 126       | 0      |
| Sum/snitt | 3 920     | 3 024     | 1 134     | 630       | 666    |

Passasjertallene (se Tabell 15 og Tabell 16) er estimert med utgangspunkt i normal turproduksjon for det nåværende båtutbudet (med normalt godt sommervær). Det er ikke tatt hensyn til følsomhet i forhold til tilbudsendringer (tilbudselastisitet). Dette innebærer at passasjerprognosene er basert på turproduksjonsfaktorer med utgangspunkt i dagens (normale) båtutbudet.

Tabell 15 Passasjertall (pr. år) ved alternative konsepter for nytt båtrutetilbud i Færder nasjonalpark

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Forsesong   | 2 331     | 1 060     | 1 413     | 706       | 252    |
| Høysesong   | 8 017     | 8 017     | 4 581     | 2 291     | 2 524  |
| Ettersesong | 1 027     | 685       | 913       | 457       | 204    |
| Sum/snitt   | 11 375    | 9 761     | 6 907     | 3 453     | 2 810  |

Tabell 16 Passasjertall (snitt pr. avgang) ved alternative konsepter for nytt båtrutetilbud i Færder nasjonalpark

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Forsesong   | 5         | 5         | 5         | 5         | 5      |
| Høysesong   | 9         | 9         | 9         | 9         | 5      |
| Ettersesong | 4         | 4         | 4         | 4         | 4      |
| Sum/snitt   | 7         | 8         | 7         | 7         | 5      |

Driftskostnader er beregnet med utgangspunkt i en timepris på 3 000 kroner. Dette beløpet er noenlunde i samsvar med prisnivået i den svenske skjærgården for samme båruteprodukt. Beløpet er høyere enn timeprisen for det nåværende tilbudet, og gjenspeiler således en forventning om at bårutetilbudet vil ha en høyere standard enn M/S Viksfjord med omtrent den samme passasjerkapasiteten (ca. 75).

Tabell 17 Driftskostnader (pr. år) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå    |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Forsesong   | 1 655 500 | 752 500   | 1 207 500 | 577 500   | 126 500   |
| Høysesong   | 3 528 000 | 3 528 000 | 2 173 500 | 1 039 500 | 1 610 000 |
| Ettersesong | 903 000   | 602 000   | 966 000   | 462 000   | 126 500   |
| Sum/snitt   | 6 086 500 | 4 882 500 | 4 347 000 | 2 079 000 | 1 863 000 |

Driftsinntekter ved de alternative konseptene for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark (se Tabell 18) er basert på en gjennomsnittlig billettpris på 75 kroner (100 kroner for voksne med 50 % rabatt for barn/honnør med tilsvarende fordeling som for det nåværende bårutetilbudet). Dette representerer en prisreduksjon på 40 % sammenlignet med dagens situasjon. Prisen er likevel høyere enn ordinære takster for Vestviken Kollektivtrafikk (45 kroner for en reise mellom Tønsberg og Verdens Ende).

Tabell 18 Driftsinntekter (pr. år) ved alternative konsepter for nytt båtrutetilbud i Færder nasjonalpark

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå  |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| Forsesong   | 174 800   | 79 500    | 106 000   | 53 000    | 31 500  |
| Høysesong   | 601 300   | 601 300   | 343 600   | 171 800   | 294 200 |
| Ettersesong | 77 000    | 51 400    | 68 500    | 34 200    | 25 500  |
| Sum/snitt   | 853 100   | 732 200   | 518 100   | 259 000   | 351 200 |

Nødvendig driftstilskudd for de alternative konseptene (se Tabell 19) fremstår som differansen mellom driftskostnader og driftsinntekter. Tabellen indikerer at tilskuddsandelen utgjør i størrelsesorden 85 % av totalkostnadene for bårutetilbudet.

Tabell 19 Driftstilskudd (pr. år) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå    |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Forsesong   | 1 480 700 | 673 000   | 1 101 500 | 524 500   | 95 000    |
| Høysesong   | 2 926 700 | 2 926 700 | 1 829 900 | 867 700   | 1 315 800 |
| Ettersesong | 826 000   | 550 600   | 897 500   | 427 800   | 101 000   |
| Sum/snitt   | 5 233 400 | 4 150 300 | 3 828 900 | 1 820 000 | 1 511 800 |

Med utgangspunkt i svenske erfaringer er et slikt nivå vurdert å ligge på 2/3 av driftskostnadene. På denne bakgrunn viser Tabell 20 nødvendig driftstilskudd ved de alternative konseptene, mens Tabell 21 og Tabell 22 viser passasjervolumene som er nødvendig for å dette nivået.

Tabell 20 Driftstilskudd (pr. år) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark med akseptabelt tilskuddsnivå (67 %)

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå    |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Forsesong   | 1 079 500 | 489 000   | 784 000   | 366 600   | 84 300    |
| Høysesong   | 2 391 800 | 2 376 800 | 1 489 700 | 727 600   | 1 073 300 |
| Ettersesong | 586 400   | 389 100   | 624 300   | 291 800   | 84 300    |
| Sum/snitt   | 4 057 700 | 3 255 100 | 2 898 000 | 1 386 000 | 1 241 900 |

Tabell 21: Passasjertall (pr. år) ved alternative konsepter for nytt bårutetilbud i Færder nasjonalpark med akseptabelt tilskuddsnivå (67 %)

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Forsesong   | 7 700     | 3 500     | 5 600     | 2 800     | 300    |
| Høysesong   | 15 100    | 15 300    | 9 100     | 4 200     | 4 300  |
| Ettersesong | 4 200     | 2 800     | 4 600     | 2 300     | 300    |
| Sum/snitt   | 27 000    | 21 600    | 19 300    | 9 300     | 4 900  |



