



Fortsatt fergedrift fra Sandefjord etter 2030



Foto: Sandefjord Kommune

Forord

På oppdrag for Sandefjord kommune har Menon Economics beregnet de næringsøkonomiske effektene av fergedriften fra Sandefjord havn. Formålet med analysen er å vurdere fordeler og ulemper ved fergedriften i Indre havn i Sandefjord. I 2020 utarbeidet Menon Economics en analyse av fortsatt fergedrift i indre havn i Sandefjord etter 2025. Denne analysen er derfor en oppdatert versjon.

Erik Jakobsen har vært ansvarlig partner for prosjektet, med Henrik Motrøen Foseid som prosjektleder. Sveinung Fjose har vært kvalitetssikrer.

Vi takker Sandefjord kommune for et spennende oppdrag. Vi takker også alle intervjuobjekter for gode innspill underveis i prosessen.

Menon står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Oktober 2025

Erik Jakobsen
Prosjektansvarlig
Menon Economics

Henrik Motrøen Foseid
Prosjektleder
Menon Economics

Om Menon Economics

Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked.

Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt.

Innhold

Sammendrag	4
1 Bakgrunn	7
1.1 Fortsatt fergedrift i Sandefjord etter 2030	7
1.2 Metodisk tilnærming	8
2 Reiselivet i Sandefjord	10
2.1 Status	10
2.2 Utvikling siste 10 år	12
3 Reisende med fergen og deres forbruk	16
3.1 Utvikling i antall reisende med fergen	16
3.2 Fergepassasjerenes forbruk	17
4 Rederiets forbruk i Sandefjord	19
5 Ringvirkningseffekter	20
5.1 Totale verdiskapings- og sysselsettingseffekter	20
5.2 Lokale verdiskapings- og sysselsettingseffekter	21
6 Vurdering av effekter dersom fergetrafikken flyttes	23
7 Vedlegg	33
7.1 Kort introduksjon til ringvirkninger	33
7.2 Om Menons ringvirkningsmodell	34
7.3 Følsomhetsanalyse	34

Sammendrag

I sum dokumenterer rapporten et tydelig, løpende økonomisk fotavtrykk av fergedriften i Sandefjord. Vi beregner at Color Line og turistene genererer et forbruk på om lag 132 millioner kroner årlig i Sandefjord. Dette legger grunnlag for 27 millioner i lokal verdiskaping og omtrent 60 lokale sysselsatte i 2024, gitt de forutsetningene analysen bygger på. Ved flytting vil storparten av etterspørselen og deler av arbeidsplassene følge etter anløpet, mens lokal omsetning i sentrum og havneinntekter i Sandefjord reduseres. Motstykket er en forventning om økt lokal omsetning fra lokale reisende, frigjorte sjønære arealer og lokal miljøgevinst i Indre havn. Ettersom reisetilbudet i stor grad opprettholdes (høy andel passasjerer sier de vil reise uansett), er hovedbildet en geografisk omfordeling av effekter fremfor et strukturelt bortfall. Rapporten anbefaler ikke et bestemt utfall, men gir et grunnlag for å veie løpende ringvirkninger opp mot langsiktige by- og miljøgevinster, under eksplisitt hensyn til den viste usikkerheten.

Mandat, metode og avgrensning

Rapporten er bestilt av Sandefjord kommune for å belyse fordeler og ulemper ved fortsatt fergedrift i Indre havn etter 2030. Den oppdaterer et tidligere oppdrag i 2020 og skal fungere som kunnskapsgrunnlag for en selvstendig kommunal vurdering. Analysen består av tre hoveddeler:

1. Status og utvikling i reiselivet i Sandefjord,
2. Besøks-, forbruks- og ringvirkningsanalyse av fergedriften,
3. En vurdering av effekter dersom fergen legges ned eller flyttes til en nærliggende havn.

Datagrunnlaget omfatter intervjuer (lokale aktører, Color Line og passasjerer), statistikk for besøk/forbruk og regnskapsdata, koblet til Menons ringvirkningsmodell (ITEM).

Dagens økonomiske fotavtrykk av fergedriften

Rapporten finner at fergepassasjerene brukte rett over 90 millioner kroner i Sandefjord i 2024. Om lag 70 millioner tilfalt varehandel. Resten fordelte seg på overnatting/servering og transport. Gjennomsnittlig forbruk per passasjer i byen var nesten 90 kroner. Forbruket er sesongpreget - om lag 65 prosent i mai til oktober og usikkert på individene. Anslaget bygger på intervjuer gjennomført sommeren 2025 og trafikk tall for 2024.

Color Line betalte i 2024 26 millioner kroner i havneavgifter til Sandefjord havn og kjøpte varer og tjenester lokalt for om lag 15 millioner kroner. Samlet økonomisk «impuls» som inngår i ringvirkningsanalysen (passasjerforbruk + rederiets innkjøp og havneavgifter) utgjorde dermed om lag 130 millioner kroner.

Basert på denne impulsen beregnes 27 millioner kroner i lokal verdiskaping i Sandefjord og ytterligere 45 millioner andre steder i Norge. I Sandefjord anslås ca. 60 sysselsatte (direkte og indirekte), og 90 sysselsatte nasjonalt. Tallene for lokal verdiskaping indikerer at omtrent 24 millioner er direkte hos aktørene som mottar forbruket, mens 3 millioner oppstår hos underleverandører i kommunen. Det poengteres at dette er bruttoeffekter fra en modellberegning (ITEM).

Fergedriften inngår i en reiselivsnæring som har vokst betydelig det siste tiåret. Color Line, og tidligere Fjord Line, hadde samlet 960 millioner kroner i omsetning og 260 millioner i verdiskaping i 2023, tilsvarende henholdsvis nær 30 prosent og 25 prosent av reiselivet i Sandefjord.

Vurderte effekter ved flytting eller nedleggelse

Rapportens hoveddrøfting gjelder konsekvenser dersom anløpene i Indre havn opphører, og i stedet skjer i en nærliggende havn. Et sentralt funn er at reisetilbudet i stor grad vil bestå. Nesten 80 prosent av respondentene i passasjerundersøkelsen oppgir at det er ganske/veldig sannsynlig at de ville reist til Sverige også dersom anløpet flyttes til Larvik; 16 prosent svarer lite sannsynlig, og 7 prosent er usikre. For Sandefjord innebærer dette at store deler av passasjerforbruket følger etter anløpet, mens en mindre bynær andel, særlig knyttet til gående lokale reisende, kan falle bort.

Vi vurderer at majoriteten av passasjerenes forbruk i Sandefjord i forbindelse med fergeturene vil flyttes til ny anløpshavn. Med fortsatt godt tilgjengelige reiseveier til Sverige med bil eller ferge via Larvik, finner vi samtidig ingen tydelige indikasjoner på at handelslekkasjen vil tettes ved flytting av fergen. Det foreligger likevel forventninger om at handelsstandens tapte omsetning i Sandefjord som følger av flytting av fergen, potensielt kan dekkes inn av økt handel lokalt av sandefjordingene. Omfanget av dette er usikkert, og avhenger av lokalbefolkningens prissensitivitet og reisepreferanser.

Når det gjelder innkjøp fra rederiet, framstår volumet som relativt beskjedent og i stor grad flyttbart. Havneavgiftene tilfaller Sandefjord kun så lenge anløpet skjer i byen. Disse inntektene vil falle bort ved flytting. Når det gjelder lokal sponing og deltakelse i det lokale bylivet, er forventningene en gradvis dreining mot ny anløpshavn. Ved flytting kan likevel Color Line benytte relevante leverandører i Sandefjord, da avstanden til Larvik er kort.

Vi vurderer den kortsiktige sysselsettingseffekten i Sandefjord som moderat. Dette skyldes at Larvik som alternativ havn ligger innen pendlingsavstand. På lang sikt kan bosetting og rekruttering forskyves noe. Dette diskuteres tematisk i kapittel 6, uten presise tallanslag per deltema.

Ved en flytting av fergen vurderer vi at tilgjengeligheten for reisende i liten grad svekkes på regionnivå. Med gode alternative ruter og veivalg endrer reisetiden seg marginalt, dersom fergen flyttes til Larvik. Konsekvensene er dermed primært en geografisk omfordeling av aktivitet fra Sandefjord sentrum (handel/servering før avgang og etter ankomst) til Larvik, ikke bortfall av selve mobilitetstilbudet. Dette underbygges også av at en stor andel av passasjerene oppgir at de ville reist uansett.

Areal- og miljøhensyn ved nedlagt fergedrift i Indre havn

Rapporten peker på at terminal- og oppstillingsområdene ligger på noen av byens mest attraktive sjønære tomter. En flytting vil frigjøre arealer for en mer helhetlig sjøfrontutvikling med potensial for boliger, næring, rekreasjon og publikumsrettede funksjoner. Den ønskede effekten forutsetter god planlegging og mangfold av funksjoner. Rapporten kvantifiserer ikke arealgevinstene, men presenterer dem som en kvalitativ mulighet på «plussiden».

På miljøsidene finner vi at lokale utslipp og støy i Indre havn allerede er betydelig redusert gjennom driftstiltak og teknologi, men ikke eliminert. Sammenlignet med 2015-nivået, er utslipp til luft redusert med om lag 90 prosent i 2024. Hybride fremdriftssystemer og færre ferger på ruten er begge sentrale tiltak i utslippsreduksjonen. Sandefjord kommunes videre arbeid med utslippsreduksjoner og promotering/bruk av grønne fremdriftssystemer i maritim næring vil påvirkes av en eventuell fergenedleggelse i byen. En flytting vil i praksis fjerne lokal belastning i sentrum, men den regionale klimaeffekten er mer usikker fordi enkelte får noe lengre kjøreavstand.

Usikkerhet og robusthet i beregningene

Det er usikkerhet forbundet med estimatene fra forbruksundersøkelsen. For å synliggjøre denne usikkerheten, har vi gjennomført en følsomhetsanalyse. Dersom passasjerforbruket justeres ± 10 –50

prosent, varierer samlet turistforbruk i Sandefjord fra drøyt 50 til 140 millioner kroner. Samlede verdiskapingseffekter vil da falle innenfor et intervall mellom 30 og 90 millioner kroner totalt sett. De lokale verdiskapingseffektene i Sandefjord ligger da mellom 10 og 30 millioner kroner. For sysselsetting beregnes 70 samlede sysselsatte, som følger av passasjerforbruket i hovedgrunnlaget (i intervallet om lag 40 til 110), hvorav 25 til 70 i Sandefjord. Rapporten presiserer at ringvirkningsanalysen er en bruttoanalyse. I seg selv forteller ikke effektene noe om eventuell fortrenkning av arbeidskraft fra andre næringer, eller verdien av alternativ bruk av kapitalen.¹ Vi diskuterer likevel betydningen av alternativ bruk av havnearealene i sentrum, uten at dens verdi tallfestes.

¹ Disse resultatene omfatter kun turistforbruket. Rederiets forbruk lokalt i Sandefjord er i denne sammenhengen holdt utenfor tallene.

1 Bakgrunn

I dette kapittelet redegjør vi for prosjektets bakgrunn, og motivasjon for gjennomføring. Kapittelet beskriver videre det metodiske rammeverket analysen bygger på.

1.1 Fortsatt fergedrift i Sandefjord etter 2030

Sandefjord kommune skal vurdere om de skal holde Indre Havn åpen for fergedrift etter 2030. Rederiet Color Line med fergen Color Hybrid, benytter i dag Sandefjord Havn for fergetrafikken mellom Sandefjord og Strømstad. Sandefjord kommune har gjennom rettsforliket i «fergesaken» forpliktet seg å holde havnen åpen for fergetrafikken til og med 2030.

På bakgrunn av dette ønsker Sandefjord kommune en analyse av fordeler og ulemper ved fortsatt fergedrift i Indre Havn i Sandefjord etter 2030. Analysen skal inngå som et kunnskapsgrunnlag for at Sandefjord kommune skal kunne gjøre en selvstendig vurdering av fortsatt fergedrift i Indre Havn. Menon fikk opprinnelig dette oppdraget av Sandefjord kommune i 2020, hvor fokuset var fortsatt fergedrift etter 2025. Denne rapporten fungerer derfor som en oppdatering av den forrige analysen, med fokus på fortsatt fergedrift etter 2030. Analysen er delt inn tre hoveddeler:

- **Status og utvikling i reiselivsnæringen i Sandefjord (verdiskaping/regnskapsanalyse):** Formålet er å analysere den lokale reiselivsnæringens struktur, og vise status og utvikling innen bedriftenes nøkkeltall. Disse knytter seg til omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Videre viser vi betydningen av Color Line sin aktivitet i Sandefjord for det lokale næringslivet.
- **Besøks-, forbruks- og ringvirkningsanalyse av fergedriften i Indre Havn:** Formålet med denne analysen er å synliggjøre fergedriftens betydning for lokalt næringsliv i dag, både i tradisjonelle reiselivsbransjer som overnatting, servering og opplevelser, men også i støttenæringene som varehandel, bygg og anlegg. Sett i sammenheng med analysen for reiselivsnæringen i Sandefjord vil dette gi grunnlag for å vurdere hvor stor andel av reiselivsaktiviteten fergetrafikken legger grunnlag for lokalt.
Vurdering av effekter dersom fergen legges ned/flyttes: Formålet med dette kapittelet er å vurdere hvilke effekter en fergenedleggelse vil ha for Sandefjord kommune. Vi vurderer fergenedleggelse ut fra ulike synspunkter, som sysselsetting, forbruk, areal- og næringsutvikling, samt miljøhensyn.

Tekstboks 1: Kort om Sandefjord som havneby og fergedriftens betydning i maritim setting.

Sandefjord har lange tradisjoner som havneby, hvor særlig hvalfangsten fra midten av 1850-årene og utover 1960-årene har spilt en viktig rolle. Hvalfangsten har vært en sentral bidragsyter i den økonomiske utviklingen i Sandefjord. Hvalfangstaktiviteten hadde over 15 kokerier og 90 hvalbåter på 1920-tallet. Flere produksjonsbedrifter og verksteder nøt godt av hvalfangstvirksomheten i området.

Med nedtrapping av hvalfangstvirksomheten utover 1950-årene, og omlegging til andre maritime aktiviteter, har Sandefjord bidratt til å forbli en kystby med tydelige maritime røtter.^A Fergedriften mellom Sandefjord og Strømstad har bidratt til å synliggjøre Sandefjord som en maritim by, med sine daglige avganger.

A. Sandefjord kommune (u.d.). Tilgjengelig [her](#).

1.2 Metodisk tilnærming

Denne analysen benytter ulike datakilder. Blant disse er intervjuer av relevante næringsaktører, besøks- og forbruksstatistikk sentrale kilder. I denne delen gjennomgår vi hvordan vi benytter disse kildene.

Intervjuer

Intervjuer med ulike aktører i handels- og reiselivsbransjen i Sandefjord. Gjennom intervjuene har vi innhentet relevant informasjon om fordeler og ulemper knyttet til fortsatt ferge drift fra Indre havn, fra et lokalt perspektiv. Vi har gjennomført intervjuer med Color Line, fergepassasjerer, hoteller i Sandefjord sentrum, restauranter og lokale butikker.

Formålet med å intervju Color Line var å kartlegge deres kjøp av varer og tjenester i Sandefjord kommune, som kan knyttes til fergedriften. Videre ønsker vi å kryssjekke fergepassasjerenes forbruk opp mot deres innkjøp, samt høre deres tanker rundt omdømme og samfunnsbidrag i Sandefjord.

