



---

## Kommentarer til Saksframlegg «Anbud for båttransporten i Arendal» Til behandling i: Samferdsel- og miljøkomitéen 15.10.2019 og Fylkestinget 22.10.2019

AS Kolbjørn ser det som svært positivt at Aust-Agder Fylke og Arendal kommune nå ønsker å engasjere seg sterkt i fergetilbudet i Arendal.

Vi vil i den situasjonen gi uttrykk for vår undring over hvor lite interessert de involverte i den omfattende prosessen som har gått forut for dette saksframlegget har vært i å høste erfaringer fra selskapene som har drevet slik trafikk siden 1893.

AS Kolbjørn foretok en passasjerundersøkelse i november 2018 som dokumenterer at våre passasjerer er meget godt fornøyd med fergetilbudet og tillegger også den kulturhistoriske verdien av ferga stor vekt. Et sammendrag av resultatene fra denne undersøkelsen er tatt inn i dette dokumentet.

### 1. Kommentarer til vedtaksforslag

I saksframlegget fremmes det forslag til følgende vedtak:

**1. Anbud for båttransporten i Arendal indre havn igangsettes med utgangspunkt i et rutetilbud som kan kjøres med en utslippsfri båt. Oppstart vil være august 2022.**

Kommentar:

Et fergetilbud som beskrevet med bruk av kun en ny elektrisk drevet båt vil gi et betydelig dårligere fergetilbud enn dagens, lavere frekvens til Hisøy og lengere distanse til fergeleiet for mange siden det kun blir anløp til Kolbjørnsvik (Norodden og Gudsmedengen foreslås sløyfet).

Det er grundig dokumentert at frekvens og avstand til stoppested er de viktigste faktorene for å velge å reise kollektivt og vi mener derfor at økt trafikk er usannsynlig når det planlegges å gå i motsatt retning.

En ny båt er forutsatt å være enmannsbetjent og vil følgelig ha lavere passasjerkapasitet enn dagens ferger. I motsetning til for busstrafikk der ekstrasusser kan settes inn, må fergene i større grad være i stand til å håndtere rushtrafikk. Eksempelvis transporterte M/F Kolbjørn i størrelsesorden 2000 passasjerer daglig de travleste dagene av Arendalsuka 2019. Med et opplegg som spesifiseres i saksframlegget vil det på dager med slikt transportbehov (det gjelder også 17. mai, og arrangementer som f. eks Canal Street) være umulig å tilfredsstille kapasitetsbehovet.



## 2. Kommentarer til saksframlegget

### 3.2 Problemstillinger

Kommentarer:

#### **Vær, vind, bølger og is**

Begrepet «stående bølger» er ikke relevant i denne sammenhengen. Vi kan være enig i at bølger normalt ikke er problematisk, men selv om bølger kan bygge seg betydelig opp i kraftig vind fra nordøst, har dette ikke skapt store problemer for dagens ferger.

Det som skrives om is, er derimot direkte misvisende, det vil være isvintre med betydelig is i hele havnebassenget og påstanden om at fergetrafikken skal kunne hindre dette er feil.

Båter må også tåle kollisjon med Isflak som kommer drivende ned fra Nidelva/ Høllen.

Bildet under viser islagt byfjord isvinteren 2010 da isen lå fra før jul til over påske.

Dagens ferger er bygd for å tåle disse isforholdene og det er viktig at erfaringene fra dette trekkes inn ved spesifisering av krav til eventuelle nye ferger.





## Høvann og Lavvann

### Flytende Fergeleie i Kolbjørnsvik Prinsippkisse

Sikrere dokking fast ilandstigningshøyde, mulighet for hurtikopling for batterilading



Variierende vannstand skaper store problemer for tilgjengeligheten til fergerne, spesielt for bevegelseshemmede og passasjerer med sykler og barnevogner. Det brukes nå løse trapper både på kaiene og om bord for å løse dette problemet.

