



**AGDER**  
fylkeskommune

---

# Vedlegg 10

## Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033

**Fagrappport for ferjer og båtruter**





## **Innhold**

<b>2</b>	<b>Regionplan Agder (RTP) 2030 .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Dagens situasjon/sammendrag.....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Datagrunnlag, utredning .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Drøftinger/virkninger .....</b>	<b>9</b>

## 2 Regionplan Agder (RTP) 2030

I 2030 er Agder en foregangsregion for reduksjon av klimagassutslipp og forurensning gjennom en elektrifisering av hele transportsektoren. Nødvendig infrastruktur for et fullelektrisk samfunn er bygd ut, mens informasjons- og kommunikasjonsteknologi har gjort det enklere å velge den mest klimavennlige løsningen for innbyggerne og besøkende.

Kollektivtilbudet er utvidet, er tilpasset felles bo- og arbeidsmarkeder, og har nullutslippsløsninger som tilfredsstiller kravene til fremkommelighet og sømløs mobilitet.

### Handlingsprogrammet 2021 - 2024

Omstilling til nullutslipp innen alle transportformer i Agder vil være nødvendig for å oppnå nasjonale, regionale og lokale klimamål.

## 3 Dagens situasjon/sammendrag

Fylkeskommunens ansvar er tilskuddsberettigede buss og noe lokalbåter samt fylkesvegferjer. I tillegg har fylkeskommunen det administrative ansvaret for løyveordningene for drosje, selskapsvogn og rutegående busser og fartøyer.

Fartøyer forurenses relativt mye og det har blitt et større fokus på miljøvennlig drift av disse de senere år. Introduksjon av nytt grønnere båtmateriell vil føre til kutt i klimagassutslipp og samtidig gi muligheter for grønn teknologiutvikling.

I Agder har det i lang tid vært et ønske om en fullstendig samordning av billettsystemene på det fylkeskommunale rutetilbudet og operatører innen kolektivtrafikken, herunder ferjer, tog og båtruter. Det er inngått en avtale med Jernbane-direktoratet som tar sikte på et samarbeid om takst og billettering, noe som er et viktig steg i retning av et samordnet og mer brukervennlig takst og billetteringssystem for buss og tog i Agder. Arbeidet med tilsvarende ordninger innen ferjer og båtruter bør etableres.

Sanntidsinformasjon ble innført langs viktige busstraseer, holdeplasser og terminaler i Arendal og kristiansandsregionen. Formålet med systemet er å gi mest mulig relevant, nøyaktig og enkel ruteinformasjon før og under reisen. Sanntidsinformasjon er en viktig informasjonskilde og gir god forutsigbarhet for de reisende.

Kundetilfredshetsmålingene viser en lav tilfredshet med sanntidsinformasjonen i alle deler av fylket og det må være en prioritert oppgave å sørge for at denne type informasjon er tilgjengelig.

For å sikre en helhetlig utforming og standard ved fylkets kollektivterminaler må det foretas en gjennomgang der status samt strategi for videre utvikling (behov, utforming og tilbud fremkommer. Det må videre tas stilling til hvordan det kan lages gode sykkelparkeringsanlegg og eventuell etablering av Park&Ride områder i forbindelse med kollektivterminaler/byttepunkter. I tillegg må fremtidig eierskap og eventuelt løsninger for samarbeid mellom de aktører som har ansvar for terminalutvikling i Agder vurderes.

Fylkets båtruter har ikke det samme markedspotensialet som bussrutene og det eksisterer heller ikke det samme behovet, ut fra miljømessige hensyn, for å overføre passasjerer fra personbil til båt. Det må foretas en gjennomgang av dagens totale rutetilbud med lokalbåt og fylkesveiferjer for å tilpasse rutetilbudet til markedets behov bl.a. med tanke på forestående strukturendringer i transportsystemet og for å oppnå et mest mulig effektivt ruteopplegg.

For å få til kombinerte, sømløse reiser, er det avgjørende å få etablert gode bytte- og knutepunkt. Faktorer som bidrar til mer sømløse reiser:

- Samme betalingsystem på tvers av transportformer
- Korte avstander mellom transportformene
- Ingen venting ved overgang
- Gode fasiliteter ved byttepunkt
- Nærhet til dagligvare og andre daglige funksjoner på byttepunkt
- Tilgjengelig, oppdatert informasjon, intuitiv og god merking
- Innfartsparkering utenfor sentrum

### **3.a) Internasjonal ferjetrafikk.**

Kristiansand er trafikert av tre operatører som har forbindelse til utlandet. Fjordline og Colorline trafikkerer Kristiansand - Hirtshals med flere avganger i døgnet. Godstrafikken fra ferjene tilsvarer ca 50.000TEU, last som hovedsakelig består av semihengere.