Ved å intervju fergepassasjerene kan vi kartlegge deres kjøp av varer og tjenester i forbindelse med reisen med fergen, både i Sandefjord kommune og i Sverige. Kjøpene avhenger av hvor passasjerene kommer fra, som gjør at vi må skille passasjerene i følgende grupperinger:

- **Lokale Sandefjordinger:** Denne gruppen vil mest sannsynlig bruke minimalt med penger i Sandefjord tilknyttet fergeturen. Bakgrunnen for dette er at de bor i Sandefjord, og trenger derfor ikke overnatting. Det er videre rimelig å anta at disse mest sannsynlig vil planlegge slik at de kan gå/kjøre rett om bord på fergen. Det kan være grunn til å tro at denne gruppen ville brukt mer penger i Sandefjord dersom fergen ikke gikk fra Sandefjord, og at det er noe handelslekkasje i forbindelse med fergedriften.²
- **Dagsturister med fergen som ikke er innbyggere:** Denne gruppen vil bruke penger i Sandefjord tilknyttet fergeturen. Det kan likevel hende at de legger igjen noe penger – eksempelvis bensin – eller annen småhandel.
- **Overnattingsturister:** Fergepassasjerer som overnatter i Sandefjord legger igjen mer penger enn de overnevnte gruppene. Disse bruker hovedsakelig penger på overnatting og restaurantbesøk.

Intervjuene med fergepassasjerene er gjennomført om bord på Color Line sin ferge i månedene juli, og august 2025. Turene dekker tur-retur Sandefjord-Strømstad og ble gjennomført i de to månedene på lørdager. Gjennom intervjuene har vi kartlagt deres forbruk i forbindelse med reisen, reisemønster og holdninger. Erfaringsvis legger de reisende igjen mer penger i helgene, og mer i sommerhalvåret enn vinterhalvåret. Vi tar høyde for dette ved å justere forbrukstallet til et gjennomsnittlig daglig forbruksestimat i løpet av 2024. Samlet sett svarer undersøkelsen for 470 reisende med fergen.

Formålet med å intervju hoteller, restauranter, butikker og andre relevante aktører i Sandefjord kommune har vært å få et mer detaljert inntrykk av fergedriftens betydning for reiselivet spesielt, og næringslivet generelt i Sandefjord. I 2020 ble intervjuene i større grad brukt til å kalibrere forbruksestimatene. I denne analysen har vi derfor lent oss på det metodiske grunnlaget fra 2020-analysen. Tiden har derfor i større grad blitt benyttet til semistrukturerte intervjuer med relevante aktører i Sandefjord.

² Det er usikkerhet knyttet til hvor stor denne gruppen er. Funn fra spørreundersøkelsen indikerer at om lag 10 prosent av de reisende er fra Sandefjord. Color Line sin passasjerstatistikk viser samtidig at om lag 55 prosent av de reisende er tilknyttet Vestfold og Telemark fylke.

Besøks- og forbruksdata

Med utgangspunkt i informasjon innhentet gjennom intervjuene med passasjerene og data innhentet fra Color Line og kommunen på antall besøkende beregner vi det samlede omfanget av de reisendes forbruk i Sandefjord.

Regnskapsdatabase og Menons ringvirkningsmodell

For å beregne hvor mye verdiskaping og sysselsetting de reisende med fergen mellom Sandefjord og Strømstad understøtter, baserer vi oss på regnskapsinformasjon om alle regnskapspliktige foretak i Sandefjord kommune. Denne informasjonen er innhentet gjennom Menons regnskapsdatabase, som viser komplette regnskaper for alle regnskapspliktige foretak tilbake til 1992. Bedriftene er kategorisert etter deres verdikjedetilhørighet, hvor reiselivsnæringen er én av 13 verdikjeder i databasen. Med utgangspunkt i nøkkelstatistikk for reiselivsnæringen i Sandefjord beregner vi samlet direkte verdiskaping og sysselsetting i Sandefjord som følge av fergeturismen.

Resultatene av analysen beskrevet over legger grunnlaget for beregning av ringvirkningseffekter. Ved hjelp av Menons ringvirkningsmodell beregner vi verdiskapings-, sysselsettings- og skatteeffekter på kommunalt, regionalt og nasjonalt nivå uendelig mange ledd bakover i verdikjeden. Modellen baserer seg på SSB sine kryssløpstabeller, som viser omfanget av leveranser mellom norske næringer.

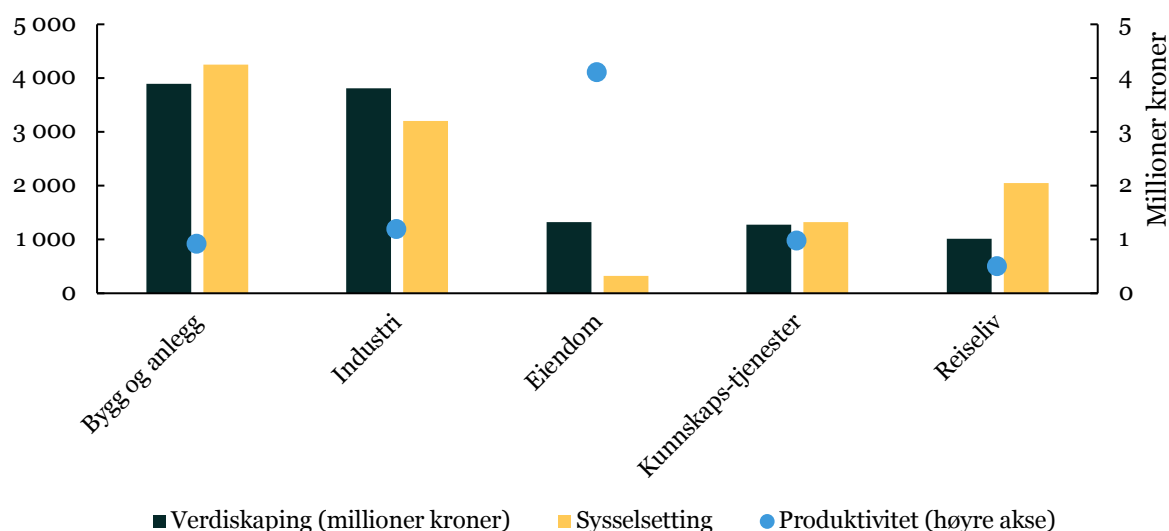
2 Reiselivet i Sandefjord

I dette kapittelet beskriver vi reiselivsnæringen i Sandefjord kommune i dag, og dens utvikling de siste årene. Reiselivsnæringen deles inn i fem bransjer; overnatting, servering, opplevelser, formidling og transport. Varer og tjenester fra disse bransjene bidrar til å dekke de mest sentrale behovene i forbindelse med en reise. Bransjene leverer også viktige tjenestefunksjoner til lokalbefolkningen som går på restaurant, kino eller benytter lokal taxitjeneste. Reiselivsnæringen påvirkes altså av både lokalbefolkningen og tilreisende.

2.1 Status

Reiselivsnæringen i Sandefjord hadde i løpet av 2023 verdiskaping på om lag 1 milliard kroner. Samlet sett utgjør dette 4 prosent av all verdiskaping i næringslivet i Sandefjord dette året. Til sammenligning genererte de største næringene i kommunen, 3,9 og 3,8 milliarder kroner i verdiskaping. Dette var bygg- og anleggsnæringen, samt industrinæringen. Figuren under illustrerer verdiskaping, sysselsetting og produktivitet i de fire største næringene i Sandefjord i 2023, samt reiselivsnæringen.

Figur 1: Verdiskaping, sysselsetting og produktivitet i de fire største næringene i Sandefjord og reiselivsnæringen i 2023. Kilde: Menon Economics³



Dersom vi ser på sysselsetting, utgjør reiselivsnæringen en betydelig større andel på om lag 8 prosent av privat sysselsetting i kommunen. Disse utgjør rett i overkant av 2 000 personer. Sammenlignet med verdiskaping utgjør altså reiselivsnæringen en vesentlig større andel av privat sysselsetting. Dette indikerer at reiselivsnæringen i Sandefjord er arbeidsintensiv. Dette er en normal egenskap ved reiselivsnæringen på tvers av landets kommuner.

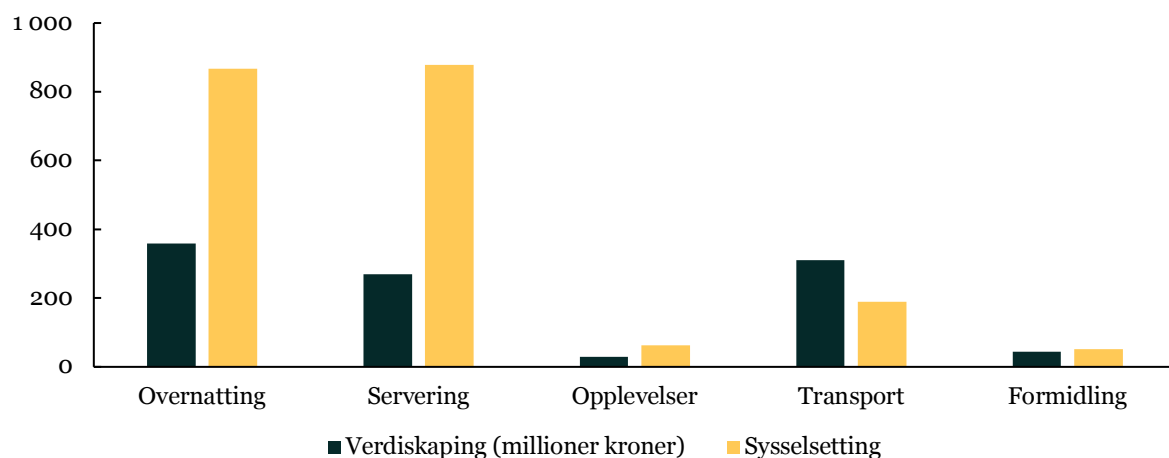
De blå punktene i figuren over illustrerer næringenes *arbeidskraftsproduktivitet*, og kan leses av figurens høyre akse. Produktivitet defineres som verdiskaping per sysselsatt, og er en viktig økonomisk variabel, fordi den illustrerer hvor mye verdiskaping man får ut av humankapitalen som anvendes i en næring. Ettersom reiselivsnæringen er arbeidsintensiv, indikerer dette lav produktivitet, relativt til

³ Vi beregner i denne sammenhengen arbeidskraftsproduktivitet som verdiskaping per sysselsatt. Arbeidskraftsproduktivitet skiller seg fra totalfaktorproduktivitet, som også tar hensyn til kapitalens bidrag i produksjon, og fanger dermed opp vekst som ikke kan forklares av økt bruk av arbeidskraft eller kapital, men teknologiske, organisatoriske eller andre forbedringer. SSB (2017). Tilgjengelig [her](#).

mange andre næringer. Vi finner at reiselivsnæringen i 2023 hadde en samlet produktivitet på om lag 490 000 kroner. Til sammenligning ligger den gjennomsnittlige produktiviteten i norsk fastlandsøkonomi nærmere 1,5 millioner kroner i 2023. Samtidig er det viktig å understreke at reiselivsnæringen har høy andel sesong- og deltidsansatte. Verdiskapingen per årsverk vil derfor være vesentlig høyere for reiselivsnæringen, enn per sysselsatt.

Figuren under viser hvordan verdiskapingen og sysselsettingen i reiselivsnæringen i Sandefjord fordelte seg på bransjene. Vi finner at overnattingsbransjen var den største bransjen, målt i verdiskaping. Næringen utgjorde om lag 360 millioner kroner i verdiskaping i 2023. Transport og servering utgjorde henholdsvis 301 og 270 millioner kroner. Opplevelses- og formidlingsbransjen var minst, med henholdsvis 30 og 40 millioner kroner i verdiskaping.

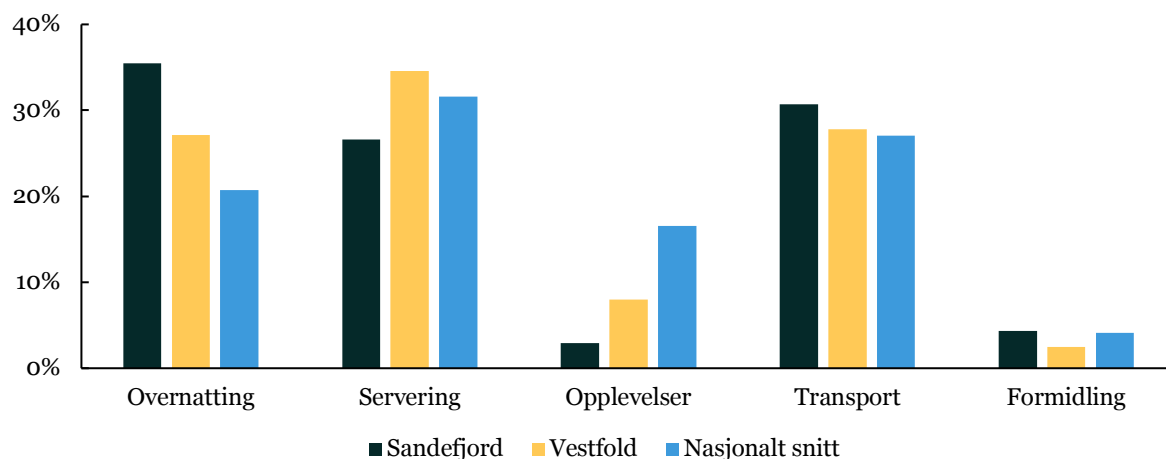
Figur 2: Verdiskaping (mill. kroner) og sysselsetting (antall) per reiselivsbransje i Sandefjord i 2023. Kilde: Menon Economics



Når det gjelder sysselsetting var det serveringsbransjen som var størst i 2023, på om lag 900 sysselsatte. Ser vi på overnatting og servering under ett, utgjør disse om lag 85 prosent av samlet sysselsetting i reiselivsnæringen. Vi finner at opplevelser og formidling kun sysselsatte henholdsvis 60 og 50 personer.

Bransjesammensetningen i reiselivsnæringen varierer betraktelig på tvers av regioner. Dette skyldes en rekke faktorer, hvor geografi og tilbudene på stedet er sentrale drivere. Figuren under viser hvordan verdiskapingen i Sandefjord fordeler seg på bransjer, sammenlignet med Vestfold fylke og Norge som helhet. Overordnet finner vi at overnattingsbransjen, transport og formidling utgjør en større andel av samlet verdiskaping i Sandefjord enn Vestfold sett under ett og det nasjonale gjennomsnittet. På den annen side er opplevelses- og serveringsbransjen relativt sett små i Sandefjord, sett opp mot Vestfold fylke som helhet og det nasjonale snittet.

Figur 3: Samlet verdiskaping i reiselivet i Sandefjord i 2023 fordelt på bransjer, sammenlignet med Vestfold som helhet og nasjonalt gjennomsnitt. Kilde: Menon Economics



I Sandefjord er fergerederiene Color Line og Fjord Line sentrale aktører i reiselivssammenheng. Aktørene er forbundet med reiselivsnæringens transportbransje. Gjennom Menons regnskapsdatabase finner vi at både Color Line og Fjord Line aktørene hadde en omsetning på 960 millioner kroner i 2023. Dette tilsvarer nesten 30 prosent av omsetningen i reiselivsbransjen i kommunen. Disse aktørene hadde en samlet verdiskaping på 260 millioner kroner i 2023, som tilsvarer 25 prosent av verdiskapingen i reiselivsnæringen.