Tabell 22 Passasjertall (snitt pr. avgang) ved alternative konsepter for nytt båtutbud i Færder nasjonalpark med akseptabelt tilskuddsnivå (67 %)

| SESONG      | Konsept 1 | Konsept 2 | Konsept 3 | Konsept 4 | Sum Nå |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Forsesong   | 17        | 17        | 20        | 20        | 6      |
| Høysesong   | 17        | 17        | 18        | 17        | 10     |
| Ettersesong | 17        | 17        | 20        | 21        | 6      |
| Sum/snitt   | 17        | 17        | 19        | 18        | 9      |

#### 7.2.4 Konklusjoner (foreløpige) med tanke på drift og økonomi

Den sentrale spørsmålsstillingen er hva som er et akseptabelt tilskuddsnivå for og eventuelt andre aktuelle samarbeidspartnere.

Det anbefales å satse på et konsept med 2 avganger daglig som går helt til Verdens Ende på de mest populære tidspunktene. Konsept 2 og 3 (se figur 1 og 2) inneholder en slik løsning. Med utgangspunkt i bruken av det nåværende båtutbudet er det grunn til å forvente at båtutbedriften i disse konseptene i utgangspunktet vil koste ca. 4 millioner kroner årlig. Hvis båtutbudet viser seg å være en markedsmessig kommersiell suksess (med en tilskuddsandel på 2/3 av totalkostnadene), så vil tilskuddet reduseres til ca. 3 millioner kroner årlig.

En rimeligere variant kan også være å ha et rutetilbud Tønsberg –Bolærne –Tønsberg (som i dag) med et taxibåt/ charterbåt-tilbud fra Bolærne til Verdens Ende.

### 7.3 HELGEROA-LANGESUNDSKJÆRGÅRDEN

#### 7.3.1 Nåværende båtutbud

Helgeroafergene står for et båtutbud mellom Helgeroa og Langesund i dag. Båten som benyttes heter «Moder'n».



Bilde: Nåværende båtrutetilbud mellom Helgeroa og Langesund besørget av «Moder'n»<sup>14</sup>

Foruten å være en båruteforbindelse over Langesundsfjorden, anløper båtruten øyene mellom Helgeroa og Langesund (se Figur 25). Dette omfatter Stokkøya, Store og Lille Arøya, Siktesøya og Langøya (sistnevnte anløpssted stopper båtruten kun på signal).

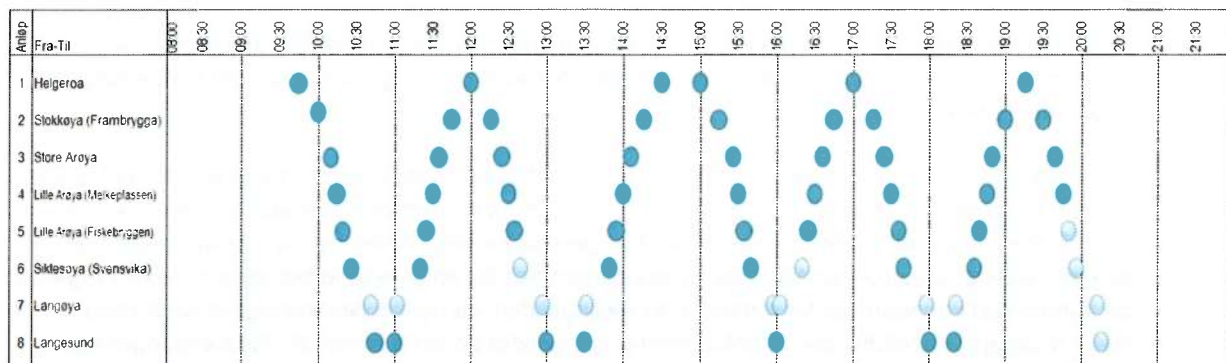


Figur 25: Anløpssteder for nåværende bårutetilbud mellom Helgeroa og Langesund i høysesong

I sommersesongen (skolens sommerferie) har båtruten ca. fire avganger på hverdager i hver retning, slik Figur 26 (under) illustrerer. På helgedagene (lørdag og søndag) har båtruten tre avganger i hver retning. I vår-, høst og vintersesongen kjøres båtruten kun på lørdager (en avgang i hver retning). I tillegg forestår båten diverse transportoppgaver på bestilling. Det blir også satt opp båtruteavganger når det er konserter i Langesund (Wrightegaarden). Hver overfart mellom

<sup>14</sup> [www.bildebloggen.com](http://www.bildebloggen.com) og Facebook-sidene til Moder'n

Helgeroa og Langesund tar temmelig nøyaktig én time. Snitthastigheten på båten er 6,2 knop (snaut 12 km/t). Driftstiden pr. dag er ca. 10,5 timer.



Figur 26: Driftsopplegg for Nåværende båtutbud mellom Helgeroa og Langesund i høysesong (hverdager)

Det er i første rekke båtutbudet i høysesongen som er interessant for denne utredningen. Med utgangspunkt i en antagelse om at driftskostnad pr. time for båtutbudet er 2 300 kroner (tilsvarende som for båtutbudet Tønsberg-Bolærne), så gir dette en driftskostnad i høysesongen på i underkant av 1,4 millioner kroner.

Helgeroafergene har ingen eksakt passasjerstatistikk. Passasjertallene for høysesongen (åtte uker i juni, juli og august) er imidlertid opplyst å ligge ganske stabilt på 12-13 000 pr. år de tre siste årene. Videre er fordelingen av reisende som skal til øyene og de som skal mellom Helgeroa og Langesund opplyst å være henholdsvis 2/3 og 1/3.