AS Kolbjørn har tatt initiativ til å få i gang arbeid med flytende fergeleie i flere år uten at det har vært noen interesse for dialog om dette fra Arendal Havn/ Arendal kommunes side. Bildene til venstre viser prinsippskisser som har vært presentert. Vårt forslag for Kolbjørnsvik er basert på løsninger brukt av fergerne i Fredrikstad og har også vært vurdert av en lokal kvalifisert entreprenør som «en mulig og grei løsning».

### Flytende Fergeleie på Tyholmen Prinsippkisse

Sikrere dokking fast ilandstigningshøyde, mulighet for hurtiglading (100-200kW)  
Standard utforming – Nye ferger tilpasses denne



Replikaferga «Framnæs» ved flytende fergekai i Kristiansund

## 4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

Betjening av Marisberg/ Vindholmen introduserer utfordringer både når det gjelder fartspotensiale og isproblematikk (is er et enda større problem utover Tromøysund enn inne i havnebassenget. Vi mener det er interessant å trafikkere disse stedene og kanskje også andre med båt, men er av oppfatningen at det, spesielt grunnet faktorene vi nevner, krever andre båter enn de som skal trafikkere havnebassenget. Det vil være større likhet med båter som skal trafikkere bryggene ut Galtesund («Pellebryggene»), Merdø og Hove.

På ruter trafikkert med denne type båter må det kunne aksepteres periodiske avbrudd grunnet isforholdene

Vi anser det også som noe underlig at man vurderer å gå fra et kommersielt fergetilbud «med marginale utgifter for kommunen og fylkeskommunen» til et opplegg hvor ifølge notatet «inntektene vil utgjøre en mindre del av det totale kostnadsbildet».



## 4.1.1 Ruteplan og bemanning



Vi er som tidligere nevnt uenige i prinsippet at basisruta skal være med 30 minutters frekvens og bare til Kolbjørnsvik og Skilsø. Denne frekvensen seiles nå i samseilingsopplegget med Skilsøferga. Erfaringen herfra tilsier at det kan bli knapp tid til lading i en slik sekvens med normal trafikk og svært vanskelig i rushtrafikk. Det skal her bemerkes at dette vil bli betydelig enklere når billettering om bord utgår.

Vi er uenige i vurderingen at «autolading» ikke anbefales. Dette prinsippet som alt er i bruk på flere ferger rundt i Norge, gjør tilkobling til lading automatisk, noe som både avlastar skipperen for en oppgave der førerhuset må forlates og som vil gi mindre effektiv tid til lading og mer tid til kai.



Figurene til venstre på denne og forrige side viser to ulike systemer for automatisk kontaktering for lading, forrige side en pantograf og her en induksjonplate. Begge løsninger forenkles betydelig når de installeres på en flytende kai.

## 4.1.2 Kaier og tilgang på strøm

Det er i saksframlegget angitt en ladekapasitet på 300 kWh, ladekapasiteten skal angis som tilført effekt f. eks. 300 kW.

I våre egne anslag har vi antatt 100 – 200 kW som tilstrekkelig, men dette avhenger av ruteopplegget og den tid dette gir til lading. Høyere effekt vil gi høyere pris.

## 4.2 Alternative løsninger og konsekvenser

Det er her antatt at tilbydere vil basere seg på 15 års nedskrivning på sine investeringer, noe som kan være tvilsomt ettersom det antas at kontraktperioden maksimalt vil være 10år.

Vi vil ikke gå nærmere inn på tallene som er presentert uten å se grunnlagt for disse.

Vi har i flere sammenhenger vist til at vi har innhentet budsjettestimater på en konvertering av Kolbjørn III til batterielektrisk framdriftssystem uten at prosjektgruppen har fattet noen interesse for dette.