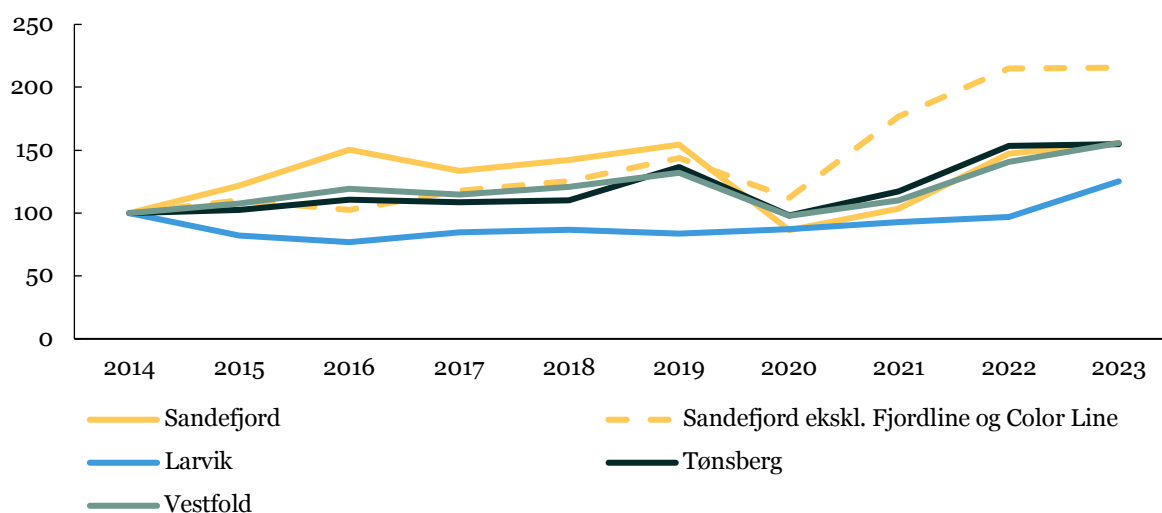
I 2023 delte Color Line og Fjord Line fergedriften mellom Sandefjord og Strømstad, til og med november. Med nedleggelse av Fjord Line er Color Line eneste operatør fra dette tidspunktet. Fokuserer vi kun på Color Line finner vi at deres verdiskaping utgjorde om lag 25 prosent av verdiskapingen i reiselivsnæringen, med 262 millioner kroner. På den annen side hadde Fjord Line negativ verdiskaping på rett over 2 millioner kroner i 2023.

2.2 Utvikling siste 10 år

Verdiskaping

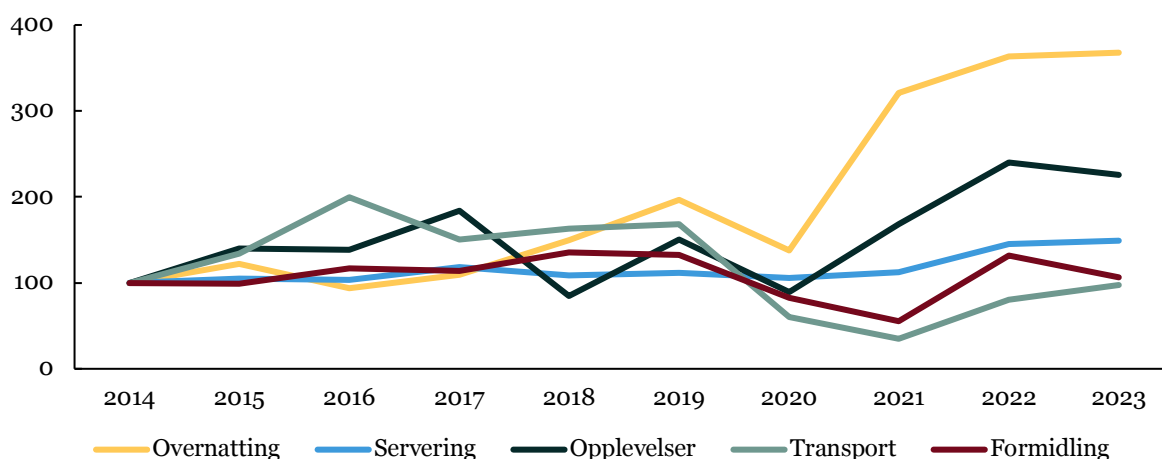
De siste ti årene har reiselivsnæringen i Sandefjord hatt en betydelig vekst. Fra 2014 til 2023 vokste verdiskapingen i Sandefjord med nærmere 60 prosent. Figuren under viser utviklingen i reiselivsnæringen i Sandefjord, sammenlignet med nærliggende kommuner. Vi finner at veksten har vært nokså lik, men at Sandefjord ligger noe over nabokommunene. Over perioden har verdiskapingen i reiselivsnæringen vokst med 25 prosent i Larvik og 55 prosent i Tønsberg. I Vestfold som helhet har verdiskapingsveksten ligget omkring 60 prosent.

Figur 4: Indeksert utvikling i verdiskaping i Sandefjord, Larvik, Tønsberg og Vestfold fylke som helhet. Kilde: Menon Economics



Fokuserer vi på den bransjespesifikke utviklingen i reiselivsnæringen i Sandefjord, finner vi at veksten over den siste tiårsperioden i stor grad drives av enkeltbransjer. Figuren under viser indeksert utvikling i verdiskaping per reiselivsbransje i Sandefjord mellom 2014 og 2023. Vi finner at det er overnattingsbransjen som har hatt den sterkeste veksten i perioden, med godt over 260 prosent. Opplevelser og servering har hatt en vekst på henholdsvis 130 og 50 prosent i samme periode, mens formidling har vokst med rett under 10 prosent. Transportbransjen har opplevd et marginalt fall i verdiskaping over perioden, på 2 prosent.

Figur 5: Indeksert utvikling i verdiskaping per reiselivsbransje i Sandefjord. Referanseåret 2014 = 100. Kilde: Menon Economics

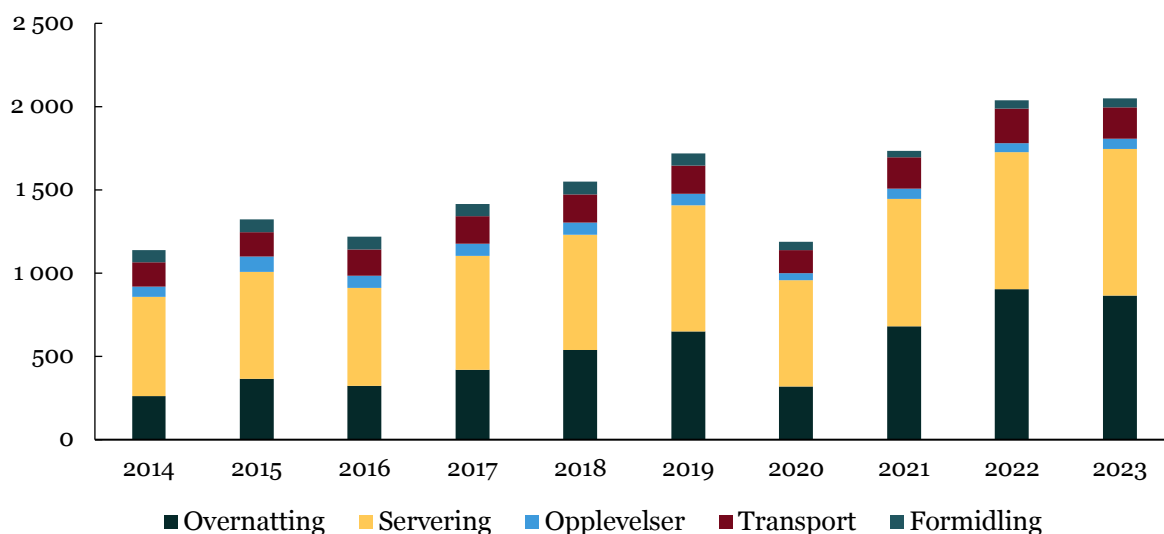


Sysselsetting

Retter vi fokuset på sysselsetting finner vi at reiselivsnæringen overordnet sett har hatt en positiv sysselsettingsutvikling siden 2014. Figuren under illustrerer antall sysselsatte i reiselivsnæringen årlig siden 2014, fordelt på bransjer. Samlet sett har næringen vokst med over 900 sysselsatte i perioden. Av disse er det betydelige forskjeller på tvers av bransjene. På lik linje med utviklingen i verdiskaping, vist over, er det overnattingsbransjen som i stor grad driver veksten i sysselsetting i næringen. Siden 2014 har det tilkommet over 600 nye sysselsatte i bransjen. Nest størst var serveringsbransjen, med vekst på 280 sysselsatte over perioden. Transportbransjen har hatt en vekst på 40 sysselsatte, mens

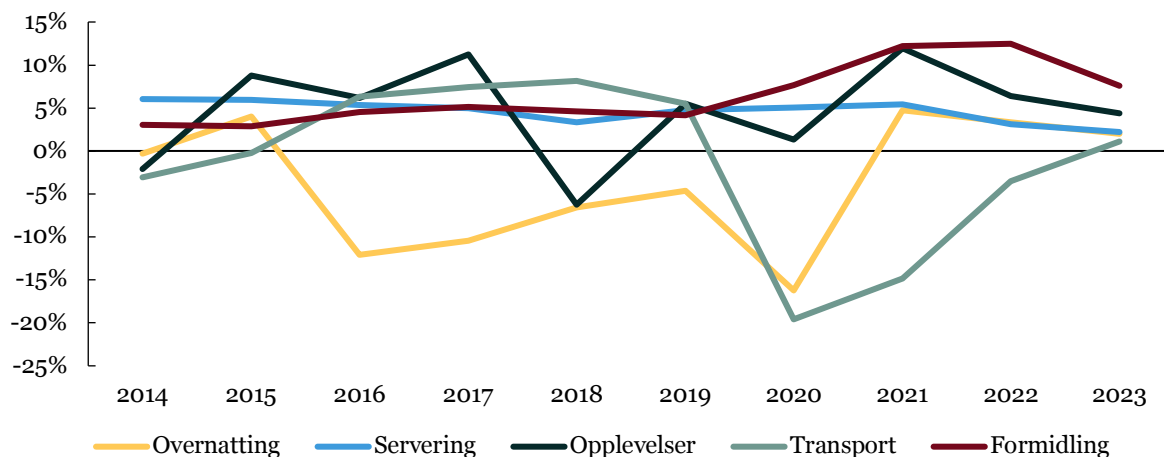
opplevelses- og formidlingsbransjen har færre sysselsatte i 2023 enn i 2014. Til sammen er det om lag 20 færre sysselsatt i disse to bransjene i 2023, enn i 2014.

Figur 6: Utvikling i sysselsetting i reiselivsnæringen i Sandefjord for perioden 2014 til 2023, fordelt på bransje. Kilde: Menon Economics



I 2023 var alle reiselivsbransjene i Sandefjord lønnsomme. Samlet sett lå lønnsomheten (driftsmarginen) på om lag 2 prosent. Formidling var den bransjen med høyest lønnsomhet, på om lag 8 prosent. Opplevelser hadde en lønnsomhet på 4 prosent, mens servering og overnatting lå på 2 prosent.

Figur 7: Utvikling i lønnsomhet (driftsmargin) per reiselivsbransje i Sandefjord mellom 2014 og 2023. Kilde: Menon Economics



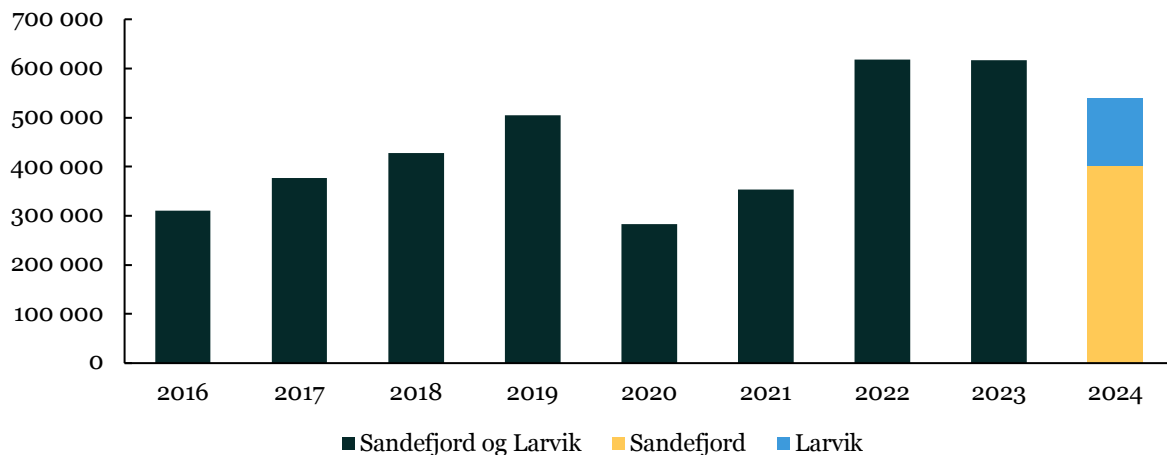
Reiselivet som helhet har hatt positiv lønnsomhet over hele perioden fra 2014 til 2023, med unntak av pandemiårene 2020 og 2021. Utover disse to avviksårene har lønnsomheten i reiselivsnæringen i Sandefjord variert mellom 0 og 5 prosent over perioden. Til sammenligning er gjennomsnittlig driftsmargin for norsk næringsliv i Fastlands-Norge utenom finansielle foretak på 6,8 prosent i 2023.⁴

⁴ SSB (2023). Tilgjengelig [her](#).

Gjestedøgn på hotell

For å få et inntrykk av hvordan reiselivet i Sandefjord har utviklet seg til 2024, inkluderer vi her en figur over antall hotellovernattinger for perioden 2016 til 2024. Figuren viser antall hotellovernattinger for reiselivsregionen Sandefjord/Larvik⁵, og gjelder samlet for kommunene for perioden 2016 til 2023. Tallene for 2024 viser fordeling mellom Sandefjord og Larvik.

Figur 8: Antall hotellovernattinger i Sandefjord og Larvik i perioden 2016 til 2024. 2024 viser fordeling mellom Sandefjord og Larvik. Kilde: SSB, bearbeidet av Menon Economics⁶



Som figuren over viser har utviklingen i antall gjestedøgn på hotellene i Sandefjord og Larvik utviklet seg med samme overordnede trend som reiselivsnæringens verdiskaping i Sandefjord. I 2023 hadde hotellene i byene totalt nesten 620 000 overnattinger, omtrent det samme som i 2022. Hotellene kunne også vise til positiv vekst før pandemien, før en tilnærmet halvering i hotellovernattinger i 2020.

I 2024 var det om lag 540 000 hotellovernattinger i de to kommunene, som tilsvarer et fall på 12 prosent, eller ca. 75 000 overnattinger siden 2023. Av de to kommunene var omtrent 75 prosent av hotellovernattingene i Sandefjord. Hotellene i Sandefjord hadde til sammen 400 000 gjestedøgn i 2024, mot Larviks 140 000 gjestedøgn.⁷

Dersom vi sammenligner med nasjonale tall, finner vi at veksten i hotellovernattinger i Sandefjord/Larvik mellom 2023 og 2024 var svakere enn utviklingen i landet som helhet. På landsbasis vokste antall hotellovernattinger med 6 prosent fra 2023 til 2024.⁸ Mens den som nevnt falt med 12 prosent i Sandefjord/Larvik.

⁵ SSB (2024). Tilgjengelig [her](#).

⁶ Figuren ekskluderer overnattinger knyttet til camping, da tallene er mangelfulle. Fordeling mellom Sandefjord og Larvik er kun tilgjengelig fra og med 1.1.2024.

⁷ Oslofjord Convention Center (OCC) er plassert i Sandefjord, og har hele 9 000 sengeplasser, og preger derfor utviklingen i hotellovernattinger i kommunen. Vi har ikke hatt mulighet til å skille antall overnattinger hos OCC fra øvrig reiselivsrettet overnattingsvirksomhet.

⁸ SSB (2024). Tilgjengelig [her](#).