De fleste reiser for turens del. Helgeroafergene har merket en oppgang i passasjerer etter de startet med øyhopping. Larvik kommune har begynt å engasjere seg i satsningen, og det er startet et samarbeid med turistforeningen knyttet til øyhoppingstilbudet.

Billettprisen for en enkeltreise mellom Helgeroa og Langesund er i 2015 henholdsvis 100 kroner for voksen og 50 kroner for barn/honnør. For reisende som skal øyene er billettprisene tilsvarende henholdsvis 50 og 30 kroner. Prisen for sykkel er 20 kroner.

Med utgangspunkt i en antagelse om at halvparten av de reisende kjøper ordinær enkeltbillett (for voksne) mens den andre halvparten har enkeltbillett for barn/honnør, gir dette en gjennomsnittsinntekt på 52 kroner pr. passasjer. Med utgangspunkt i denne gjennomsnittsinntekten og passasjertall for ordinært betalende passasjerer, så er trafikkinntektene i 2015 estimert til ca. 647 000 kroner. Det er da sett bort fra inntekter for sykkel og konserter.

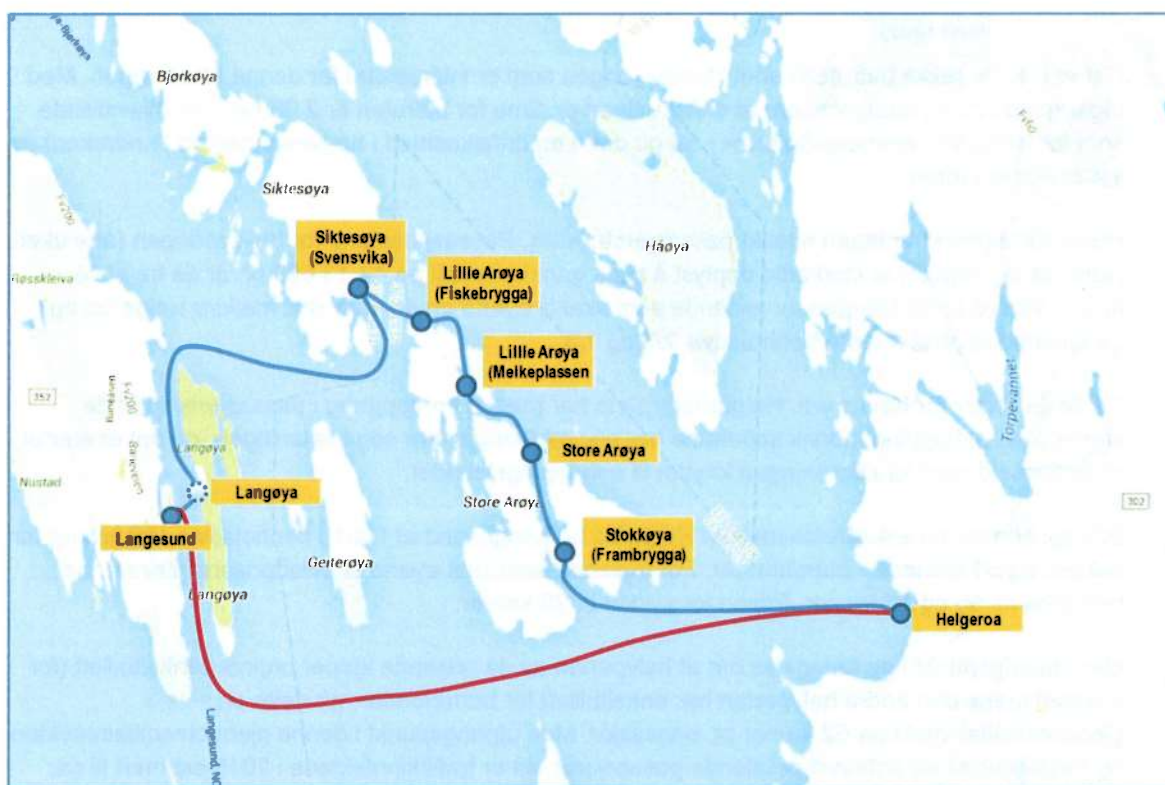
Helgeroafergene har en avtale med, som innebærer at selskapet får et driftstilskudd på 500 000 kroner i 2015. Estimaten på inntekter og utgifter indikerer at båtutbudet har et driftsmessig underskudd på ca. 700 000 kroner i 2015 (ekskl. driftstilskudd fra).

Disse estimatene er imidlertid beheftet med usikkerhet. De kan indikere at enten er driftskostnaden pr. time overvurdert eller så genererer operatøren inntekter fra andre aktiviteter (konserter, charter og bestillingstransport) som mer enn kompenserer for inntektsbortfall i ordinær passasjertrafikk. Tilskuddsandelen utgjør ca. 52 % av driftskostnadene, hvilket er relativt lavt sammenlignet med andre steder.

