

Sammendrag:

Vurdering av «blå ring» i Oslofjorden

TØI rapport 1412/2015

Forfatter(e): Frants Gundersen, Njål Nore og Paal B. Wangsness
Oslo 2015, 22 sider

En båt rute Aker Brygge – Huk – Hvervenbukta – Ingierstrand vil kreve en hurtiggående båt. Den vil likevel ikke klare flere enn to avganger på formiddagen for å frakte badegjester til strendene. Ideelt sett kan en tenke seg å benytte allerede eksisterende båt til en slik rute, men selv da vil båten være dyrere, mer miljøbelastende og tregere enn tilsvarende busstilbud. Som kollektivtransporttilbud er dermed båt til de nevnte stedene lite hensiktsmessig.

Transportøkonomisk institutt gjorde vinteren 2015 en utredning for Akershus Fylkeskommune. Kommunene Asker, Bærum, Frogn, Nesodden, Hurum og Røyken ønsket et utvidet kollektivtilbud med båt – med fokus på arbeidsreiser. Oslo kommune ønsket i tillegg å få belyst muligheten for å utvide båttilbudet for fritidsreiser – og da spesielt fritidsreiser til badesteder og eventuelt andre turistdestinasjoner. Denne rapporten er svar på Oslo kommunes tilleggsbestilling, men bør ses i sammenheng med hovedrapporten (Gundersen m.fl 2015).

Vi forutsetter at det er mulig å benytte en allerede eksisterende båt til å betjene «blå ring». Aktuelle båter er ferdig med rushtidstrafikken cirka klokka 9.00, og vil deretter kunne brukes til «blå ring». På ettermiddagen/kvelden vil det være aktuelt med anløp i «blå ring» både før og etter ettermiddagsrushet.

Huk, Hvervenbukta og Ingierstrand er oppgitt av oppdragsgiver som et minimum av anløpssteder som en «blå ring» skal omfatte. I praksis vil Aker Brygge være det eneste aktuelle anløpsstedet per i dag i Oslo sentrum. Ved å ta hensyn til avstander, hastighet på båt og nødvendig frekvens på avganger kan vi trekke noen konklusjoner.

- Det er nødvendig å benytte en hurtiggående (planende) båt hvis Ingierstrand og Hvervenbukta skal være med i blå ring.
- Det er lite eller ingen slakk i kjøretiden til å la båten gå innom flere steder enn de fire som er nevnt. Båten må i størst mulig grad kjøre i områder uten fartsbegrensninger, og det er kun Husbergøya som da eventuelt kunne anløpes i tillegg.
- Det er ikke mulig med mer enn to avganger fra Aker Brygge om formiddagen og to om ettermiddagen/kvelden.

Passasjergrunnlaget vil påvirkes av flere faktorer. Først og fremst er sesongen begrenset. I praksis er det tre måneder på sommeren en slik rute er aktuell. I tillegg vil været spille en stor rolle. Fra potensielt full båt på solskinsdager til tilnærmet tom båt på dager med dårlig vær. Andre faktorer som spiller inn er tilgang på parkeringsplasser ved badestrendene, busstilbudet til strendene og hvor brukerne av strendene kommer fra (om de kan gå, sykle, hoppe på bussen langs ruten eller er avhengig av bil). Vi har begrenset informasjon om de ulike faktorene, men et optimistisk estimat er 30 000 passasjerer per sesong for båttruten.

For å bidra til beslutningsgrunnlaget gjennomfører vi en forenklet samfunnsøkonomisk analyse av typen nyttekostnadsanalyse. Oppsettet for beregninger i denne rapporten følger i stor grad samme oppsett som beregningene gjort i Gundersen m.fl. (2015), hvor nytte- og kostnadskomponentene er forklart i kapittel 1.2.2. Disse komponentene er:

Nyttekomponenter:

- Trafikant- og transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Endrede eksterne kostnader

Kostnadskomponenter:

- Kontraktsfestede kostnader til båt
- Skattekostnader

Våre beregninger viser at båtkonseptet har et samfunnsøkonomisk underskudd på ca. 3,9 mill. kr per år. På nyttesiden er den største posten økt komfort til båtpassasjerer som ellers ville tatt buss. Den er verdsatt til ca. 0,4 mill. kr per år. På kostnadssiden er den største posten kontraktskostnaden, som er anslått til ca. 3,3 mill. kr per år. I tillegg kommer samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til en netto økning i forurensing, og skattekostnader som følge av at offentlige budsjetter øker utgifter (kontraktskostnader) og taper inntekter (avgifter og bompenger).

Blant de overnevnte nytte- og kostnadselementene ligger det fordelingsvirkninger mellom brukerne av båten, samfunnet for øvrig, Oslo kommune og staten. Ettersom Oslo kommune er beslutningstager, synliggjør vi de direkte endringene i inntekter og kostnader for kommunen. Vi beregner at båtkonseptet kan generere billettinntekter med ca. 0,5 mill. kr, men vil resultere i kostnader og tapte billettinntekter fra øvrig kollektivtrafikk på til sammen ca. 3,8 mill. kr. Nettokostnaden båret av kommunen er dermed anslått til ca. 3,3 mill. kr årlig.

Ved å eventuelt sløyfe Ingierstrand og Hvervenbukta som anløp, åpner det seg andre muligheter. Alle andre aktuelle destinasjoner ligger mye nærmere Oslo sentrum, og det synes mer naturlig å styrke tilbudet av saktegående ferger hvis det er et ønske om å utvide tilbudet av turmuligheter med båt. Saktegående ferger antas å gi størst opplevelsesverdi under seilasen.

Ruter har i forbindelse med sin utredning «Ruters tilbud på fjorden» (2012) konkludert med at det er nødvendig å anskaffe en fjerde øyferge for å betjene en eventuell ny badeplass på Husebergøya. Det gir i så fall handlingsrom for å kombinere en ferge for badegjester til Husebergøya med anløp på Huk og et utvalg andre destinasjoner med opplevelsesverdier for turister og innbyggere. Ruta kan da legges opp som en «blå ring» i byens skjærgård.

Som kollektivtransportmiddel er båt til Huk, Ingierstrand og Hvervenbukta fra Aker Brygge svært ineffektivt. Hvis det likevel er ønske om et slikt båttilbud ut fra tanken om at en båtreise i seg selv er en opplevelse, bør dette heller ses på som et *kulturtilbud* snarere enn et *kollektivtransporttilbud*. Da er det mye som taler for at Oslo kommune vil være mer tjent med å forsterke øyfergene som trafikkerer området nærmere byen.