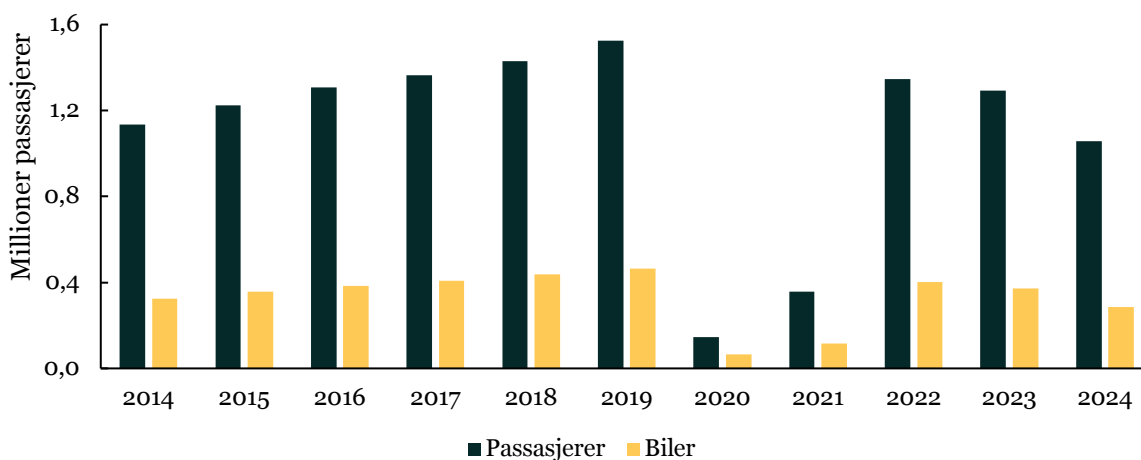
3 Reisende med fergen og deres forbruk

I dette kapitlet beskriver vi omfanget av reiser med fergen mellom Sandefjord og Strømstad over tid, og beregner det samlede økonomiske bidraget passasjerene og Color Line har på næringslivet i Sandefjord kommune.

3.1 Utvikling i antall reisende med fergen

I figuren nedenfor viser vi oversikt over fraktete passasjerer og biler i perioden 2014 til 2024. Tallmaterialet inkluderer både reisende med Color Line og Fjord Line.

Figur 9: Utvikling i antall reisende med fergene mellom Sandefjord og Strømstad, samt antall biler fraktet, for perioden 2014 til 2024. Kilde: Sandefjord kommune, bearbeidet av Menon Economics

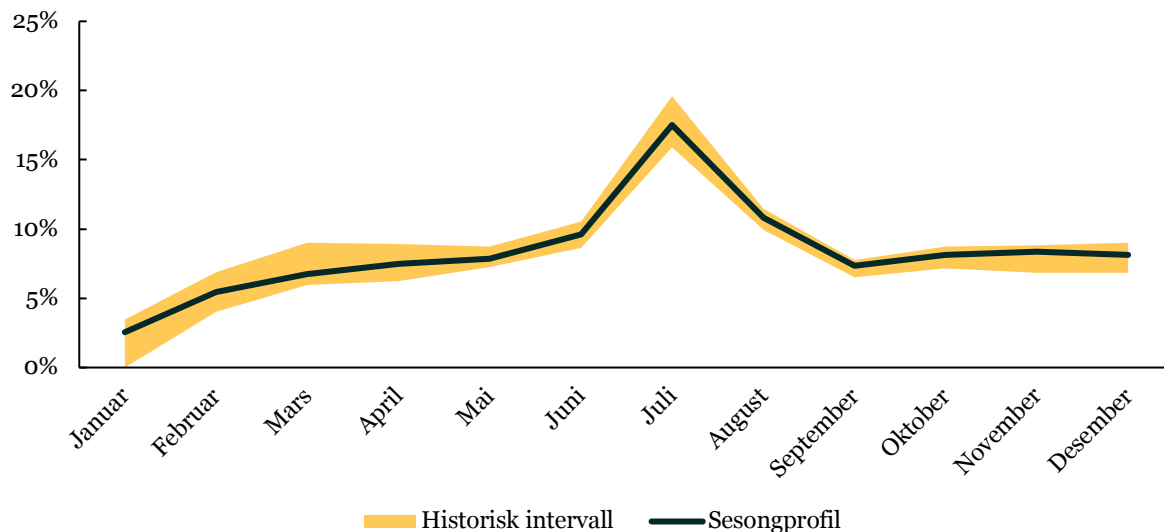


Av figuren over kommer det frem at 2024 var det året hvor det ble fraktet færrest passasjerer, over hele perioden (utover pandemiårene 2020 og 2021). I perioden 2014 til 2019 var det relativt jevn vekst i antall passasjerer fraktet, med vekstrater mellom 4 og 8 prosent årlig. Antall fraktete passasjerer nådde samtidig toppen i 2019, med 1,5 millioner passasjerer. Mellom 2019 og 2020 falt antall passasjerer med 90 prosent. I 2022 var turismen tilbake på 2019-nivåer, kun 10 prosent lavere enn toppåret. Siden 2022 har det blitt fraktet færre og færre passasjerer årlig, med 2024 som svakeste år over hele perioden. Ikke unaturlig er både bortfallet av Fjord Line i 2023, og kun én ferge i drift blant årsakene for færre passasjerer i 2024.

Dersom vi ser kun på utviklingen i antall fraktete passasjerer knyttet til Color Line mellom Sandefjord og Strømstad de siste årene, finner vi en motsatt trend. Mellom 2023 og 2024 økte Color Line antall fraktete personer fra 880 000 i 2023 til over 1 million i 2024. Siden 2019 har også passasjerfrakten i stor grad vært preget av aktiviteten til Color Line, hvor Color Line sin passasjerfrakt har utgjort 70 prosent eller mer av den totale årlige passasjerfrakten.

Figuren under illustrerer sesongprofilen for når på året det er størst trafikk i forbindelse med fergen. I snitt er det sommermånedene juni, juli og august som er de travleste månedene i løpet av året. Trafikken er lavest i januar, og relativt stabil ellers i året. Siden 2014 finner vi at juli måned utgjør nesten 20 prosent av totalt antall passasjerer i året, mens januar utgjør i snitt 3 prosent. Resten av månedene varierer mellom 5 og 8 prosent.

Figur 10: Gjennomsnittlig sesongprofil for reisende med fergene mellom Sandefjord og Strømstad for perioden 2014 og 2024 (blå linje). Pandemiårene 2020 og 2021 holdt utenfor statistikken. Gult område indikerer historisk intervall i samme periode. Kilde: Sandefjord kommune, bearbeidet av Menon Economics

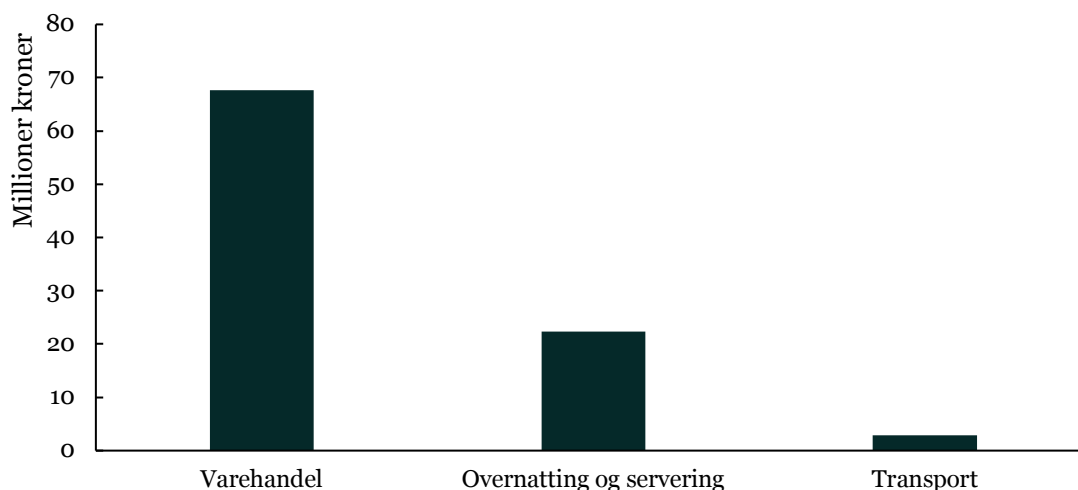


Figurens gule felt viser det historiske intervallet mellom 2014 og 2024, med unntak av pandemiårene 2020 og 2021. Det relativt smale gule feltet beskriver at trafikken er stabil over tid, med tydelige sesongsvingninger. Vi finner at variasjonen har vært størst i løpet av vintermånedene januar, februar og mars, og minst sensommeren og høstmånedene.

3.2 Fergepassasjerenes forbruk

For å finne et estimat på hvor mye penger som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune som følge av fergedriften, har vi kartlagt fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord. Vi har gjennomført intervjuer med fergepassasjerer på Color Line sin ferge mellom Sandefjord og Strømstad i juli og august 2025. Den innhentede forbruksstatistikken, og oversendt informasjon om antall passasjerer som har reist med fergen i 2024, danner grunnlag for denne analysen. Vi beregner at fergepassasjerene hadde et samlet forbruk på rett over 90 millioner kroner i løpet av 2024.

Figur 11: Fergepassasjerenes samlede forbruk i Sandefjord i 2024, fordelt på kategorier. Kilde: Menon Economics



Av figuren over finner vi at fergepassasjerene i løpet av 2024 har brukt penger på varehandel, overnatting og servering, samt transport i Sandefjord i forbindelse med reisen. Samlet sett beregner vi at varehandel i Sandefjord utgjør om lag 70 millioner kroner i samlet forbruk, mens overnatting og servering og transport utgjør henholdsvis 20 og 3 millioner kroner.⁹

Vi beregner et gjennomsnittlig forbruk per passasjer i Sandefjord i løpet av 2024 på nesten 90 kroner, som tilsvarer en økning på drøyt 10 prosent siden 2019. Forbruket varierer også på tvers av uke- og helgedager og sesong. Vi beregner at 65 prosent av forbruket fant sted i løpet av sommerhalvåret (mai til oktober), mens resterende 35 prosent i vinterhalvåret.^{10, 11}

Gjennom intervjuer med lokale reiselivs- og handelsaktører i Sandefjord kommer det fram at flere ser på forbruket til fergepassasjerene som en god inntektskilde. Samtidig beskriver aktørene at denne kundegruppen utgjør en mindre andel av deres totale antall besøkende.

Gjennom spørreundersøkelsen har vi også innhentet informasjon om turistenes forbruk i Sverige. Resultatene indikerer at fergepassasjerenes samlede forbruk i Sverige er vesentlig høyere enn forbruket i Sandefjord. Resultatene indikerer at fergedriften er en betydelig kilde til handelslekkasje, til tross for at fergeaktiviteten også gir lokale effekter i Sandefjord.¹²

⁹ Undersøkelsen fra 2020 viste at om lag 20 prosent av forbruket var knyttet til varehandel. Denne andelen finner vi å være om lag 75 prosent i denne undersøkelsen. Utvalgsskjevheter, sesongvariasjoner og respondentenes egenrapporteringssevne og hukommelse er alle faktorer som påvirker nøyaktigheten i tallene. Forskjellene kan både skyldes reelle endringer i forbruksmønstre, og metodiske forhold.

¹⁰ Utgangspunktet for beregning av fergepassasjerenes gjennomsnittlige forbruk er spørreundersøkelse besvart av fergepassasjerene i juli og august 2025. Spørreundersøkelsen svarer for 470 reisende. Direkte fra spørreundersøkelsen beregner vi et gjennomsnittlig forbruk på 134 kroner per passasjer i Sandefjord. Ettersom spørreundersøkelsen på lørdager, justerer vi ned forbruket, for også å ta høyde for hverdager. Vi antar her at forbruket i hverdager er halvparten av hva det er på helgedager. Fra dette beregner vi et gjennomsnittlig forbruk per ukedag på 96 kroner i løpet av sommerhalvåret. Vi antar videre at det gjennomsnittlige dagsforbruket på vinteren er 80 prosent av hva det er i løpet av sommerhalvåret. Dette gir oss et vektet gjennomsnittlig forbruk gjennom året på 88 kroner per passasjer per dag i Sandefjord.

¹¹ Det er forbundet usikkerhet i forbruksestimatene. For å synliggjøre denne usikkerheten, har vi gjennomført en følsomhetsanalyse, hvor vi trekker i forbruksestimatene. Følsomhetsanalysen finnes i rapportens vedlegg.

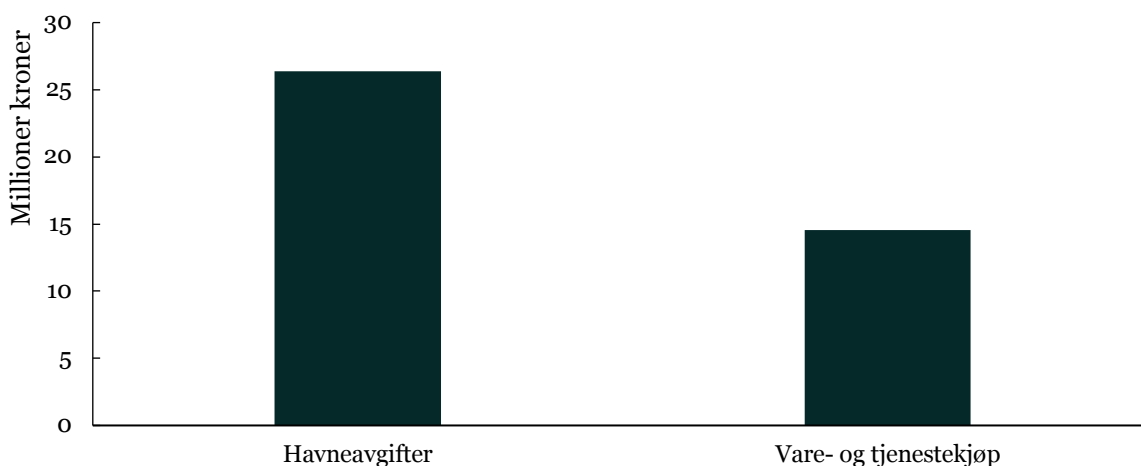
¹² Det er forbundet betydelig usikkerhet i estimatene av fergepassasjerenes forbruk i Sverige. Av hensyn til dette har vi her valgt å ikke presisere eksakte estimater på dette forbruket.

4 Rederiets forbruk i Sandefjord

I tillegg til fergeturistene, har Color Line som rederi forbruk i Sandefjord. For å estimere effektene av rederiets aktivitet på næringslivet i Sandefjord i løpet av 2024, har vi mottatt data på deres samlede vare- og tjenestekjøp fra lokale leverandører. I tillegg til informasjon om vare- og tjenestekjøp lokalt, har vi mottatt informasjon om deres betaling av havneavgifter i Sandefjord i løpet av 2024. Disse dataene danner grunnlaget for denne analysen. Vi finner at rederiet hadde samlede kostnader knyttet til drift av fergen mellom Sandefjord og Strømstad på rett over 40 millioner kroner i 2024.

Color Line sine kostnader i forbindelse med driften av fergen mellom Sandefjord og Strømstad knytter seg hovedsakelig til kjøp av varer og tjenester lokalt, i tillegg til betaling av havneavgifter. Avgiftene knyttes til havnetilgangen i Sandefjord, mens vare- og tjenestekjøpene omfatter andre kjøp fra lokale leverandører i Sandefjord. Figuren under oppsummerer Color Line sine kjøp av varer og tjenester i Sandefjord i 2024, og deres betaling av havneavgifter. Figuren under oppsummerer fordelingen mellom havneavgifter og vare- og tjenestekjøp.