### 7.3.2 **Alternativt driftskonsept**

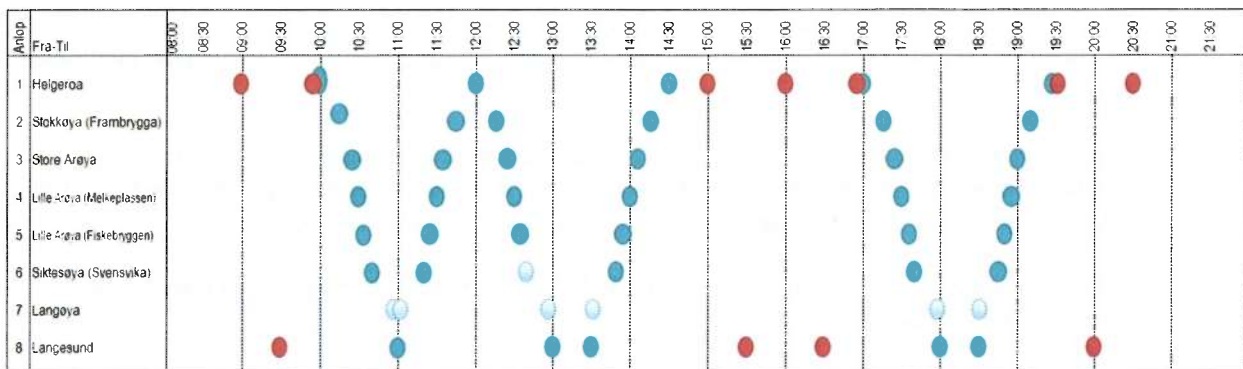
Noen av målsettingene med et alternativt driftskonsept er å opprettholde båtutbudet i forhold til «øyhopping» og styrke tverrforbindelsen mellom Helgeroa og Langesund i forhold til kombinerte reiser med sykkel.

For å tilgodese begge disse hensynene er det utviklet et alternativt driftskonsept for båtutbudet mellom Helgeroa og Langesund (se Figur 27). Dette driftskonseptet innebærer at det etableres flere direkte avganger mellom Helgeroa og Langesund på bekostning av enkelte avganger som betjener øyene. Bakgrunnen for dette er at seilingstiden for en direkte forbindelse mellom Helgeroa og Langesund kan være under det halve av seilingstiden via øyene (snitthastighet ca. 9 knop). Dette muliggjør en relativt stiv ruteplan med avgangstider på faste minuttall, flere avganger og omtrent uendret drifttid (en økning fra 10,5 til 11,5 timer).



Figur 27: Anløpssteder for Alternativt driftskonsept for båtutbud mellom Helgeroa og Langesund i høysesong

Driftsopplegget for det alternative konseptet er illustrert i Figur 28. De blå sirkelene markerer avganger som betjener øyene, mens de røde sirkelene er avganger som er ment å gå direkte mellom Helgeroa og Langesund.



Figur 28: Alternativt driftskonsept for nytt båtutbud mellom Helgeroa og Langesund i høysesong

Tilbudet er forutsatt å være det samme for alle ukedagene i driftsperioden. I en optimaliseringsprosess kan det eventuelt være aktuelt å vurdere variasjoner i tilbudet over uken, slik tilfellet er i dag.

I det alternative konseptet er det forutsatt at konvensjonell (dieseldreven) båt benyttes. Den generelle utviklingstendensen er at gass- og elektrisk drevne båter i ferd med å bli fasett inn i rutebåttrafikk, men dette krever relativt betydelige infrastrukturiltak på ett eller flere av anløpsstedene. Bruk av slik teknologi vurderes å være aktuelt først etter at et nytt båtutbud mellom Helgeroa og Langesund er utprøvd og eventuelt viser seg å være en markedsmessig suksess.

### 7.3.3 Driftsøkonomiske konsekvenser

Driftsøkonomiske konsekvenser for dagens situasjon sammenlignet med det alternative driftskonseptet er beregnet med utgangspunkt i driftstid og passasjertall for de enkelte konseptene.

Tabell 23 Driftsøkonomiske konsekvenser for dagens situasjon og alternativt driftskonsept for båtutbud mellom Helgeroa og Langesund.

| DRIFTSKONSEPT             | Sum passasjertall | Sum avganger | Snitt belegg | Sum driftstid | Sum driftskostnad | Sum driftsinntekt | Sum tilskudd | % tilskudd |
|---------------------------|-------------------|--------------|--------------|---------------|-------------------|-------------------|--------------|------------|
| Dagens situasjon          | 12 500            | 504          | 25           | 588           | 1 352 000         | 647 000           | 705 000      | 52 %       |
| Alternativt driftskonsept | 17 380            | 840          | 21           | 644           | 1 936 000         | 899 000           | 1 037 000    | 54 %       |
| Endring (sum)             | 4 880             | 336          | -4           | 56            | 584 000           | 252 000           | 332 000      | 1 %        |
| Endring (%)               | 39 %              | 67 %         | -17 %        | 10 %          | 43 %              | 39 %              | 47 %         |            |

Passasjertallet for det alternative driftskonseptet er estimert med utgangspunkt i turproduksjon (belegget) for det nåværende båtutbudet (med normalt godt sommervær). For å fange opp endringer som følge av frekvensforbedring mellom Helgeroa og Langesund er det benyttet en etterspørselastisitet på 50 % for å fange opp følsomhet i forhold til tilbudsendringer. Dette innebærer at gjennomsnittsbelegget er noe lavere for det alternative driftskonseptet enn i dagens situasjon.

Driftskostnader for det alternative driftskonseptet er beregnet med utgangspunkt i en timepris på 3 000 kroner. Dette beløpet er noenlunde i samsvar med prisnivået i Rogaland for et båtuteprodukt med en kapasitet på 75-100 passasjerer. Beløpet er høyere enn timeprisen for det nåværende tilbudet, og gjenspeiler således en forventning om at båtutbudet vil ha en høyere standard og passasjerkapasitet enn «Moder'n» (ca. 50).

Driftsinntekter ved de alternative konseptene for nytt bårutetilbud mellom Helgeroa og Langesund er basert på en gjennomsnittlig billettpris på 52 kroner både for dagens situasjon og det alternative driftskonseptet.