Holland Norway Lines startet opp i mars 2022 med avganger til Eemshaven i Groningen, Holland. Foreløpig har den tre avganger i uken. Fartøyet har muligheter for godstransport.

I 2022 er det tatt initiativet i INTEREG om prosjekt Grønn Jyllandskorridor, hvor hovedhensikten er å få mer godstrafikk over på null-utslippsløsninger. Prosjektet tar sikte på oppstart 1. januar 2023 i under forutsetning om godkjenning. Deltakere er Region nordJylland, region MidtJylland, Vestfold og Telemark og Agder fylkeskommuner og 25 eksterne deltakere innen forvaltning og transport.



Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune samarbeider om nullutslippsløsninger for ferjetrafikken mellom Kristiansand, Hirtshals og nå (okt 2022) Eemshaven. Prosjektet er underetablering.

### 3.b) Nasjonal ferjetrafikk

Infrastrukturen ivaretar behovene til befolkning bosatt på øyer langs kysten. Formålet med både ferjene og båtutene er å legge til rette for god mobilitet og deltakelse i samfunnet for de som bor på øyene. Det er en utfordring at frekvensen på rutegående sjøtransport er lav og ikke fullt ut ivaretar innbyggernes behov for mobilitet til alle døgnets tider.

Agder fylkeskommune har driftsansvaret for to ferjesamband i fylket.

Disse ferjesambandene blir elektrifiserte fra 2021 både med materiell og ladeinfrastruktur.

- FS 919 Abelsnes-Andabeløy
- FS 469 Launes-Kvellandstrand

Begge sambandene ligger i Flekkefjord kommune.



Dagens kontrakt med BorealSjø som operatør, har en varighet til 2033 med muligheter for ytterligere to år. Begge sambandene trafikkeres av elektrisk drevne





ferje som er bygget i 2021/2022. Reserveferjen drives av tradisjonell marine diesel.

Det er politisk vedtak i hovedutvalget for samferdsel, areal og miljø i tidligere Vest – Agder fylkeskommune, om å vurdere muligheter for at disse fartøyene kan bli autonome ferjer.

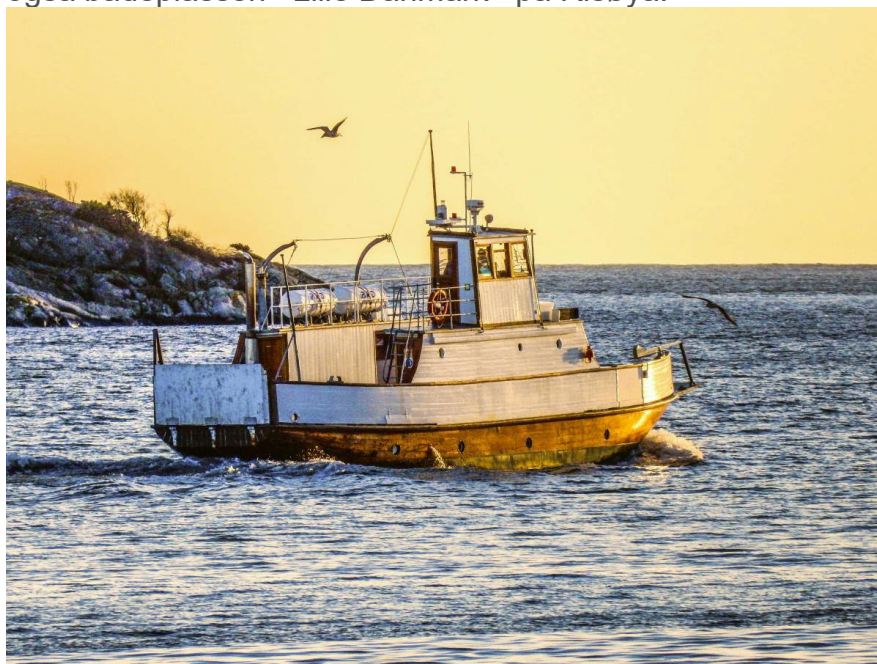
### **3. b) Båtruter**

Beskrivelse av dagens situasjon

Fylkeskommunen yter tilskudd til flere båtrutesamband i forbindelse med lovpålagt skoleskyss og billettsamarbeid.