Figur 12: Color Line sitt forbruk i Sandefjord, fordelt på havneavgifter og vare- og tjenestekjøp.
Kilde: Color Line



Samlet sett finner vi at Color Line betalte 26 millioner kroner i avgifter i løpet av 2024 til Sandefjord havnevesen. I Sandefjord fordeler havneavgiftene seg mellom bil-, passasjer-, vare- og ISPS-vederlag, farvannsavgift, husleieinntekter og andre kostnader. Bilvederlag beregnes per bilenhet, og relateres til kostnader forbundet med motorkjøretøyer som losses eller lastes til/fra offentlige kaier i Sandefjord havnedistrikt. Passasjervederlaget belastes alle skip som frakter passasjerer over offentlige og private kaier. Kaivederlag er en avgift som betales per døgn skipene ligger til kai. Varevederlag er avgifter på import og eksport via fergeruten, mens farvannsavgift for Sandefjord kommunes sjøområder beregnes etter fartøyetts bruttotonnasje.

Vi finner videre at Color Line kjøpte varer og tjenester for om lag 15 millioner kroner av lokale leverandører i løpet av 2024. Med innsyn i Color Line sine innkjøp hos lokale leverandører i 2024 blir det tydelig at aktivitetene dekker et bredt spekter av leverandører, innen en rekke ulike næringer. Samlet sett bidrar leverandørene til å legge grunnlag for Color Line sitt tilbud ombord på fergen. Av leverandøroversikten finner vi aktører innen varehandel, overnatting, blomsterleveranser, renhold, sikkerhetstjenester, i tillegg til en rekke andre aktiviteter.

5 Ringvirkningseffekter

I dette kapittelet beskrives verdiskapings- og sysselsettingseffektene som understøttes av turistenes og rederiets kjøp av varer og tjenester lokalt i Sandefjord i løpet av 2024. Analysen gjennomføres ved hjelp av Menons ringvirkningsmodell¹³, hvor vi beregner økonomisk aktivitet som følge av fergedriften, også blant underleverandører i Sandefjord og i andre kommuner i Norge.

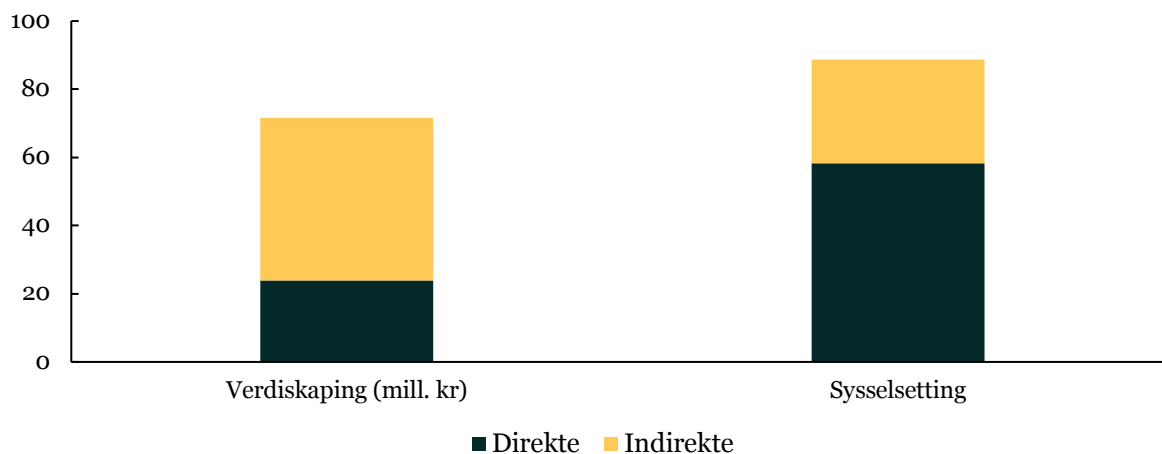
5.1 Totale verdiskapings- og sysselsettingseffekter

Som tidligere beskrevet har Color Line sine fergepassasjerer, og Color Line selv, forbruk i land i forbindelse med fergeaktiviteten. Det samlede forbruket i 2024 beregner vi til å utgjøre om lag 132 millioner kroner, som også inkluderer rederiets betaling av avgifter til Sandefjord havn.

Samlet sett beregner vi at turistenes forbruk, og Color Line sitt vare- og tjenestekjøp la grunnlag for nærmere 72 millioner kroner i verdiskaping, og om lag 90 sysselsatte.¹⁴ Av disse effektene var 61 millioner kroner i verdiskaping og 72 sysselsatte tilknyttet turistenes forbruk. Øvrig verdiskapings- og sysselsettingseffekter var tilknyttet rederiets vare- og tjenestekjøp. Enkelt forklart er verdiskaping den verdien som blir igjen i selskapet, etter at man trekker fra utgifter til selskapets kjøp av varer og tjenester. Verdiskapingen dekker derfor i all hovedsak lønnskostnader og overskudd til eierne (EBITDA), i tillegg til skatt betalt av lønnen og overskuddet.

Av samlede ringvirkningseffekter var 24 millioner kroner i verdiskaping og 58 sysselsatte hos foretakene turistene og rederiet handlet med. Dette er verdiskaping og sysselsetting som genereres hos restauranter, butikker, serveringssteder og rederienes leverandører lokalt i Sandefjord. Dette er illustrert som direkte effekter i figuren under.

Figur 13: Direkte og indirekte verdiskapings- og sysselsettingseffekter som følger av turistenes og rederiets forbruk i Sandefjord. Kilde: Menon Economics



Figuren over illustrerer også de indirekte verdiskapings- og sysselsettingseffektene. Dette er ringvirkningseffekter som understøttes av at bedriftene hvor turistene og rederiene har handlet, kjøper varer og tjenester fra sine leverandører, og dem fra deres leverandører igjen. Indirekte effekter kan også

¹³ Se vedlegg for beskrivelse av Menons ringvirkningsmodell.

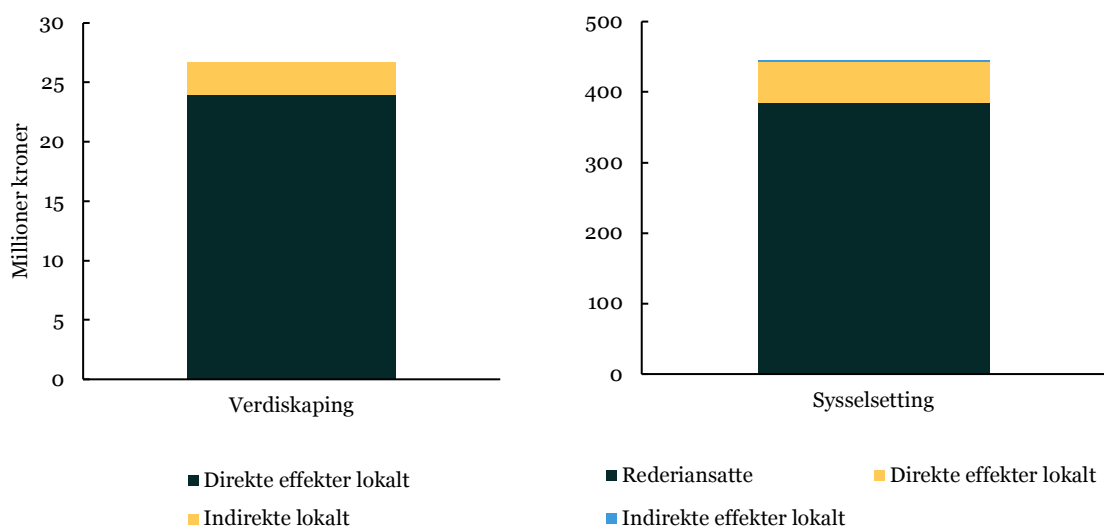
¹⁴ I denne analysen har vi ikke beregnet effekter av havneavgifter Color Line betaler til Sandefjord havn. Disse inntektene går til å drifte havnen. Overskudd av driften kan likevel brukes til å finansiere øvrig drift av kommunen.

omtales som *oppstrømseffekter*. Vi beregner disse indirekte effektene til å utgjøre 48 millioner kroner i verdiskaping og 30 sysselsatte, som følger av turistenes og rederiets forbruk.

5.2 Lokale verdiskapings- og sysselsettingseffekter

Ved hjelp av Menons geografiske modul i ringvirkningsmodellen, kan vi beregne hvordan ringvirkningseffektene fordeler seg på tvers av landets kommuner. Mens alle de direkte effektene finner sted i Sandefjord, finner de indirekte effektene sted i langt større grad utenfor Sandefjord. Av de samlede ringvirkningseffektene (direkte og indirekte) finner vi at 27 millioner kroner i verdiskaping og 60 sysselsatte finner sted i Sandefjord kommune. Resterende verdiskapingseffekter på 45 millioner kroner og 30 sysselsatte finner sted i andre kommuner i Norge. De indirekte effektene i Sandefjord utgjorde 3 millioner kroner i verdiskaping og 2 sysselsatte. Disse direkte og indirekte *lokale* effektene i Sandefjord er illustrert av figurene under.¹⁵

Figur 14: Verdiskapings- og sysselsettingseffekter i Sandefjord som følger av turistenes forbruk og Color Line sitt forbruk lokalt i løpet av 2024. Kilde: Menon Economics og Color Line



Av de samlede sysselsettingseffektene beskrevet over, inkluderer ikke disse tallene de ansatte som direkte er ansatt i Color Line i Sandefjord. I 2024 hadde Color Line 385 ansatte med bostedsadresse i Sandefjord.¹⁶ Av figuren over til høyre er dette illustrert som *rederiansatte*. Totalt har Color Line 132 sysselsatte med bosted og arbeidssted i Sandefjord. De med bostedsadresse i Sandefjord med arbeidssted andre steder arbeider på Color Line sine øvrige linjer, som går mellom Oslo og Kiel og mellom Larvik/Kristiansand og Hirshals.

¹⁵ Det er viktig å understreke at det foreligger usikkerhet i beregningene, ettersom dette er modellberegninger. Usikkerheten er imidlertid redusert, som følge av at Menons modellapparat tar hensyn til at produksjon fordeler seg på ulike geografiske avdelinger internt i et selskap. Modellen tar utgangspunkt i hvordan aktiviteten er spredt på alle geografiske enheter i alle selskaper i Norge.

¹⁶ Basert på sysselsettingsstatistikk tilsendt fra Color Line i Sandefjord.

All næringsøkonomisk aktivitet bidrar med inntekter til det offentlige. Aktivitetene generer inntekter til staten, fylkeskommunene og hver enkelt kommune. Basert på de overnevnte sysselsettingstallene beregner vi en skatteinntekt til Sandefjord kommune på om lag 32 millioner kroner.^{17, 18}

¹⁷ Her tar vi utgangspunkt i en gjennomsnittlig årslønn i 2024 på 741 000 kroner, og minstefradrag på 104 450 kroner. Smarte Penger (2025). Tilgjengelig [her](#). Bostedskommunene mottar om lag 73 000 kroner i skatt (om lag 11 prosent av alminnelig inntekt) i 2024. Skatteetaten (2024). Tilgjengelig [her](#).

¹⁸ Rederienes havneavgifter er også en inntektskilde for Sandefjord kommune. Dersom vi også inkluderer havneavgiftene, øker de totale kommunale inntektene til Sandefjord kommune til rett under 60 millioner kroner i 2024.

6 Vurdering av effekter dersom fergetrafikken flyttes

Bakgrunnen for denne vurderingen er at Sandefjord kommune vurderer hvorvidt de skal forlenge tilbudet om fergetrafikk etter 2030. I tråd med oppdragsbeskrivelsen vurderer vi derfor hvordan en slik beslutning vil påvirke de effekter vi har beregnet av fergetrafikken i dag. Vi må understreke at analysen er komplisert, og at usikkerheten er betydelig. Drøftelsene i dette kapittelet er derfor teoretiske og konseptuelle, hvor verdsettelse av potensielle effekter holdes utenfor.

Per i dag eksisterer det et marked for fergetrafikk mellom vestsiden av Oslofjorden og Sverige. Dersom Sandefjord kommune velger å avvikle fergetrafikken fra sin by, vil markedet mest sannsynlig fortsette å eksistere. Dersom det blir tilfelle, er det rimelig å anta at fergetrafikken vil flyttes til en annen nærliggende havn, som Larvik. I dag går Color Lines ferger til Danmark fra Larvik og Kristiansand.

I dette kapittelet drøfter vi effekter av følgende:

- Sysselsetting i Color Line og på fergen
- Color Line sine kjøp av varer og tjenester i Sandefjord
- Fergepassasjerenes konsum
- Alternative reiseruter
- Klynge- og skalaeffekter
- Havnearealenes betydning i Sandefjord sentrum
- Miljøeffekter

Sysselsetting i Color Line og på fergen

Selv om fergetrafikken skulle legges ned i Sandefjord, er det ikke grunn til å anta virksomheten forsvinner fra regionen. Bakgrunnen for dette er at Color Lines alternative fergeleie i Larvik er i relativt kort geografisk avstand til Sandefjord. Larvik er kun 19 minutter kjøreavstand fra Sandefjord. Å flytte er en stor beslutning for mange, og det er derfor lite trolig at en betydelig andel av Color Lines 385 ansatte i rederiene som i dag er bosatt i Sandefjord vil velge dette som alternativ, dersom Color Line flytter fergedriften til Larvik. Det er likevel rimelig å anta at en større andel av de ansatte i rederiet vil vurdere å flytte dersom et alternativt fergeleie etableres lenger unna enn Larvik. Samtidig er det rimelig å anta at yngre ansatte i Color Line har større tilbøyelighet til å flytte enn eldre og etablerte.

På lengre sikt kan det imidlertid være grunn til å anta at den fergerelaterte sysselsettingen i Sandefjord vil reduseres som følge av følgende faktorer:

- Color Line kan ha ønske om å ansette personer som bor i kommunen de har en betydelig aktivitet i.
- Personer som får jobb i Color Line eller fergen velger å bosette seg i Larvik, da det gir kort reisevei.
- Personer som bor i Larvik og kommunene rundt kan ha større tilbøyelighet til å søke jobb i Color Line eller på fergen, ettersom det gir kort reisevei.

På sikt kan derfor antallet som arbeider i rederiet eller på fergen reduseres, dersom Sandefjord kommune velger å ikke forlenge avtalen etter 2030.

Color Lines vare- og tjenestekjøp lokalt

Sammenlignet med Color Line sine totale innkjøp, er deres innkjøp i Sandefjord relativt beskjedent. Som profesjonelle innkjøpsorganisasjoner velger Color Line trolig de leverandørene som gir forventet kvalitet til lavest mulig pris. Leverandørene som i dag holder til i Sandefjord vil trolig kvalifisere som leverandører selv om Color Line skulle velge å flytte driften. Vi mener det derfor er rimelig å anta at en stor del av kjøpene vil kunne videreføres ved nedleggelse av fergeaktiviteten i Sandefjord. Den relativt korte avstanden til Larvik understøtter også påstanden om at flere sentrale vare- og tjenesteleverandører som holder til i Sandefjord kan fortsette med dette.

Samtidig kommer det frem av innkjøpene til Color Line at det foretas en del sponsing av lokalt idretts- og kulturliv. I intervjuer understrekes det at dette skyldes et ønske om å bidra med noe tilbake til byen, og at dette ønsket også øker tilbøyeligheten til å velge en leverandør fra Sandefjord, dersom pris og kvalitet ellers er likt. Dersom fergeaktiviteten legges ned i Sandefjord vil særlig omfanget av lokal sponsing reduseres. Det samme gjelder andre vare- og tjenesteleverandører i Sandefjord, men vil i større grad gjøre seg gjeldende dersom avstanden til fergen eller rederiet er avgjørende for pris og kvalitet. Dette kan eksempelvis være transporttjenester eller matleveranser.