Nødvendig driftstilskudd for de alternative konseptene fremstår som differansen mellom driftskostnader og driftsinntekter. Tabellen indikerer at tilskuddsandelen utgjør i overkant av 50 % av totalkostnadene både for dagens situasjon og det alternative driftskonseptet.

På denne bakgrunn kan tilskuddsandelen for bårutetilbudet mellom Helgeroa og Langesund betegnes som tilfredsstillende.

# 8 Vurderinger og konklusjoner

## 8.1 SUKSESSKRITERIER

### Attraksjonsverdi og tilgjengelighet

Suksesskriterier for utvikling av transporttilbudet vil være attraksjonsverdi og tilgjengelighet. Færder nasjonalpark og skjærgården i Larvik og Sandefjord har stor attraksjonsverdi, og er derfor i dag mye brukt av både lokalbefolkning og besøkende. Her benytter folk sine egne båter, leier båt eller chartrer båt. Utvikling av et større rutebåttilbud enn det vi har i dag må være lett tilgjengelig og synlig for å slå til. Bysentrene er viktige punkter for å informere om transporttilbudet og det naturlige stedet å starte turen ut i skjærgården. Det er her man fanger opp flest mennesker.

### Gode avtaler mellom aktørene

Behovene knyttet til utviklingen av et offentlig rutetilbud og behovene for anløpspunkter for privat næringstrafikk, viser at det er en tett sammenheng mellom disse to. Vi ser også gjennom de behov som ble spilt inn fra aktørene i skjærgården og eksemplene fra andre steder at et godt avtaleverk som tydeliggjør roller og ansvar knyttet til investeringer og drift av anløpssteder, samt rettigheter og vilkår for bruk av dem er viktig. Til grunn for et avtaleverk bør man ha en strategi og en plan for utviklingen slik for eksempel Hvaler har.

### Helhetlig tilbud

Fine turmuligheter på sykkel kombinert med et båttilbud for de som ikke har egen båt (fastboende og tilreisende) gir et reiselivsprodukt som er attraktivt gjennom varierte opplevelsereiser med mulighet for aktiv feire der en for oppleve det meste det området har å by på, til lands og til vanns.

For å nå bredt ut til ulike grupper i befolkningen er det viktig å ha et transporttilbud som kan kombineres med båt utenfor bysentrene. En del av en sterk satsning på Verdens Ende som nasjonalparksenter bør innebære en bedre busstilgjengelighet selv om passasjergrunnlaget for arbeidsreisende ikke er så stort. Bedre buss-tilgjengelighet er mest aktuelt i turistsesongen, når det er flest besøkende som skal ut i skjærgården.

### Synlighet

Det handler om synlighet i bybildet og knutepunkter der folk er og i informasjonsvrimmelen på nettet. I dag er informasjonen om de ulike delene av opplevelse og reiselivstilbudet ganske fragmentert. En reiselivsportal hvor man finner nødvendig informasjon om sykkel, busstilgjengelighet, overnatting, severdigheter, båtreiser osv. gjør alle mer synlige og tilgjengelige.

## 8.2 ANBEFALING

### 8.2.1 Driftskonsept

#### Færder

Det anbefales å satse på et konsept med 2 avganger daglig som går helt til Verdens Ende på de mest populære tidspunktene. Konsept 2 og 3 (se figur 1 og 2) inneholder en slik løsning. I tillegg vil et godt alternativ være å ha et tilbud med 2 båter til slik, at antall avganger som går fra Tønsberg til Bolærne opprettholdes som i dag (4 avganger). Dette ligger inne i løsningen for konsept 2.

Det vil kunne optimaliseres med og redusert drift enkelte ukedager. Med utgangspunkt i bruken av det nåværende båtrutetilbudet er det grunn til å forvente at båtrutedriften i disse konseptene i utgangspunktet vil koste ca. 4-5 millioner kroner årlig. Hvis bårutetilbudet viser seg å være en markedsmessig kommersiell suksess (med en tilskuddsandel på 2/3 av totalkostnadene), så vil tilskuddet være ca. 3 millioner kroner årlig. Konsept 2 krever 2 båter i drift, har en estimert driftsperiode på 9 uker, og en anslått driftskostnad på 4 882 500 pr år og konsept 3 krever 1 båt, har en estimert driftsperiode på 18 uker og en estimert driftskostnad på 4 347 000 pr år.

#### Helgeroa

For å støtte opp under/ videreutvikle transporttilbudet foreslås det å øke dagens tilskuddssum til driften til 705 000 eller å utvikle et alternativt driftskonsept der en tilskuddssum på 1 037 000 er lagt til grunn.

### 8.2.2 Strategi, samarbeid og avtaler

**Avtaler om anløpsplasser**, tilrettelegging og drift mellom turoperatørene og kommunene/fylkeskommunen. Kommunene må sikre at det er plass for å legge til for rutebåter og for private aktører (charter og taxibåter) ved de aktuelle anløpsstedene i skjærgården (se kart s. 22.) og ha et system rundt vilkår for bruk, skilting og merking, vedlikehold og avgiftssystem.

**Samordne** turtilbudet slik at tilbudene i størst mulig grad henger sammen og aktørene kjenner til hverandre og kan samarbeide når det er naturlig. Her har reiselivsorganisasjonene en viktig rolle.