#### **Risør**

Øisangferga er ei privat fergerute over Østerfjorden i Risør. Den blir betjent av MF «Øisang» som går i rute mandag til fredag mellom Øisang og Tollboden i Risør by syv ganger daglig i sommersesongen, ellers fire ganger daglig. Ved behov anløper den også badeplassen «Lille Danmark» på Risøya.



#### **Tvedestrand**

Sørlandets Maritime er ett båtselskap som driver rutebåt, taxi- og chartervirksomhet i Tvedestrand kommune. Selskapet holder til på Hagefjordbrygga på Borøya.

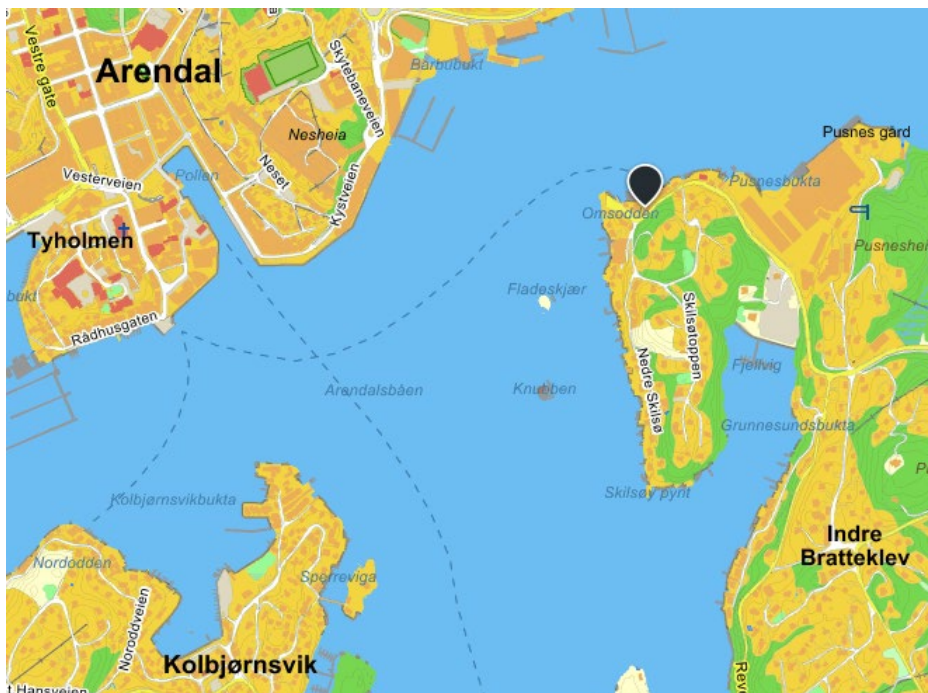
Det er avholdt konkurranse om disse rutene med oppstart 1.1.2023. Kontrakten løper til 2030.

#### **Arendal**

Selskapet Skilsøferga driver rutebåt Tromøy - Arendal - Hisøy hele året. Sommerrute til Merdø. Taxi og Charterturer hele året. Fylkeskommunen gir et tilskudd til selskapet som oppgjør for skoleskyss.



Båtrutene i Arendal vil bli konkurransesatt så snart avklaringer i ESA foreligger.



### **Kristiansand**

I Kristiansand er det to ruter;

- Høllen - Borøya - Skarpøya - Ny- Hellesund
- Kongshavn – Randøyene

Mye av trafikkgrunnlaget til disse rutene er basert på pliktig skoleskyss. Det er satt opp faste ruter med mulighet for bestillingsruter.

Rutebåten Hannibal, som trafikkerer Søgneskjærgården tar maksimalt 30 passasjerer. Passasjerer som ikke får plass henvises til neste avgang. Hvis mulig prioriteres reisende til/fra øyene.

I dag drives ingen av båtrotene med nullutslippsteknologi.

Fylkestinget vedtok i desember 2020 at fylkeskommunen skal utarbeide et mulighetsstudium for et ferjefritt Agder. Dette beskrives ikke i dette dokumentet.

## 4 Datagrunnlag, utredning

### Teknologiløsning for fartøyene

Fylkestinget kan vedta at en ved ny kontrakt for båtrotter i Agder, skal arbeide for å oppgradere fartøyene til elektrisk drevne fartøyer.

Selvkjørende fartøyer er på nåværende tidspunkt en uaktuell problemstilling.

Sentrale myndigheter som Sjøfartsdirektoratet tillater ikke dette av sikkerhetsmessige årsaker. Men utviklingen på området kan fremskynde dette.

Det å elektrifisere et båtrottesamband krever strøm til kai, ladeinfrastruktur på land, samt batterielektriske fartøyer som kan motta strøm fra land.