Kostnad for en slik elektrifisering vil være i størrelsesorden 3-5 mill NOK, årlig tilleggskostnad, basert på 10 års nedskrivning + nødvendige fornyelser i driftsperioden ÷ reduserte driftskostnader, er da estimert til 0,4 – 0,6 mill





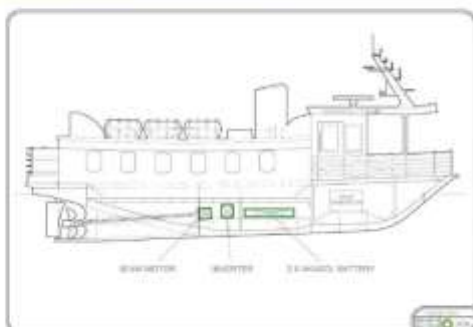
NOK pr. år. AS Kolbjørn hadde til info, totale driftskostnader på knapt 2,5 mill NOK i 2018. Kolbjørn III er bygd i 1980 og skroget kan ha minst 20 års videre levetid med riktig vedlikehold, ferga er i dag fullt nedskrevet.

Kolbjørn har siden 2016 vært i kontinuerlig kontakt med aktuelle leverandører av denne konverteringen som det går fram av bildene under:



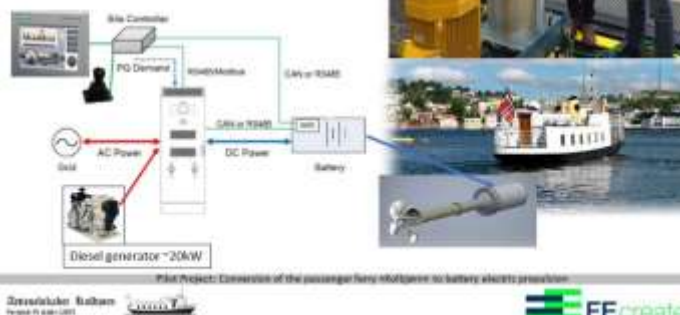
Contact: egil@zemenergy.com

**The vessel has plenty of space for batteries and an electric drive line**



Outline of electric system

- FEcreate electric motor with Katsa gearbox
- Compact battery system
- AC-DC bidirectional converter
- Switching gear for AC-grid or Diesel gen. charging
- Propulsion control system
- HMI with joystick



ZEM El motor og inverter



ZEM Batteripakke



ZEM Beltedrift system



## 3. Forslag til alternative løsninger

Følgende ble sendt ut til gruppeledere i politiske partier i Arendal kommune:

Styret i Actieselskabet Kolbjørn ønsker følgende og ber om deres partis standpunkt til følgende:

1. Det skal ikke stilles unødvendige og spesifikke krav i en anbudsinnbydelse som direkte ekskluderer dagens ferger.
2. Det fremtidige rutetilbudet for fergene skal ikke være dårligere enn dagens tilbud
3. I forbindelse med koordinering av buss og ferger skal som minimum den nåværende ordningen med fri transport av passasjerer under 30 år med AKTs periodekort, utvides til alle aldersgrupper. (Enda bedre er et fullt billettsamarbeid slik at alle typer av AKTs billetter er gyldige på fergene.)
4. Det bør startes arbeid med flytende og universelt utformede fergeleier nå.
5. Det bør tilrettelegges for et pilotprosjekt med elektrifisering av Kolbjørn III

Punktene over bør hensyntas i utformingen av en anbudsinnbydelse som kan ha potensiale til raskere gjennomføringstid og betydelig lavere kostnader enn det som er skissert i dokumentene som ble presentert på dialogkonferansen 5. juni (vedlagt her). AS Kolbjørn har levert våre kommentarer til disse dokumentene (også vedlagt her), men ikke mottatt noen respons på disse til tross for purringen.