#### Offentlig privat samarbeid

Andre steder finansieres og delvis drives båt-tilbudet av et offentlig eid fergeselskap (kommunalt eller fylkeskommunalt eller begge deler). I en utviklingen av et tilbud med båttransport til Verdens Ende, kan man ha et spleiselag mellom fylkeskommunen og kommunene som omfattes av tilbudet, eventuelt også Fylkesmannen for det tilbudet som er knyttet opp mot Nasjonalparken. Driften kan også være 100% kommunal der en eller flere kommuner har ansvaret.

Private bidragsytere i et spleiselag kan være bedrifter i randsonen rundt Nasjonalparken som kan ha utbytte av et slikt utvidet transporttilbud (for eksempel gjennom å kunne ha bestillingsstopp ved behov for sine gjester, mulighet for å markedsføre bedriften på fergen med mer).

I et helhetlig transporttilbud i reiselivsøyemed vil det være viktig at det offentlige og det privatdrevne tilbudet korresponderer godt og at fysisk tilrettelegging og avtaleverk sikrer godt grunnlag for samarbeid.



Det kan være interessant å se på muligheten for en videreutvikling av samarbeidet Helgeroafergene har med Brevik fergeselskap og en sterkere innsats med tanke på tilrettelegging ved Helgeroa som anløpssted og busstilgjengeligheten ut hit.

Utvikling av transporttilbudet Stavern –Svenner til også å omfatte– Malmøya –Viksfjord er det grunn til å se nærmere på. Larvik kommunes arbeid med å tilrettelegge for at Bjønnes kan erstatte Ødegården som anløpspunkt for transport ut til Malmøya er viktig.

**Kontraktstrategi** vil være et nyttig styringsverktøy å velge utfra. Bruttokontrakt innebærer at oppdragsgiver betaler de som kjører ferjen et fast beløp for å trafikere strekningen. Nettokontrakt betyr at de som driver ferjetrafikken får billettinntektene fra de reisende i tillegg til et tilskudd fra oppdragsgiver.

Den største forskjellen mellom disse kontraktene er at oppdragsgiver har inntektsansvar ved en bruttokontrakt, mens de som driver ferjeselskapet har inntektsansvaret ved nettokontrakt. Nettokontrakt gir de som driver ferjeselskapet et økonomisk incitament til å jobbe for at antall passasjerer blir så høyt som mulig.

Nettokontrakt flytter risiko fra oppdragsgiver og til de som skal drifte ferjen. Denne risikoen vil sannsynligvis ferjeselskapet legge inn i prisen. Dette betyr at hvis de som skal levere anbud på ferjedriften oppfatter at risikoen er høy vil anbudet kunne bli kostbart for oppdragsgiver. Det er også mulig at det er færre som er villig til å gå inn på denne risikoen. Spørsmålet er om overgang til bruttokontrakt eller bruttokontrakt med noe inntektsrisiko vil øke konkurransen. Det vil også være viktig å vurdere over hvor lang tid en ønsker å inngå kontrakt for.

For riks og fylkesferjer er det vanlig med kontrakter på 8 år for ferjedrift. En kontrakt med lang varighet vil normalt ha større verdi for tilbyderne av en tjeneste enn en kort kontrakt. En lang kontrakt gir en forutsigbar inntektsstrøm, og gjør det blant annet mulig å foreta investeringer med lang nedskrivningstid (for eksempel en ferje).

En ny ferje vil kunne være billigere driftsmessig enn en eldre ferje for eksempel på grunn av mer effektivt drivstofforbruk og enklere vedlikehold. En ny ferje koster allikevel såpass mye i anskaffelse at det ikke nødvendigvis totalt sett vil lønne seg med en nyere ferje.

Det er ingen grunn til å ta en ferje ut av drift av alder alene, dersom den oppfylder de funksjonene oppdragsgiver ønsker å få oppfylt. Høy alder på ferjen sier ikke nødvendigvis mye om kvaliteten i tilbudet.

### **8.2.3 Land-vann reiselivstilbud**

**Sykkelsatsing** på anløpsstedene og om bord. Det å legge opp til at sykkel er en naturlig del av transporten ved å legge til rette med gode sykkelparkeringer på anløpsstedene hvor dette er naturlig. Ved å legge til rette for at det er enkelt å ta sykkel på ferjen og evt. ha en egen sykkel billett. Kommunene har en naturlig rolle som planmyndighet å sikre viktige sykkelforbindelser som er aktuelle i satsningen. Fylkeskommunen har en rolle som regional samferdselsmyndighet til å prioritere tilrettelegging for sykkel over fylkesvegbudsjettet.

#### **Forbedret busstilbud**

Et busstilbud mellom byene som fanger opp tunge hytteområder, campingplasser og viktige reiselivsmål som korresponderer med et attraktivt båttransporttilbud i skjærgården er en

ønskesituasjon sett med reiselivsøyne. Driftsøkonomisk er nok dette krevende å få til, men skal en gjennomføre en satsing på et forbedret transporttilbud land- vann i reiselivssammenheng er det behov for å bedre tilgjengeligheten til noen viktige anløpssteder som i dag har dårlig busstilgjengelighet.

#### **Verdens Ende**

Som en del av utviklingen av reiselivstilbudet knyttet opp mot nasjonalparken vil en styrking av bussforbindelsen mellom Tønsberg og Verdens Ende være et godt tiltak for å få et godt transporttilbud også på land til nasjonalparksenteret. Styrking av bussforbindelsen vil innebære høyere frekvens på avgangene og direkteruter slik at en unngår omstigning. Ekstra bussrute med to daglige avganger slik at f.eks. Timeekspresen går videre fra Borgheim og til Verdens Ende i sommerhalvåret gir en kostnad på 400 -500 000 kr pr. halvår.