For Sandefjord havn vil inntektene knyttet til fergedriften bortfalle i sin helhet. Dette er naturlig, da disse er knyttet direkte opp mot det enkelte anløp til havnen. For Sandefjord havn innebærer dette en inntektsreduksjon på opp mot 30 millioner kroner årlig. Enkelte av våre intervjuobjekter nevner at havneinntektene i dag bidrar til å drifte nødvendige tjenester ved havnen, som ikke direkte knyttes til fergedriften. Per i dag eier og forvalter Sandefjord havn 12 båthavner.¹⁹ Bortfallet av fergedriften vil trolig ha en innvirkning på hvordan Sandefjord havn innretter øvrig tilbud for å kompensere for deler av inntektsbortfallet.

Fergepassasjerenes konsum

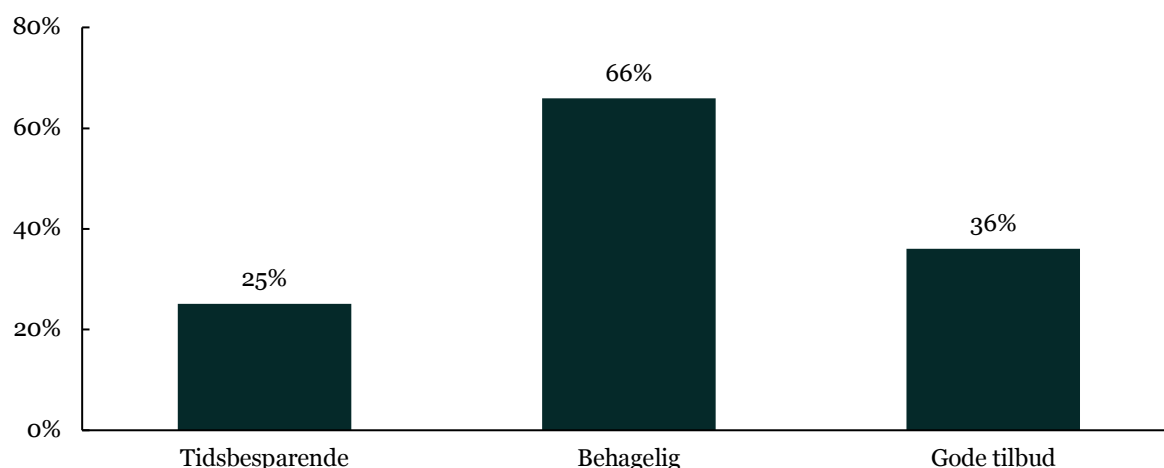
Ifølge SSB brukte nordmenn i 2024 om lag 9,7 milliarder kroner på grensehandel i Sverige. Dette er en økning på 20 prosent siden 2023.²⁰ Fergepassasjerene som reiser med fergen mellom Sandefjord og Strømstad gjennomfører mye av handlingen på fergen og i Sverige. I den sammenheng gjør vi her en vurdering av effekter på konsum både i Sverige og i Sandefjord, dersom Sandefjord kommune vedtar å legge ned fergedriften.

Gjennom intervjurunden med fergepassasjerene kom det fram at nærmest 2/3 av respondentene reiser med fergen fordi det er behagelig. Figuren under illustrerer grunner til at fergepassasjerene velger å reise med fergen.

¹⁹ Sandefjord kommune (u.d.). Tilgjengelig [her](#).

²⁰ SSB (2025). Tilgjengelig [her](#).

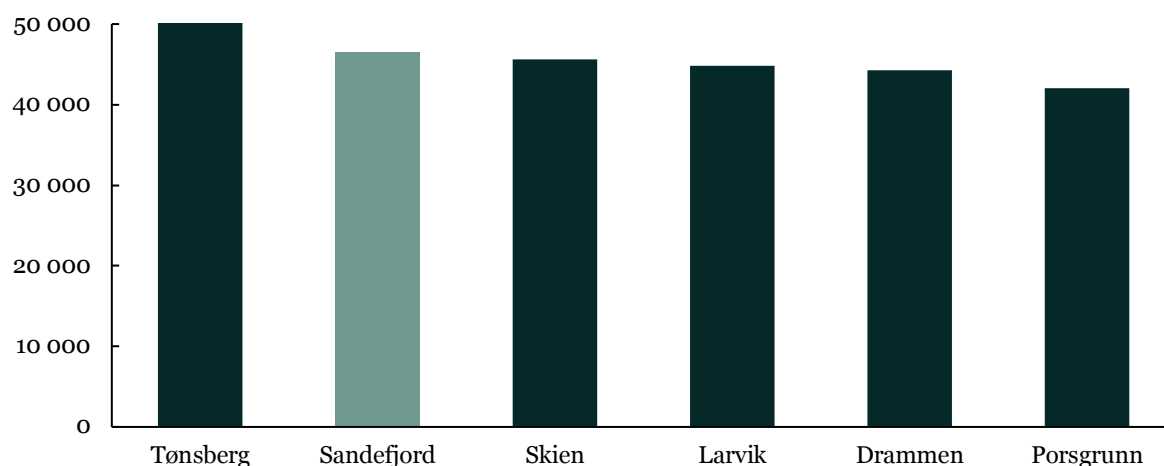
Figur 15: Grunner for at fergepassasjerene velger å reise med fergen (flere valg mulig). Kilde: Menon Economics



I undersøkelsen gjennomført i 2020 oppga respondentene 52 prosent av respondentene at gode tilbud var en viktig grunn for reisen. I 2025 oppgir derimot kun 36 prosent av respondentene det samme. I 2020 oppga om lag 20 prosent av respondentene at tidsbesparelse var viktig. Denne andelen har økt til 25 prosent i 2025. I 2025 oppgir 66 prosent av respondentene at den viktigste årsaken for å reise er at det er behagelig. Denne andelen var på 43 prosent i 2020. Resultatene indikerer at gode tilbud har blitt mindre viktig enn tidligere, og tyder på at de reisende er mindre prissensitive enn tidligere. Det er likevel viktig å presisere at utvalgsskjevheter kan påvirke resultatene.

For å gi et tydeligere bilde av handelsmønstrene til Sandefjordingenes innbyggere, i tillegg til å vurdere hvorvidt fergedriften bidrar til å styrke handelslekkasjen til Sandefjord kommune, sammenligner vi omsetningen i butikkhandelen per innbygger i Sandefjord, Drammen, Tønsberg, Skien, Larvik og Porsgrunn.²¹ Dersom fergedriften er en kilde til handelslekkasje er det rimelig å anta at lokal handel per innbygger i Sandefjord vil være lavere enn i sammenlignbare kommuner.

Figur 16: Omsetning av butikkhandel (matvarer, vin og brennevin) per innbygger i Sandefjord i 2023, sammenlignet med andre byer. Kilde: Menon Economics



²¹ Omsetningsdata tar utgangspunkt i Menons regnskapsdatabase. Vi inkluderer bedrifter som tilfaller SSB sine næringskoder 47.111 og 47.251. Kodene omfatter butikkhandel med vekt på nærings- og nytelsesmidler, samt vin og brennevin. Figurens nevner er SSB sin befolkningsstatistikk. SSB (2025). Tilgjengelig [her](#).

Av figuren kommer det frem at omsetningen i butikkhandel per innbygger i Sandefjord i 2023 var på omkring 46 500 kroner. Blant kommunene vi sammenligner med, var det bare i Tønsberg at omsetningen per innbygger var høyere, på 50 000 kroner. Av sammenlignbare kommuner lå omsetningen per innbygger mellom 42 000 kroner og 50 600 kroner i 2023. I 2018 var gjennomsnittlig omsetning per innbygger i Sandefjord kommune lavest av de utvalgte kommunene. I Tønsberg og Sandefjord har omsetningen per innbygger vokst med henholdsvis 40 og 50 prosent, målt i løpende kroner.

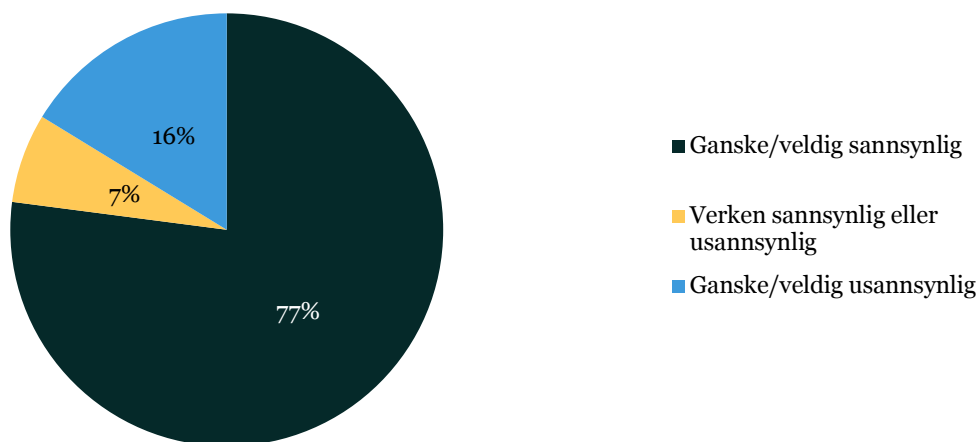
Det samlede konsumet knyttet til fergetrafikken er beregnet til å utgjøre rett over 90 millioner kroner i 2024 i Sandefjord. Ved nedleggelse av fergen vil høyst trolig majoriteten av dette forbruket flyttes til fergens nye anløpshavn. Reduksjonen i forbruk vil være et tap for reiselivet og handelsstanden i Sandefjord. Det er her viktig å presisere at det er usikkerhet knyttet til hvor mye av dette forbruket som går tapt for Sandefjord, og avhenger i stor grad av kundegruppenes størrelse og adferd.

Nabobyen Tønsberg har en handelsnæring på tilnærmet lik størrelse som Sandefjord (gitt definisjonen over). I tillegg til dette finner vi gjennom Menons regnskapsdatabase at Tønsbergs serveringsbransje er nesten 50 prosent større enn i Sandefjord, målt i omsetning i 2023. En sentral forskjell mellom byene er fraværet av fergedrift fra Tønsberg. For Sandefjord kan dette være en indikasjon på at fergen fungerer som en kanal for handelslekkasje. Dersom fergevirksomheten skulle bli vedtatt nedlagt i Sandefjord, kan en del av konsumet som i dag skjer i Sverige, trolig komme det lokale næringslivet i Sandefjord til gode. På den måten kan en fergenedleggelse i Sandefjord motvirke hele eller deler av det tapte forbruket som fergepassasjerene i dag legger igjen i byen. Argumentet underbygges av våre intervjuobjekter, som peker på at fergen konkurrerer direkte med lokale handelsaktører og serveringssteder, særlig i julebordsesongen. Av sistnevnte beskriver intervjuobjektene at flere lokale næringslivsaktører i Sandefjord velger å legge sine julebord til fergen, som følge av dens helhetstilbud. Et bortfall av fergen i Sandefjord kan derfor frigjøre deler av dette markedet til aktørene i sentrum.

Til tross for at flere av våre intervjuobjekter beskriver fergedriften som en sentral kilde til handelslekkasje, trekker andre frem at svakere norsk kronekurs mot svenskekronen og lavere prisforskjeller mellom Norge og Sverige enn tidligere, at handelslekkasjen fra Sandefjord er overdrevet. Aktørene trekker eksempelvis frem Vinmonopolet i Sandefjord sin størrelse som en indikator på sterk lokal etterspørsel. I forlengelsen av dette beskriver aktørene at fergedriften i større grad legger grunnlag for reiselivsvirksomhet, enn for handelslekkasje. Det er derfor forbundet betydelig usikkerhet omkring både størrelsen på handelslekkasjen, og hvor mye som potensielt kan tettes ved fergenedleggelse.

Samtidig som mange av de reisende med fergen utgjør en gruppe prissensitive konsumenter, indikerer spørreundersøkelsen at omfanget av prissensitive passasjerer er mindre enn før pandemien. Det er likevel utfordrende å si noe konkret om hvordan forbruket vil påvirkes dersom fergedriften flyttes fra Sandefjord. For å kartlegge passasjerenes alternative forbruk, ble passasjerene i spørreundersøkelsen bedt om å svare på hvor sannsynlig det er at de hadde dratt til Sandefjord og/eller Sverige dersom fergen *ikke* hadde gått mellom Sandefjord og Strømstad, men mellom Larvik og Strømstad. Figuren under viser hvordan respondentene har svart på dette spørsmålet.

Figur 17: Respondentenes svar på spørsmålet «Dersom fergen ikke hadde gått mellom Sandefjord og Strømstad, men mellom Larvik og Strømstad, hvor sannsynlig er det at du ville reist til Sverige med fergen uansett? N = 449. Kilde: Menon Economics



Figuren over viser at nesten 80 prosent av respondentene sier det er ganske eller veldig sannsynlig at de ville reist til Sverige, om fergen flyttes til Larvik. 7 prosent av respondentene er usikre på hvordan de ville forholdt seg til endringen, mens resterende 16 prosent av respondentene oppgir det som ganske eller veldig usannsynlig at de ville reist med fergen, dersom den flyttes til Larvik.

Mens det på et overordnet plan er nokså bred enighet om at de reisende ville fortsatt å reise til Sverige med fergen om den flyttes til Larvik, er det forskjell i svarene avhengig av hvor passasjerene er fra. Av respondentene fra Sandefjord (om lag 10 prosent av respondentene), oppgir om lag 60 prosent det som ganske eller veldig sannsynlig at de vil fortsette å reise til Sverige med fergen. Av passasjerene fra andre steder enn Sandefjord oppgir om lag 80 prosent det samme. Tilsvarende oppgir nesten 40 prosent av sandefjordingene det som ganske/veldig usannsynlig at de vil fortsette å reise med fergen om den flyttes, mens kun 15 prosent av respondentene fra andre steder svarer det samme. Av gruppen sandefjordinger som ikke lenger vil ønske å reise med fergen, vil en andel antakelig fortsatt reise til Sverige med bil, via Horten. Det er likevel usikkerhet forbundet med hvor stor denne gruppen er.

For å kunne vurdere hvorvidt en nedleggelse av fergedriften vil bidra til å begrense handelslekkasjen, må vi vurdere hvilke alternativer personer fra Sandefjord har for reiser til Sverige er, og vurdere hvor prissensitive de er. Per i dag kan Sandefjordinger alternativt reise til Sverige med bil via Bastøfergen (mellom Horten og Moss) eller benytte fergetrafikk via en annen by enn Sandefjord. Biltur og Bastøfergen er i dag den raskeste måten å reise fra Sandefjord til Strømstad, med en forventet reisetid på 2 timer og 39 minutter.²² Dersom reisende likevel velger fergen fra Sandefjord, skyldes dette trolig at tilbudene på kjøp av varer og tjenester ombord i fergen er bedre, eller at reisekostnaden er lavere. Til tross for antydninger til lavere prissensitivitet blant passasjerene siden før pandemien, finner vi gjennom passasjerundersøkelsen og erfaringer fra handelsmønstre med tilgrensende kommuner at den handelslekkasjen som i dag eksisterer, ikke i noen særlig grad vil tettes ved flytting av fergedriften til Larvik. Dette må ses i sammenheng med at en betydelig andel av de reisende fortsatt vil ha privatøkonomiske incentiver til å handle i Sverige. Det er likevel nærliggende å tro at en del av Sandefjordingene som i dag reiser med fergen vil reise sjeldnere dersom fergedriften flyttes. Sandefjordinger som velger å reise sjeldnere til Sverige vil trolig legge igjen mer penger lokalt enn tidligere.

²² Google Maps. Tilgjengelig [her](#).