Svarene fra politikerne er som gjengitt lenger nede i dette dokumentet er oppsummert i tabellen under:

Spørsmål	MDG	V	HOV	HP	RØD	PP	H	FRP	SV	KRF	AP	SP
1 Unødvendige krav												
2 Rutetilbud												
3 Koordinering buss												
4 Flytende fergeleie												
5 Pilot elferge												
	ENIG		ENIG (kommentar)		Se kommentar		IKKE SVAR					

En mulig løsning som ville gi en betydelig lavere økonomisk belastning for fylket og kommunen ville være å konsentrere seg om elektrisk framdrift på ferga som trafikkerer Hisøy på dagtid og la «reserveferga» seile på Skilsø om dagen. Et slik løsning vil kunne opprettholde dagens rutetilbud (evt med **mindre** justeringer for å optimalisere lading og tilpasse til AKTs bussruter).



## 4. Kopi av svarene fra gruppelederne (før valget)

Fra: Jens Aldo Carrizo-Nilsen <jens.aldo.carrizo.nilsen@mdg.no>

Sendt: 3. september 2019 10:40

Til: Fredrik Major <fredrik@major.no>

Emne: Re: Pågående planer for fremtidig ferge drift i Arendal

Hei,

På vegne av MDG gir vi full støtte i deres punkter! Lykke til!

Mvh.

Jens Aldo Carrizo-Nilsen [Jens Aldo Carrizo-Nilsen](#)

Lokallagsleder

Arendal MDG [MDG](#)

=====  
Fra: Pedersen, Pål Koren <Pal.Koren.Pedersen@arendal.kommune.no>

Sendt: 3. september 2019 12:05

Til: Fredrik Major <fredrik@major.no>

Emne: SV: Pågående planer for fremtidig ferge drift i Arendal

Hei Fredrik!

Takk for innspillene. Jeg skal svare kort ut (lengre samtaler og resonement kan vi ta senere).

1. Venstres overordnede fokus og krav i en anbudsprosess vil være (jeg går ikke inn på hvordan det skal vektes)

a. Utslippsfritt

b. Frekvens

c. Pris

d. Driftssikkerhet

e. Ved gode innspill og argumenter kan denne listen selvsagt utvides

2. Enig (se 1b)

3. Enig, flytende universelle fergeleier sikrer at flere tilbydere og flere løsninger kan vurderes. Mangfold og konkurranse er bra.

4. Tilrettelegge er et rimelig svevende begrep. Dette kan jeg ikke ta stilling til uten at det presiseres mer, men vil gjerne høre mer om det.

Vennlig hilsen

Pål Koren Pedersen [Pål Koren Pedersen](#)

Arendal Venstre [Arendal Venstre](#)

=====  
Fra: Thore Kristian Karlsen <thorekristiankarlsen@gmail.com>

Sendt: 3. september 2019 12:29

Til: Fredrik Major <fredrik@major.no>

Emne: Re: Pågående planer for fremtidig ferge drift i Arendal

Hovelistas støtter alle 5 punkter i det tilsendte brevet. Videre deler vi vurderingen i 2 av vedleggene om at det bør anskaffes en ny ferge for de lengre distansene til Merdø, Hove, Vindholmen etc.

Thore K. Karlsen, Hovelistas

[Thore Kristian Karlsen Hovelistas](#)

=====  
Fra: Tveiten, Knut Arne <Knut.Arne.Tveiten@arendal.kommune.no>

Sendt: 3. september 2019 12:47

Til: Fredrik Major <fredrik@major.no>

Emne: Re: Pågående planer for fremtidig ferge drift i Arendal

Støtter dette



Mvh Knut Tveiten. Sendt fra min iPhone

[Knut Tveiten Helsepartiet Arendal](#)