Et krav om en nullutslippsløsning fra oppstart av nye kontrakter vil med stor sannsynlighet gi en betydelig økt kostnad for tjenesten, da det vil kreve investering i nye båter og etablering av kostbar infrastruktur på land.

Det kan foreslås at klimagassutslipp og annen påvirkning av det ytre miljø kan vektlegges i tildelingskriteriene uten at det stilles eksplisitte krav om en nullutslippsløsning.

For å få best økonomisk sammensetning av strøm til kai, ladeinfrastruktur på kai, samt ladning og drift av fartøyene, bør ansvar og risiko for fremføring av strøm til kai ligge på oppdragsgiver. Ladeinfrastruktur og fartøy vil være operatørens ansvar.

Hvis en velger nullutslippsløsninger, er det batterielektrisk drift eller hydrogen som vil komme på markedet som drivstoff til denne bruken. Batterielektriske ferjer er nå i drift i Flekkefjord. Andre fylkeskommuner har startet drift av ferjesamband med fartøyer som bruker hydrogen som drivstoff. Det samme har Statens vegvesen, som opererer flere ferjesamband på riksveinettet. Erfaringer fra disse sambandene vil være tilgjengelig for andre oppdragsgivere.

Produksjon og distribusjon av hydrogen og andre driftsmidler vil sannsynligvis være





på plass i løpet av de nærmeste årene.

## Delmål

1. Samordne billettbestilling og ruteinformasjon (sanntid) for kollektivtrafikken slik at det blir lett for den reisende å bestille reiser, betale reiser og i sann tid få reiseinformasjon.
2. Definere viktige byttepunkt for reisende med overgang fra buss/sykkel/som gående til annet transportmiddel. Tilrettelegge for sanntidsinformasjon og annen infrastruktur. I tillegg bør det vurderes fasiliteter for syklende/gående.
3. Beslutte hvilken del av kollektivtrafikken som skal være innenfor driftsselskapet ansvarsområde. Vi bør vurdere om båtrotene skal driftes av selskapet, slik som fylkeskommunen gjør i Tvedestrandsbassenget.
4. Forberede for lading/fylling av alternative drivstoffer for de båtrotene fylkeskommunen ønsker å drifte slik at materiellet blir nullutslippsfartøyer.
5. Forbedre de reisendes fasiliteter på byttepunktene.
6. Forberede drift av autonome fartøyer. For ferjesambandene i Flekkefjord er det vedtak om at operatøren på sikt skal vurdere og eventuelt etablere autonome fartøyer. Sikkerhetsbestemmelser som gjelder sjøfarts persontransport, bør med tiden tilpasses dette.
7. Delta aktiv i de initiativene og prosjekter som vedrører mer gods fra vei til sjø og bane, og nullutslippsteknologi i ferjetrafikken.

## 5 Drøftinger/virkninger

Reduksjon av klimagassutslipp er en viktig målsetning for arbeid med mobilitet. Det er imidlertid komplisert å fastslå klimagevinsten til mange nye mobilitetstiltak. For nye transportformer avhenger klimagevinsten blant annet av hvilken transportform som erstattes, utslipp knyttet til produksjon, bruk og drift og transportmiddelets levetid. Det er også uheldig dersom miljøvennlige mobilitetsløsninger først og fremst stjeler brukere fra hverandre i stedet for å erstatte bilreiser. Samtidig må en tillate en viss overlappning i tjenestene dersom en skal klare å utvikle et tilbud som oppleves som attraktivt for et bredt spekter av brukere.

Legge forholdene til rette for etablering av ladeinfrastruktur eller annen form for logistikk, kan bety økte utgifter for fylkeskommunen. Definisjonen av



byttepunkt/terminal og hva dette skal inneholde, vil kunne medføre at en del midler må stilles til disposisjon for etablering/renovering av eksisterende fasiliteter for de reisende.

Samordning av reisebestilling, - reiseinformasjon og opplysninger i sanntid krever også samordnede tiltak utenfor fylkets grenser. Nasjonalt er det etablert en reiseplanlegger, men ikke alle typer reiser er lagt inn i denne. Løsningen tar høyde for et bestillings- og oppgjørspunkt, men det er i dag ikke etablert.



**AGDER**  
fylkeskommune

---

**Agder fylkeskommune**

Postboks 788, Stoa  
NO-4809 Arendal

*Besøksadresse Kristiansand:*  
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134  
Bank: 3207.28.74993

*Besøksadresse Arendal:*  
Ragnvald Blakstads vei 1

[www.agderfk.no](http://www.agderfk.no)