Det er forskjell i forbruk blant ulike turistgrupper i Sandefjord. For å tydeliggjøre hvordan ulike passasjergrupper påvirker konsumet i Sandefjord, kan vi skille mellom de viktigste reisemønstrene og hvordan deres konsum i Sandefjord påvirkes av en eventuell fergenedleggelse. Dette er oppsummert i tabellene under, hvor vi skiller mellom norske og utenlandske (hovedsakelig svenske) reisende, samt gående og bilister. Blant norske passasjerer vil trolig den gående turistgruppen påvirke handel og reiseliv positivt i Sandefjord ved fergenedleggelse. For denne gruppen blir terskelen for å reise med fergen større. Sandefjordingene med tilgang til bil vil trolig fortsette å reise til Sverige som før, enten via Larvik med Color Line-fergen eller Horten/Moss-fergen. Deres forbruk i Sandefjord antas derfor å være nokså uendret.

Norske turister	Gående	Bilister
Sandefjordinger	Vil i mindre grad reise med fergen, positivt for handel i Sandefjord.	Nokså uendret
Fra andre steder i Norge	Tapt for Sandefjord (liten)	Tapt for Sandefjord (liten)

Som tidligere vist vil turistene, uavhengig av hjemsted, i stor grad fortsette å benytte fergetilbudet dersom den legges ned i Sandefjord. For norske turister med bosted utenfor Sandefjord, vil trolig deres forbruk flytte etter. For reiseliv og handel i Sandefjord vil nedleggelse av fergen trolig medføre et tap for Sandefjord. Vi vurderer likevel betydningen av dette som nokså marginal, da gruppene ifølge vår undersøkelse legger igjen begrenset med midler i Sandefjord i dag.

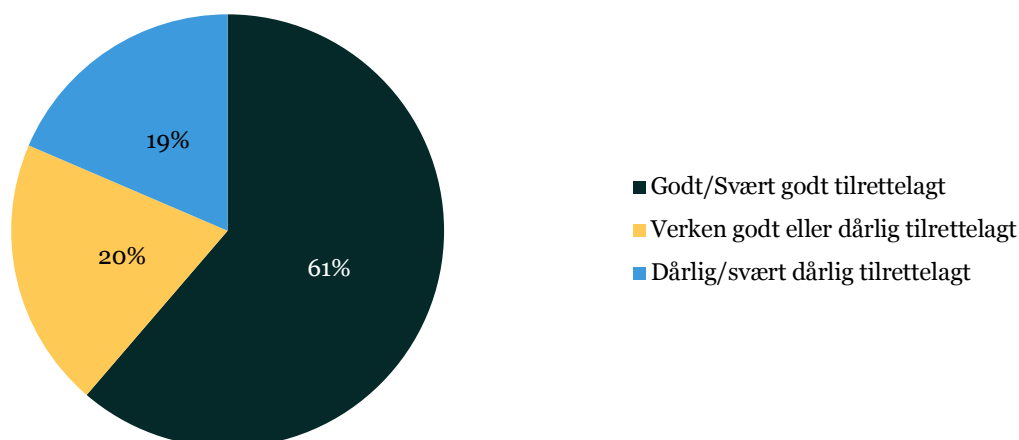
Dersom vi retter fokuset mot de utenlandske (hovedsakelig svenske) turistene forventer vi at et noe annerledes bilde. Gjennom passasjerstatistikken til Color Line finner vi at rett i underkant av 10 prosent av de fraktede passasjerene var utenlandske. Det er her rimelig å anta at kun en mindre andel av disse var gående. Ved flytting av ankomsthavn for utenlandske turister, vil trolig det lokale forbruket følge etter for denne gruppen også. For Sandefjord sin handelsstand forventer vi at dette vil medføre tapt etterspørsel fra samtlige utenlandske turistgrupper. Bortfallet vil trolig være størst knyttet til de som i dag benytter seg av overnattingstilbud i Sandefjord. Dette er eksempelvis gående som tar helgeturer til Sandefjord. Dersom disse velger å overnatte andre steder, som følger av fergeflytting, vil dette i større grad påvirke reiseliv og handel lokalt. På den annen side er Sandefjord i dag en attraktiv reiselivsdestinasjon, og selv om fergen blir flyttet, vil en andel av turistene fremdeles ønske å overnatte i Sandefjord. Samtidig som forbruket per pers i denne gruppen ikke er ubetydelig, er det usikkert hvor stor denne gruppen er samlet.

Utenlandske (svenske) turister	Gående	Bilister
Dagsturister	Tapt for Sandefjord (liten)	Tapt for Sandefjord (liten)
Overnatter	Tapt for Sandefjord (Usikker størrelse)	Tapt for Sandefjord (liten)

Ved fergenedleggelse vil Sandefjord kommune være avhengig av øvrig reiseliv og handel for å tiltrekke seg turister. Fergepassasjerene ble gjennom spørreundersøkelsen spurt om hvor godt tilrettelagt de opplever Sandefjord er for besøkende og tilreisende. Av respondentene svarer 61 prosent at de opplever Sandefjord som en godt eller svært godt tilrettelagt destinasjon for tilreisende. 20 prosent av respondentene svarer at Sandefjord er verken godt eller dårlig tilrettelagt, mens resterende 19 prosent

svarer at byen er dårlig eller svært dårlig tilrettelagt for besøkende. Figuren under illustrer denne fordelingen.

Figur 18: Fergepassasjerenes svar på spørsmål om hvor godt tilrettelagt de opplever Sandefjord er for besøkende/tilreisende. Kilde: Menon Economics



Figuren over tyder på at Sandefjord overordnet sett oppfattes som en godt tilrettelagt by å besøke for turister. Skiller vi mellom Sandefjordinger og øvrige passasjerer, finner vi at dette synet i stor grad deles blant gruppene.

Klynge- og skalaeffekter

Næringslivet i Sandefjord består i dag av selskaper som utgjør en maritim- og en reiselivsrelatert klynge. Det er vanlig at selskaper opererer i flere næringer. Eksempelvis er Jotun et selskap som leverer maling til flere næringer, blant annet til prosessindustrien, energiproduksjon (olje og gass og havvind), i tillegg til den maritime næringen. Color Line er også et selskap som opererer i flere næringer. Disse knytter seg både til handel, maritim næring og reiselivsnæringen.

Tekstboks 2: Om klynger.

En klynge kan defineres som en «*geografisk samling av bedrifter som er koblet sammen gjennom komplementaritet eller likhet i behov, og som gjennom dette realiserer eksterne stordriftsfordeler*». ¹ Klyngeegenskaper bidrar til innovasjon, produktivitetsvekst og vekst gjennom oppgraderingsmekanismer og økt attraktivitet. Klyngebedrifter både konkurrerer og samarbeider. Klynge-samarbeid medfører komplementaritet, i den forstand at mange bedrifter er sammen om å utnytte innsatsfaktorer med fallende enhetskostnader (skalafordeler). Videre gir de grunnlag for bedre utviklet infrastruktur som igjen tiltrekker seg flere bedrifter og at økt etterspørsel for det ene produktet skaper etterspørsel etter det andre.

1. Menon Economics (2008). Tilgjengelig [her](#).

Norge har i dag en av verdens mest velutviklede og komplette maritime klynger. Den norske maritime klyngen består av verdensledende selskaper som består av både rederier, verft og utstyrs- og tjenesteleverandører (Maritimt forum). Sandefjord er en by med en maritim klynge. Jo større disse klyngene er, desto mer bidrar klyngen til kunnskapsspredning på tvers av bedrifter og næringer. Verdiskapingen i maritim næring i Sandefjord var på nærmere 1,1 milliarder kroner i 2023. Her var

Color Line, Kongsberg Maritime, Guard Automation og TDS Containerships blant de største selskapene.

Dersom fergedriften i Sandefjord legges ned, kan dette på sikt ha negative effekter for samtlige næringsklynger. En potensiell flytting av fergedriften vil kunne påvirke andre bedrifter i klyngen. Samtidig vil trolig Jotun i mindre grad påvirkes, ettersom deres marked i hovedsak er utenfor Norge. Deres aktivitet påvirkes altså kun i begrenset grad av Color Line, selv om tilgang til den kompetansen som Color Lines tilstedeværelse i Sandefjord har positiv effekt for dem.

Betydningen av havnearealene for Sandefjord kommune

Fergen som i dag går mellom Sandefjord og Strømsdal, anløper i Sandefjord sentrum. Gjennom intervjuer med ulike aktører i Sandefjord kommer det frem at fergeaktiviteten legger beslag på et av de mest attraktive arealene langs sjøfronten i Sandefjord. Området inkluderer terminal, oppstillingsplass, kontorlokaler og logistikkbygg. Dersom Sandefjord kommune beslutter å legge ned fergedriften, kan arealene som i dag knyttes til fergeaktiviteten, frigjøres til annen nærings- og byutvikling.

Tomten som i dag benyttes til ferge drift beskrives av flere vi har intervjuet som en av Sandefjords mest attraktive lokasjoner. Fra et byutviklingsperspektiv trekker flere respondenter frem flytting av ferge driften som en betydelig mulighet til å utvikle sjøfronten og sentrum på helhetlig måte. Ved flytting vil tomten kunne frigjøres til bolig- og næringsutviklingsprosjekter som kan over tid kan styrke sentrumslivet. I forlengelsen av dette trekker flere frem betydningen av at utviklingen må komme Sandefjordinger generelt til gode, og bidra til å gjøre Sandefjord til en mer attraktiv by å bosette seg i, og en by for turister å besøke.²³

Av våre respondenter kommer det frem ulike synspunkter knyttet til hvordan en mulig flytting av ferge driften kan slå ut. Flere peker på at fergen er en sentral driver for aktivitet og liv i sentrum og langs brygga, hvor flytting potensielt kan gjøre området «dødt», dersom boligbygging blir eneste formål. På den annen side kan ny næringsvirksomhet og boligbygging tilrettelegge for ny aktivitet i sentrum. Samtidig er det flere som peker på at området kan benyttes som et rekreasjonsområde for lokalbefolkningen, med bedre tilgjengelighet til sjøen. I denne sammenheng er det flere som legger til at utvikling på havnetomten må ses i sammenheng med utvikling av Carlsenkvarteret og Tivolitomten, som i dag trekkes frem som attraktive områder knyttet til sentrumsutviklingen.

Med fergeleie sentralt plassert i sentrum, er det flere respondenter som trekker frem trafikkavvikling i sentrum som en utfordring i forbindelse med fergens anløp, slik anløpslisten er i dag. Til tross for kun to avganger daglig, beskriver aktørene vi har pratet med at trafikken nærmest står stille i sentrum i forbindelse med ettermiddagsanløpet, og at transport gjennom sentrum kan ta mellom 30 minutter og en time i av- og påstigningsperioden. Den økte trafikken i tidsrommet gir både økt støy og utslipp, i tillegg til å være en belastning for veinettet og øvrig offentlig infrastruktur i området.

Miljøeffekter

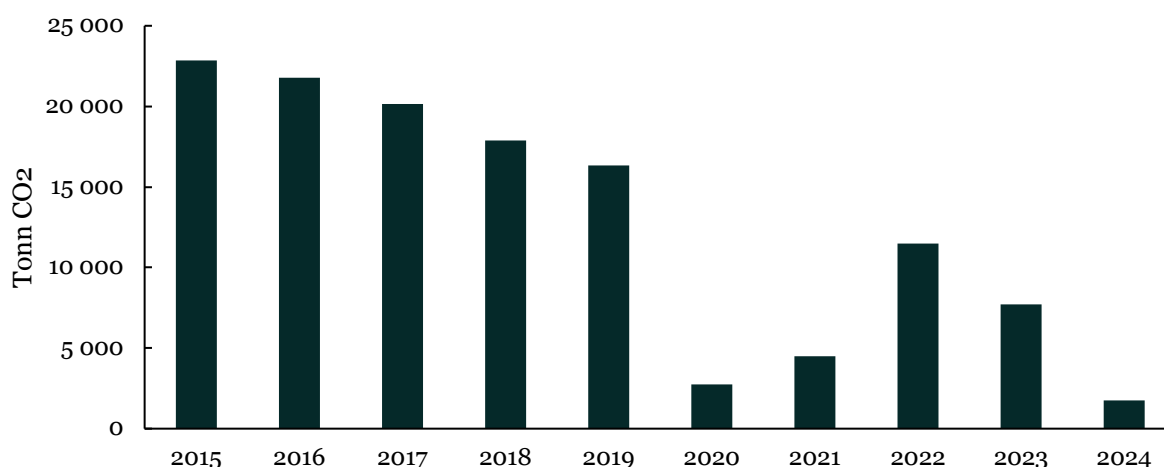
I likhet med andre næringer medfører skipsfarten diverse klimagassutslipp, og lokal forurensning. Norge innførte avgift på CO₂-utslipp i 1991, og trapper stadig opp satsene for å komme i bukt med utslippene. Fergene som legger til kai i Sandefjord – og andre havner – må betale en avgift per kilo CO₂ som slippes ut, dersom skipet forbrenner fossilt drivstoff når de legger til kai. I 2007 ble det også innført avgift på utslipp av Nitrogenoksid (NO_x).

²³ Det er viktig å presisere at våre intervjuobjekter også beskriver et betydelig potensiale i utvikling av arealene omkring havneområdet med fortsatt ferge drift fra Sandefjord.

De stadig økende avgiftene på utslipp insentiverer rederiene til å investere i ny og grønn teknologi. Color Line – som i dag drifter fergetrafikken mellom Sandefjord og Strømstad – har vist at de tilstreber å redusere miljøkonsekvensene som følger av deres drift. I 2019 erstattet Color Line fergen Bohus med Color Hybrid (eneste fergen på strekningen). Som navnet tilsier er fergen et hybridskip, med både elektrisk og konvensjonelt fremdriftssystem. Fergen er utrustet med batterier, som lades når skipet ligger til kai i Sandefjord. Batterikapasiteten gjør at fergen kan gå syv-åtte kilometer ut i fjorden på ren elektrisk drift. Dette minimerer både støy og utslipp, og kommer Sandefjord-miljøet til gode.

Figuren under illustrerer de samlede CO₂-utslippene per år som følger av fergedriften mellom Sandefjord og Strømstad. Utslippene har blitt redusert markant siden 2015. Mer energieffektiv teknologi knyttet til fremdriftssystemer, og reduksjon fra tre til én ferge på strekningen står for det aller meste av reduksjonen. Samtidig har man i stor grad evnet å opprettholde antall fraktete passasjerer over tid. I 2015 utgjorde fergedriften om lag 22 900 tonn CO₂-utslipp. Dette er redusert til om lag 1 700 tonn CO₂ i 2024. Sett i lys av antall fraktete passasjerer ble det i 2015 fraktet 54 passasjerer per tonn CO₂-utslipp i Sandefjord, mot nærmere 610 passasjerer i 2024. Hvis vi antar at alle kjøretøy fraktet fra Sandefjord i 2024 heller ville kjørt via Horten/Moss dersom fergetilbudet ikke fantes, beregner vi at utslippene ville summert seg til 2 600 tonn CO₂ på årsbasis.²⁴

Figur 19: Utvikling i CO₂-utslipp i forbindelse med fergetrafikken i Sandefjord. Kilde: Sandefjord kommune



I årene som kommer vil internasjonale krav til utslippsreduksjoner i maritim transport få en stadig økende betydning. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) har vedtatt mål om netto nullutslipp fra skipsfart innen 2050, som inkluderer delmål om minst 40 prosent reduksjon i CO₂-utslipp innen 2030, sammenlignet med 2008-nivået.²⁵ Målene innebærer at aktører som Color Line er nødt til å fortsette arbeidet med å redusere utslipp i årene som kommer.

I tillegg til utslipp fra selve fergedriften har vi estimert CO₂-utslipp som følger av Color Line sine vare- og tjenestekjøp i Sandefjord og turistenes forbruk lokalt. Ved hjelp av Menons klimamodul beregner vi at rederiets vare- og tjenestekjøp la grunnlag for om lag 3 800 tonn CO₂-utslipp gjennom hele verdikjeden. Tilsvarende finner vi at turistenes forbruk lokalt la grunnlag for om lag 400 tonn CO₂-utslipp.