=====)=)=====

Fra: Ingebrigtsen, Jonny <jonny.ingebrigtsen@arendal.kommune.no>

Sendt: 4. september 2019 14:49

Til: 'Fredrik Major' <fredrik@major.no>; Sissener, Geir Fredrik <Geir.Fredrik.Sissener@arendal.kommune.no>; Nordli, Robert Cornelis <Robert.Cornelis.Nordli@arendal.kommune.no>; Eikin, Terje <terje.eikin@arendal.kommune.no>; Kylland, Anders <Anders.Kylland@arendal.kommune.no>; Pedersen, Pål Koren <Pal.Koren.Pedersen@arendal.kommune.no>; arendal@sv.no; thorekristiankarlsen@gmail.com; jens.aldo.carrizo.nilsen@mdg.no; Grundesen, Milly O <Milly.O.Grundesen@arendal.kommune.no>; Tveiten, Knut Arne <Knut.Arne.Tveiten@arendal.kommune.no>

Kopi: 'Sigmund Ekhougen' <sigmund.ekhougen@gmail.com>

Emne: SV: Pågående planer for fremtidig ferge drift i Arendal

Beklager noe sent svar, litt travle tider

1. Det skal ikke stilles unødvendige og spesifikke krav i en anbudsinnbydelse som direkte ekskluderer dagens ferger.

Svar: Rødt Arendal er kritiske til anbudspolitikken og filosofien om at dette vil utvikle fergetilbudene i Arendal. Rødt Arendal mener at ett samarbeid mellom eier ansatte og de bevilgende/politiske myndigheter er mer fruktbart. Rødt Arendal vil sammen med de involverte parter ha som mål å utvikle en miljøvennlig, hensiktsmessig og fremtidsrettet ferge drift i Arendal. Dette innenfor dagens eierstruktur. Å sette ferge driften ut på anbud og få nye eierkonstellasjoner som ikke har lokal forankring mener vi vil øke sjansene til at det skal tas ut profitt/overskudd av driften som tradisjonelt har hatt som mål å transportere folk.

2. Det fremtidige rutetilbudet for fergene skal ikke være dårligere enn dagens tilbud

Svar: Dette er Rødt Arendal helt enig i.

Kolbjørn er en kulturinstitusjon og identitetsskapende for folk på Hisøy

Selv med dagens drift med fossilt drivstoff (Diesel) så er ferga mye mer miljøvennlig enn å legge til rette for ytterligere biltrafikk på Hisøy.

Rutetilbudet må derfor heller økes snarere enn svekkes ikke minst for at det fortsatt skal være ett alternativ til bilen. Lokale skyttelbusser (EL) vil fremme kravet om flere avganger.

3. I forbindelse med koordinering av buss og ferger skal som minimum den nåværende ordningen med fri transport av passasjerer under 30 år med AKTs periodekort, utvides til alle aldersgrupper.

(Enda bedre er et fullt billettsamarbeid slik at alle typer av AKTs billetter er gyldige på fergene.)

Svar: Ferge og evt. buss må bli gratis for barn og ungdom. Forslaget om 10 kroners buss i Arendal bør også gjelde fergene

4. Det bør startes arbeid med flytende og universelt utformede fergeleier nå.

Svar: at dette ikke er på plass allerede. For Rødt Arendal er universell utforming av kollektivtransporten helt grunnleggende. Noe annet er ytterligere utenforskap og stigmatisering av hele grupper med mennesker som allerede har mange utfordringer.

5. Det bør tilrettelegges for et pilotprosjekt med elektrifisering av Kolbjørn III

Svar: Dette støtter Rødt Arendal opp om. Vil allikevel hevde at ferge med fossilt brensel allerede er ett mye mer miljøvennlig alternativ enn en ytterligere økt bilpark, om det er el-biler eller biler drevet med fossilt drivstoff. Det kan fort føre til miljøsnobberi å kaste seg over dyre og kompliserte løsninger fordi man ønsker å bli best i miljøkampen.

Ett siste råd fra Rødt Arendal: De ansattes medbestemmelse, lønns og arbeidsvilkår på Kolbjørn, er helt avgjørende for ett vellykket resultat. Der folk ønsker å være.

PS Medlemmene i lokallaget får blindkopi av dette svaret.