#### **Helgeroa**

Dagens busstilbud mellom Helgeroa og Larvik er innrettet mot skole- og arbeidsreiser, som busstilbudet for øvrig er. Dette gjør at bussforbindelsen ikke fanger opp ferieturistene i de store campingområdene og hyttene langs Brunlaneskysten og Stavern med hyttene der i så stor grad. Et forbedret busstilbud fra Stavern langs fylkesveg 301 knyttet opp mot Helgeroafergens transporttilbud bør vurderes.

#### **Andre anløpssteder**

Andre anløpssteder som kunne nytt godt av et bedre busstilbud er Tenvik, Engø, Bjønnes, Ula, Kjerringvik, Granholmen.

### **8.2.4 Informasjonstiltak**

**Reiseguide** med oversikt over turmulighetene land, vann. Oversikt over turmuligheter, turoperatører, praktisk informasjon til kundene på Nasjonalparkens nettsider og på nettsidene til reiselivsorganisasjonene. På kollektivknutepunkter og offentlige torg og plasser i byene, og ikke minst ved de aktuelle anløpsstedene.

En bør også utnytte de tunge fergeforbindelsene i området (Sandefjord – Strømstad, Horten –Moss og Larvik –Hirtshals) gjennom informasjonstiltak (markedsføring av rundturer og båttilbud) på fergene og ved anløpsstedene.

### **8.2.5 Investeringstiltak**

**Investere** i oppgradering av viktige anløpssteder for persontransport. Etablere parkeringsplasser, informasjonstavler, sørge for at bryggene har tilfredsstillende standard og at det kan reserveres plass (mot avgift) til transportørene.



Figur 29: Fremtidig rutetilbud land- vann.

## 9 Vedlegg

### 9.1 HANDLINGSPLAN (FORSLAG)

Under er forslag til handlingsplan for å sikre at en satsing på båttransport i skjærgården blir en suksess:

| Tiltak  | Ansvarlig   |
|---|---|
| Bruke den nyetablerte samarbeidsarenaen (Go Vestfold) for å sikre en felles satsing på informasjon  | Vestfold fylkeskommune<br>Kommunene<br>Næringslivet                 |
| Revidere anbud på fergene til Bolæren (Verdens Ende) forlengende anbudsperioden.  | Vestfold fylkeskommune<br>Kommunene<br>Vestfold kollektivtrafikk AS |
| Utvikle et avtaleverk som kan brukes for å avtale arbeidsfordeling på anløpssteder  | Kommunene   |
| Ved neste revisjon av Vestfold kollektivtrafikks rammeavtale innarbeide et ansvar knyttet til sommergjestens mulighet til å komme ut til Vestfoldsskjærgård | Vestfold fylkeskommune<br>Vestfold kollektivtrafikk AS              |
| Plan for bedret busstilgjengelighet til viktige anløpspunkter for rutebåter, taxibat og charter og søke om statlige tilskuddsmidler                         | Kommunene og Vestfold fylkeskommune                                 |

## 9.2 TILSKUDDSDORDNINGER

Tilskuddsordninger som kan del finansiere tiltak i konseptene:

### Enova (tidligere Transnova)

Enova gir investeringsstøtte til bedrifter og foretak som tar i bruk energiteknologi og transportløsninger som er nye eller som ikke er tatt i bruk i Norge. Støtte som gjør det enklere å realisere de nye gode løsningene. Enovas støtteprogram er rettet mot norske virksomheter som tar i bruk teknologi som bidrar til redusert energibruk eller konvertering til fornybar energi.

<http://www.enova.no/finansiering/naring/programtekster/stotte-til-ny-energi--og-klimateknologi-i-transport/245/2142/>

### Tilskuddsordning for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten

Kommuner og fylkeskommuner har kunnet søke om midler til del-finansiering av tiltak (planlegging, info-tiltak, materiell) som bedrer tilgjengeligheten til kollektive transportmidler. Eksisterende ordning avvikles i 2015. Nye regler er ventet for 2016.

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Universell+utforming/Tilskuddsmidler+-+BRA>

### Tilskuddsordning for økt sykkelbruk (Statens vegvesen)

Ordningen kan finansiere inntil 50% av godkjente kommunale og fylkeskommunale tiltak/prosjekter og det kreves en lokal egenandel på 50% av tiltakets totale kostnad. Kommuner og fylkeskommuner som har inngått forpliktende avtaler om økt sykkelsetning vil bli prioritert.

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljoevennlig+transport/Sykeltrafikk/tilskuddsordning>

### Tilrettelegging av friluftsområder (Miljødirektoratet)

Kommuner og interkommunale friluftsråd kan søke om støtte til tilrettelegging i statlige friluftslivsområder fra investeringsordningen "Tiltak i friluftsområde, kap. 1420 post 78". Ordningen omfatter støtte til opparbeiding av områder, tilrettelegging, vedlikehold og skjøtsel. Aktuelle tilretteleggingstiltak er informasjonstavler, tilrettelegging for atkomst som for eksempel, parkering, turveier, turstier, toalett, renovasjonsordning, badebrygge, tilplantning, rydding av vegetasjon og lignende. Som et minimum er det viktig at området tilrettelegges slik at det kan tas i bruk. Det gjelder for eksempel atkomst der det er nødvendig. For mye brukte områder kan det være nødvendig å tilrettelegge med toalett og renovasjon. Det er for øvrig ønskelig at området tilrettelegges slik at det blir attraktivt å bruke området, både til aktivitet og/eller opphold. Bruken bør være tilpasset ulike brukergrupper. Ordningen gjelder bare Statlig sikra friluftsområder. Det er ønskelig med universell utforming av friluftsområdene og tilretteleggingen bør baseres på en forvaltningsplan/ tiltaksplan.