Med Kameratslig Hilsen Jonny Ingebrigtsen, leder og ordfører kandidat Rødt Arendal

=====

Liv Heidi Arnesen Hei. Vi i Pensjonistpartiet har ikke fått mail. Vi regner oss likevel for et viktig parti 😊

Vi støtter alle punkter her.

Jeg legger og ved et innlegg jeg tidligere har hatt på denne siden :



# Actieselskabet Kolbjørn

Kontinuerlig ferge drift siden 1893



Når et vernet hus skal restaureres og arbeidet settes ut på anbud så setter en krav om husets utseende etter arbeidet. Hvorfor kan ikke fylket i sitt anbud sette krav om fergenes utførelse? Er ikke Byfergene viktige for miljøet på byfjorden? Som jeg ser det er det liten vilje i bystyret for å beholde dagens ferger. Det sies at man kan la de gå ved siden av de andre.. Som en kuriositet. Det er latterlig. Kolbjørn og Tromøy er viktig infrastruktur. Sett heller opp en hurtiggående ferge til Merdø og Hove. Og gi Kolbjørn og Tromøy anbudet og dermed fylkeskommunal støtte.

=====

Geir Fredrik Sissener Hei Arendal Høyre er helt klare på at vi støtter alle de 5 punktene som er skissert fra dere 🌸

=====

Fra: Kylland, Anders <Anders.Kylland@arendal.kommune.no>  
Sendt: 4. september 2019 22:14  
Til: Fredrik Major <fredrik@major.no>  
Emne: Re: SV: Pågående planer for fremtidig ferge drift i Arendal

Vi kan slik jeg vurderer dette støtte disse punktene. Noen forhold, f.eks hva angår månedskort felles for buss og ferje ligger til fylkeskommune og AKT og beslutte, men intensjonen om det skal gjelde alle støttes fullt ut

Mvh  
Anders Kylland

=====

Fra: Myhren, Einar Krafft <Einar.Krafft.Myhren@arendal.kommune.no>  
Sendt: 5. september 2019 08:49  
Til: Fredrik Major <fredrik@major.no>  
Emne: Spørsmål om Kolbjørn

SV svarer slik på spørsmålene fra Actieselskabet Kolbjørn:

1. Det skal ikke stilles unødvendige og spesifikke krav i en anbudsinnbydelse som direkte ekskluderer dagens ferger.

Enig

2. Det fremtidige rutetilbudet for fergene skal ikke være dårligere enn dagens tilbud

Enig

3. I forbindelse med koordinering av buss og ferger skal som minimum den nåværende ordningen med fri transport av passasjerer under 30 år med AKTs periodekort, utvides til alle aldersgrupper. (Enda bedre er et fullt billettsamarbeid slik at alle typer av AKTs billetter er gyldige på fergene.)

Enig

4. Det bør startes arbeid med flytende og universelt utformede fergeleier nå.

Enig

5. Det bør tilrettelegges for et pilotprosjekt med elektrifisering av Kolbjørn III

Enig

=====

Fra: Eikin, Terje <terje.eikin@arendal.kommune.no>  
Sendt: 5. september 2019 14:42  
Til: Fredrik Major <fredrik@major.no>  
Emne: SV: Pågående planer for fremtidig ferge drift i Arendal

Slik tenker KrF?

Det skal ikke stilles unødvendige og spesifikke krav i en anbudsinnbydelse som direkte ekskluderer dagens ferger. Enig.

Det fremtidige rutetilbudet for fergene skal ikke være dårligere enn dagens tilbud

Enig

I forbindelse med koordinering av buss og ferger skal som minimum den nåværende ordningen med fri transport av passasjerer under 30 år med AKTs periodekort, utvides til alle aldersgrupper.

Uavhengig av billett type må samme billett kunne brukes på både ferje og buss i det tidsrommet den er gyldig.

Side 9 av 13



Det bør startes arbeid med flytende og universelt utformede fergeleier nå.

Det må først avklares hvem som vinner anbudet før fergeleiene kan utformes universelt. Det er viktig at det i anbudet stilles krav til universell utforming.

Det bør tilrettelegges for et pilotprosjekt med elektrifisering av Kolbjørn III

ja

=====  
5. sep. 2019 kl. 15:54 skrev Nordli, Robert Cornels <Robert.Cornels.Nordli@arendal.kommune.no>:

Hei

Her kommer mine svar.

1. Det bør ikke stilles krav som har til hensikt å utelukke dagens ferjer. Det kan bli stilt krav til el-drift, men jeg forstår det slik at dette er mulig å få til på dagens ferjer. Det bør etter min mening ikke stilles krav til at framtidige ferje bør veie mindre enn dagens ferjer, da dette vil redusere tilbudet i kuldeperioder om vinteren. Dagens ferjer evner å brøyte isen.

2. Dagens ferjefrekvens bør opprettholdes. Interessen for å benytte ferjen vil gå ned om det blir sjeldnere avganger. Heller flere enn færre.

3. Det bør være overgang fra ferje til buss, og omvendt, ved samkjøring av billettsystem. Gjerne en pilot med kr.10 for en vei.

4. Og 5. Jeg er positiv til både til pilotprosjekt knyttet til el-drift og til å igangsette arbeid med universelt utformede brygger. Dette er imidlertid et fylkeskommunalt ansvar, og bør nok besvares av andre enn meg.

Mvh

Robert Cornels Nordli

Ordfører

=====  
Senterpartiets svar.

Det er vanskelig å kunne gi noe helt klart svar uten å ha bedre bakgrunn for å svare enn det jeg har nå. I vårt program sier vi at vi vil ha flere el-ferger som knytter øyene til bysentrum.

For Senterpartiet er det viktig at Arendal er med i det grønne skifte og el-transport er slik det ser ut nå en vei å gå. Derav vår programformulering om el-ferger.

Så er det også slik at Senterpartiet mener vår kulturarv er viktig å ta vare på. Vi opplever at Kolbjørn tilhører kulturarven.

Vi ser ikke for oss annet enn at Kolbjørn blir best bevart om den utfører sitt daglige arbeid. Dersom det å elektrifisere båten ikke ødelegger noe som er viktig å ta vare på er jo dette en mulighet.

Vennlig hilsen

Arendal Senterparti

Milly Olimstad Grundesen

1. kandidat

1. Det skal ikke stilles unødvendige og spesifikke krav i en anbudsinnbydelse som direkte ekskluderer dagens ferger.

Dette er Senterpartiet enig i.

2. Det fremtidige rutetilbudet for fergene skal ikke være dårligere enn dagens tilbud

Senterpartiet er enig i dette

3. I forbindelse med koordinering av buss og ferger skal som minimum den nåværende ordningen med fri transport av passasjerer under 30 år med AKTs periodekort, utvides til alle aldersgrupper.

(Enda bedre er et fullt billettsamarbeid slik at alle typer av AKTs billetter er gyldige på fergene.)

Jeg har for lite kjennskap til dette og må evt sette meg mer inn i saken før jeg gir et svar.

4. Det bør startes arbeid med flytende og universelt utformede fergeleier nå.

Er usikker her.

5. Det bør tilrettelegges for et pilotprosjekt med elektrifisering av Kolbjørn III

Enig.