<http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/For-offentlig-sektor/Sikring-og-forvaltning-av-friluftslivsomrader/Tilrettelegging-av-friluftslivsomrader/>

### Bypakkebidrag

Bypakke Tønsberg åpner muligheter for å se på båttransporttilbudet i sammenheng med transporttilbudet på land og innarbeide aktuelle tiltak for å få en bedre sammenheng mellom tilbudet land-vann i en fremtidig handlingsplan.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/videre-planlegging-av-transportsystemet-i-tonsbergregionen--ringvegkonseptet-skal-legges-til-grunn/id2458208/>

### Annet

Spillemidler til nærmiljøtiltak eller tilskudd til tiltak som kan komme under Kulturdepartementets tilskuddsordninger kan også være aktuelt.

### 9.3 EKSEMPEL PÅ LEIEAVTALE FOR BÅTPLASS

Leieavtale for båtplass ved kommunal brygg/ kai i .....kommune

Mellom

..... kommune som utleier

og.....

|       |         |         |       |
|-------|---------|---------|-------|
| ..... | .....   | .....   | ..... |
| Navn  | Adresse | Postnr. | Sted  |

er det inngått leieavtale om båtplass i kommunalt disponert/eiet havneanlegg som følger:

**For registrerte fiskere og sjørelatert næring**

Leietaker driver fiske/sjørelatert næring, registrert i Brønnøysundregisteret med organisasjonsnr.: ..... Virksomhet:.....

Leieavtalen opphører ved opphør av spesifisert virksomhet, og kan ikke overføres annet selskap uten skriftlig godkjenning fra utleier.

**For leie av båtplass til privat bruk (fritidsfartøy)**

Leietaker skal benytte båtplassen til eget fritidsfartøy. Leietaker kan ikke drive framleie eller bidra til at båtplassen blir benyttet på annen måte enn til eget fartøy.

Leietaker må vike plass dersom registrert fisker eller annen som bedriver sjørelatert næring har behov for plassen. (gjelder havner der fiskere og næringsdrivende har særlig fortrinnsrett)

**Beskrivelse av båt/kai plass**

Leietaker innvilges plassrett til eget fartøy i omsøkt havn/ved omsøkt kai/brygge, og tildeles

båtplass nr. .... for båtbredde .....cm i .....

Med hjemmel i Forskrift om bruk av og orden i havner, ..... kommune, kan havnemyndigheten flytte båter internt i havnen/bryggen dersom dette er hensiktsmessig for havnens/bryggens drift.

langskips fortøyning

(sett kryss for alternativ fortøyning)

fortøyning med akterende/baug mot brygge/kai

(sett kryss for alternativ fortøyning)

Maksimalt tillatt båtbredde er .....cm for bruk av denne plassen.

For denne avtale gjelder følgende vilkår;

1. Båtplassen leies med/uten tilgang til drikkevannsforsyning. (Ved vannforbruk skal bestemmelser i havnereglementet for havnen følges, dersom slikt finnes.)
  2. Båtplassen leies med/uten tilgang til strøm på bryggen. (Ved tilgang til strøm betales forbruk etter måler)
  3. Leie av båtplass gir ikke leietaker eksklusiv rett til parkering av biler, båthenger eller lagring av annet utstyr i havneområdet. Slik parkering og lagring skal skje i tråd med de generelle parkeringsbestemmelsene og havnereglement for området, hvor dette finnes.
  4. Leietaker leier båtplassen i den stand den befinner seg ved inngåelse av denne avtale. Leietaker er forpliktet til å påse at skader ikke oppstår på bryggeanlegg og fortøyningsutstyr som følge av leietakers bruk av plassen.  
Ved evt. skader skal ..... kommune varsles omgående.
  5. Leietaker er forpliktet til å holde båt og annet utstyr som ligger i plassen ansvarsforsikret til enhver tid.  
Leietaker er selv økonomisk ansvarlig for skader ved uforsvarlig bruk av plassen som oppstår på bryggeanlegg og på 3. manns eiendom. Utbedring blir belastet leietaker.
  6. Fartøy som benytter båtplassen skal til enhver tid være forsvarlig fendret og fortøyd slik at skader ikke oppstår på bryggeanlegget og øvrig eiendom.
  7. Leietaker plikter å etterkomme bestemmelser gitt i Forskrift for ..... havn og ..... kommunes sjøområde og de lokale havnereglement hvor slike finnes.
  8. Det betales en årlig leie basert på kr. .... pr./meter brygge/kai.  
Båtens største bredde avrundes opp til nærmeste halvmeter med fendertillegg på 15%.  
Sum årsleie for denne plass er for .....(år) er kr.....
- Leieprisen fastsettes av ..... kommunestyre eller annet bemyndiget organ.  
Leien faktureres forskuddsvis årlig/halvårlig
9. Manglende betaling av leie i henhold til pkt. 8 behandles som mislighold av leieavtalen, og forplikter leietaker til omgående å frigjøre plassen.
  10. For denne leieavtale gjelder en gjensidig oppsigelsestid på 3 mndr. I havner med fiskeriaktivitet vil fiskere ha fortrinnsrett og plassen kan sies opp av kommunen ved behov av båtplass til fiskerinæring.

11. Ved opphør av leieforholdet skal båtplassen være ryddet og i god stand. Evt. skader utover normal slitasje og elde skal utbedres av leietaker, evt. skal utgifter til istandsetting av båtplassen avregnes mot gjenstående årsleie.

12. Særskilte bestemmelser/merknader:

Hvaler den..... den.....

.....

For ..... kommune etter fullm. Leietaker