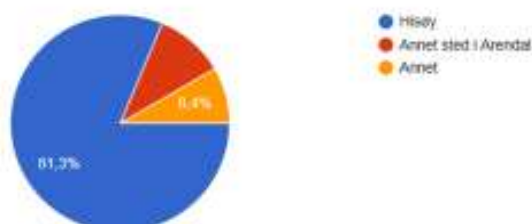
## 4. Kolbjørns passasjerundersøkelse Nov 2018 (sammendrag av svar)

Actieselskabet Kolbjørn

Passasjerundersøkelse november 2018 - Oppsummering basert på 321 svar

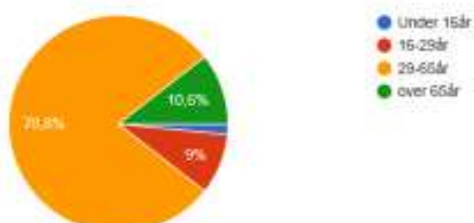
Hvor bor du

321 svar



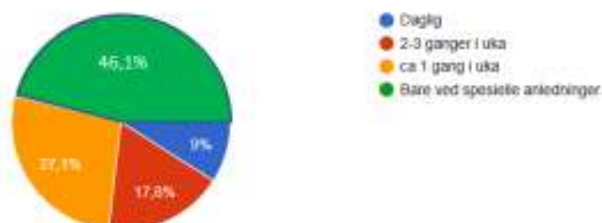
Hva er din alder

321 svar



Hvor ofte reiser du med Kolbjørn

321 svar



Hva er ditt vanligste formål med fergereisene

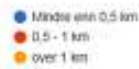
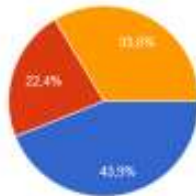
321 svar





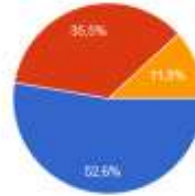
## Hvor langt fra Kolbjørnsvik er ditt startpunkt/mål på Hisøya

321 svar



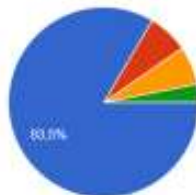
## Hvor langt fra fergeteiet på Tyholmen er ditt startpunkt/mål i Arendal

321 svar



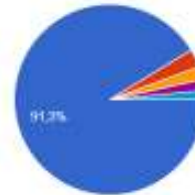
## Hvordan kommer du til fergeteiet i Kolbjørnsvik

321 svar



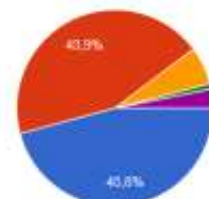
## Hvordan kommer du til/ fra fergeteiet i Arendal

321 svar



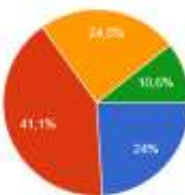
## Hvordan betaler du vanligvis for dine fergeriser

321 svar



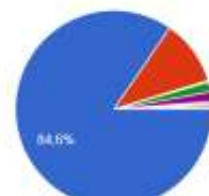
## Dersom Actieselskabet Kolbjørn får behov for kapital til oppgradering av fergemateriell, ville du være interessert i å delta i en aksjeemisjon

321 svar



## Er det forhold som gjør det vanskelig for deg å komme ombord i Kolbjørn

318 svar

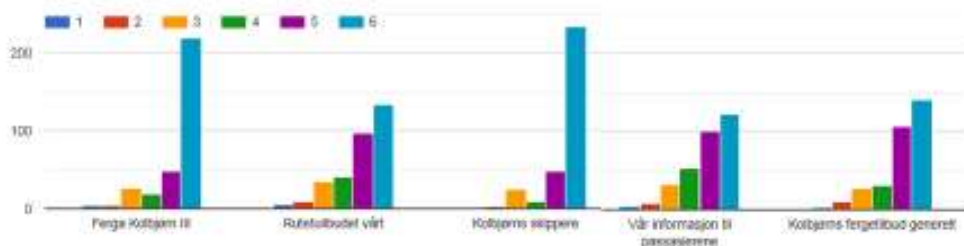


1/2 ▼





Gi din vurdering av følgende (1=dårligst til 6=best)



Ranger i hvilken grad følgende tiltak ville få deg til å bruke ferga mer (1= minst, 6=størst)