²⁴ Tar utgangspunkt i overkant av 200 000 fraktete kjøretøy fra Sandefjord. Tar videre utgangspunkt kjørt distanse fra Sandefjord sentrum til Horten, og fra Moss til Strømstad. Kjørt distanse på 123 kilometer og ekskluderer utslipp forbundet med fergedriften Horten/Moss.

²⁵ IMO (2023). Tilgjengelig [her](#).

Fremtidige miljøeffekter av fergedriften avhenger naturligvis av hvorvidt Sandefjord kommune velger å opprettholde eller legge ned driften. Dersom Sandefjord kommune beslutter å ikke forlenge avtalen vil lokale utslipp av CO₂, NO_x og støy fra aktiviteten i Indre Havn reduseres til nær null. Dette har potensial til å gi en miljøgevinst for både luftkvaliteten og støyforholdene i Sandefjord sentrum. Dersom Color Line beslutter å flytte fergedriften som følge av nedleggelse i Sandefjord, vil dette medføre at utslippene flyttes. Selv om dette vil være en miljøgevinst for Sandefjord kommune, er nettoeffekten direkte tilknyttet fergedriften nær null. Samtidig vil videre satsing på ulike former for nullutslippsteknologier bidra til å ytterligere redusere miljøpåvirkningen.

Fergedriften i Sandefjord må samtidig ses i kontekst av Sandefjord kommunes klima- og energiplan, som ble vedtatt i 2024.²⁶ Planen beskriver at Sandefjord kommune har en målsetting om å redusere sine klimagassutslipp med minst 40 prosent innen 2030, sammenlignet med 1990-nivåene. I klima- og energiplanen trekkes fergetrafikken mellom Norge og Sverige som en betydelig utslippskilde, til tross for sterk reduksjon i utslippene fra driften de siste årene. I klimaplanen diskuteres betydningen av å videreutvikle aktiviteten i retning av fossilfri drift på hele fergestrekningen. Sandefjord kommune har derfor mulighet til å være en arena for å fremme grønn skipsfartsteknologi, eller redusere utslipp ytterligere ved å legge ned fergedriften.

Det er likevel usikkerhet forbundet med hva en nedleggelse eller flytting av fergedriften vil ha å si for de samlede miljøeffektene. Passasjerene som i dag har kort reisevei til Sandefjord, vil få lengre kjøreavstander dersom fergedriften legges ned eller flyttes. Dette kan gi økt bil- og lastebiltrafikk, og dermed høyere drivstofforbruk. Til tross for at lokale utslipp i Sandefjord antakelig vil reduseres av en nedleggelse, kan miljøgevinsten bli delvis motvirket av høyere utslipp andre steder som følge av endrede reisemønstre.

²⁶ Sandefjord kommune (2024). Tilgjengelig [her](#).

7 Vedlegg

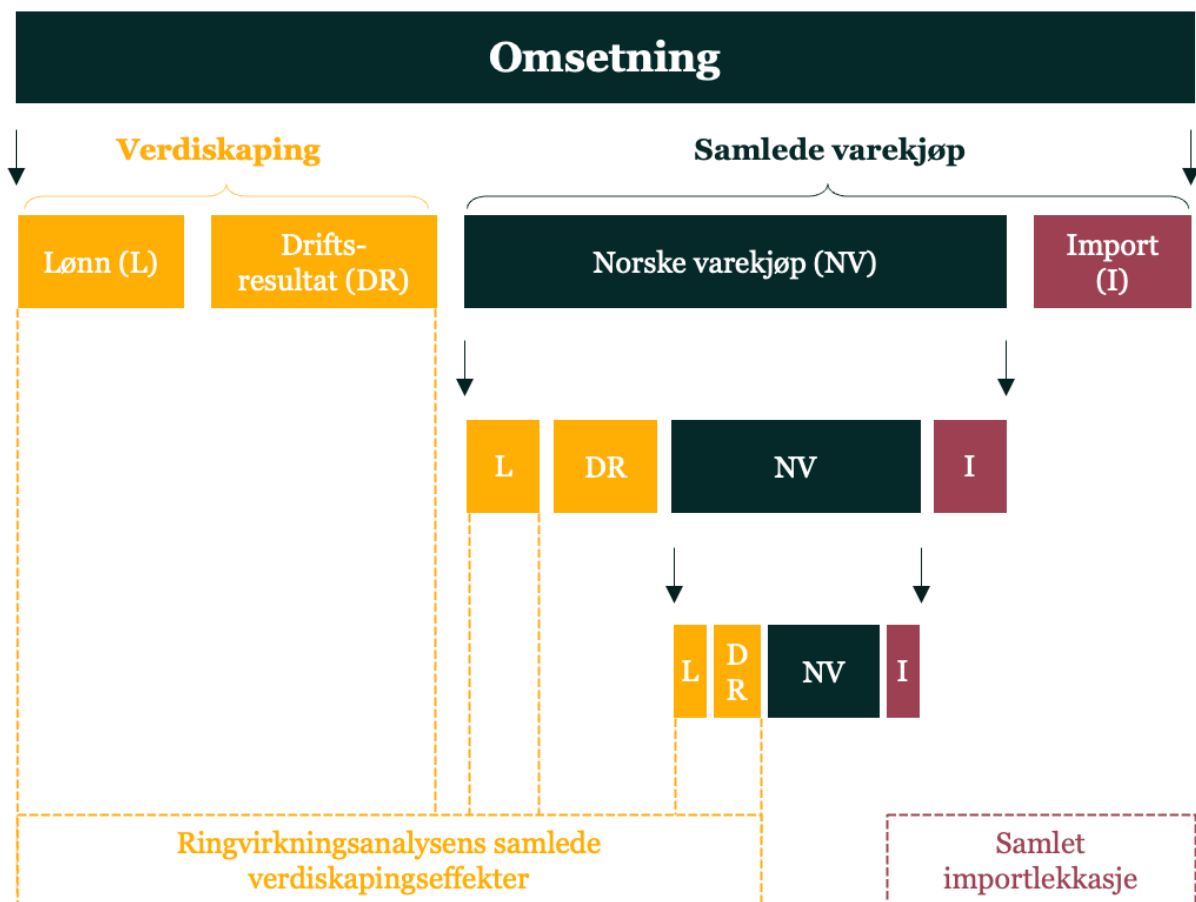
7.1 Kort introduksjon til ringvirkninger

For å gi leseren en bedre forståelse for hvordan denne typen analyser gjennomføres, gir vi her og neste side en kort introduksjon til Menons ringvirkningsmodell.

Aktiviteten i enhver bedrift eller næring har betydning for etterspørselen hos en rekke bedrifter i ulike næringer gjennom sine vare- og tjenestekjøp. Investeringen eller driftskostnad hos en bedrift vil medføre økt produksjon hos bedriftens direkte leverandører. Disse leverandørene vil igjen etterspørre varer og tjenester fra sine underleverandører. På denne måten skaper investeringen økt produksjon, verdiskaping og sysselsetting både hos de direkte leverandørene (direkte effekter) og i de påfølgende leddene i verdikjeden (indirekte effekter). Det samme prinsippet gjelder i driftsfasen.

For hver bedrift i hele verdikjeden kan vi dele opp omsetning i fire ulike kategorier: norske varekjøp, utenlandske varekjøp, driftsresultat og lønnskostnader. Summen av de to sistnevnte utgjør det som kalles verdiskaping, mens norske varekjøp danner omsetning for bedriftene i neste ledd av verdikjeden. Figuren til høyre illustrerer hvordan en investering har effekter for hele verdikjeden. Summen av de oransje boksene i alle ledd utgjør de samlede verdiskapingseffektene. Figuren til høyre illustrerer hvordan en økonomisk impuls understøtter økonomiske effekter for hele verdikjeden. Summen av de gule boksene i alle ledd utgjør de samlede verdiskapingseffektene.

Figur 20: Illustrasjon av ringvirkningseffekter: Menon Economics



En ringvirkningsanalyse er en såkalt **bruttoanalyse**. Bruttoverdiskaping er høyere enn nettoverdiskaping, fordi den inkluderer verdiskapingen som kommer som følge av aktiviteten tilknyttet turistenes og rederiets forbruk, men sier ikke noe om den alternative anvendelsen av arbeidskraft eller kapital. Dersom det er mangel på arbeidskraft vil en del av sysselsettingseffektene man kommer frem til i en ringvirkningsanalyse bli hentet fra andre næringer, og fører dermed ikke til en økning i samlet norsk sysselsetting.

7.2 Om Menons ringvirkningsmodell

Alle ringvirkningsresultater i denne rapporten er gjort med utgangspunkt i Menons ringvirkningsmodell, ITEM. På denne siden forklarer vi kort hvordan ITEM beregner ringvirkningseffektene, samt hvordan modellen fordeler ut disse ringvirkningene geografisk.

SSBs kryssløpsmatrise viser omfanget av leveranser, sysselsetting, skatter og avgifter, samt import og eksport i 64 NACE-næringer. Det er denne fordelingen som danner grunnlaget for modellen vår. Beregningene starter ved at vi plasserer en inntektsimpuls, som for eksempel driftskostnader, inn i forskjellige næringskategorier. Modellen beregner med utgangspunkt i dette sysselsettings- og verdiskapingseffekter.

For å produsere varer og tjenester som bedriftene lager, må de kjøpe varer og tjenester fra andre bedrifter i Norge, samt importere. SSBs kryssløpsmatrise viser gjennomsnittlig import fra hver næring, samt en oversikt over leveranser mellom de 64 ulike næringene i statistikken. Med bakgrunn i dette kan vi beregne den økonomiske impulsen oppover i verdikjeden.

Menons modell, ITEM, fordeler også ringvirkningsmodellene ut geografisk. Dette gjøres med en såkalt gravity-modell. Denne modellen estimerer handelsstrømmer ved å se på den geografiske avstanden mellom kommunene, samt hvor stort næringslivet i kommunen er. På denne måten finner man ut hvilke kommuner som mest sannsynlig handler gitte varer og tjenester mellom seg.

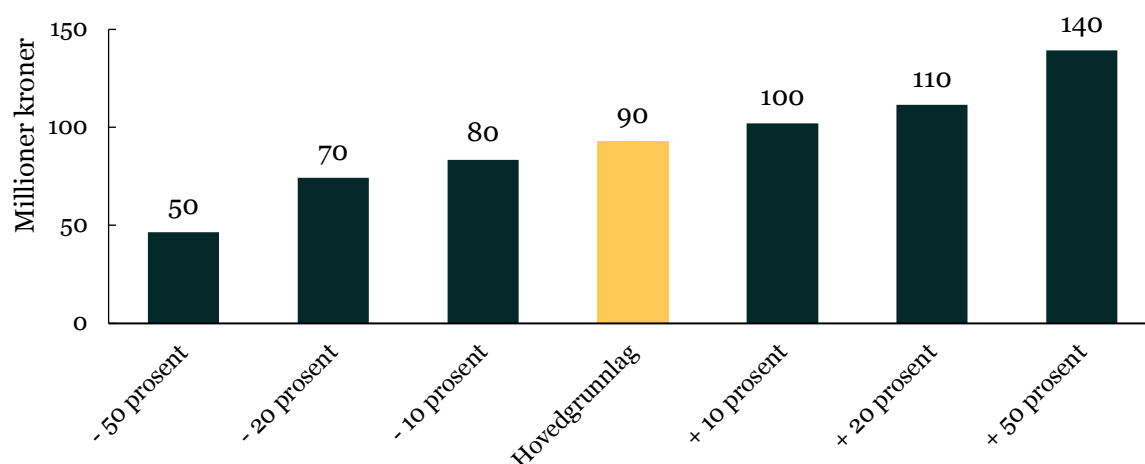
7.3 Følsomhetsanalyse

De fleste analyser bygger på forutsetninger med ulik grad av usikkerhet. Det er derfor viktig å vurdere usikkerheten rundt de mest sentrale forutsetningene, og undersøke hvor robuste resultatene er for potensielle endringer i disse. For å vurdere denne usikkerheten har vi gjennomført en følsomhetsanalyse av fergepassasjerenes forbruk.

Som tidligere beskrevet fraktet Color Line rett over 1 million passasjerer på strekningen mellom Sandefjord og Strømstad i løpet av 2024. Basert på intervjuer med passasjerer om bord på fergen, finner vi at hver enkelt passasjer har et vektet gjennomsnittlig forbruk på rett oppunder 90 kroner per passasjer i land i Sandefjord. Disse forbrukstallene er det knyttet usikkerhet rundt. Tidspunkter på dagen, type passasjerer, sesong og en rekke andre forhold påvirker estimatene på forbrukstallene, når man ikke har mulighet til å prate med alle. Det er heller ikke sikkert alle passasjerer husker hva de har brukt penger på, som gir unøyaktige estimer.

På bakgrunn av den iboende usikkerheten i forbruksundersøkelsen, har vi gjennomført en følsomhetsanalyse for å se hvordan resultatene endrer seg dersom forbruket er høyere eller lavere enn det som er blitt rapportert, og estimert. Figuren under viser fergepassasjerenes estimerte forbruk dersom vi antar at forbruket er +/- 10 til 50 prosent.

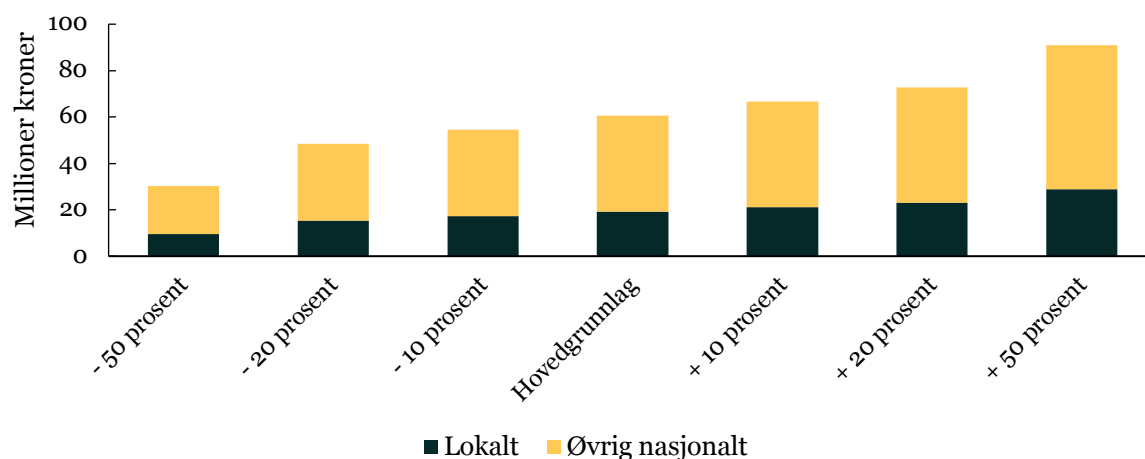
Figur 21: Estimert forbruk dersom fergepassasjerenes forbruk er 10, 20 eller 50 prosent lavere/høyere enn hovedgrunnlaget. Kilde: Menon Economics



Med et intervall på -50 til +50 prosent av hovedgrunnlaget, finner vi at fergepassasjerenes forbruk ligger mellom om lag 50 og 140 millioner kroner totalt i Sandefjord. Med utgangspunkt i denne følsomhetsanalysen, kan vi derfor ikke konkludere med 100 prosent sikkerhet at forbruket til passasjerene faktisk er lavere enn hva undersøkelsen konkluderte med i 2019.

Figuren under viser hvordan verdiskapingseffektene som finner sted i Sandefjord (lokalt) og andre steder i Norge påvirkes av endringene i forbruksestimatene. Med utgangspunkt i samlede verdiskapingseffekter på 60 millioner kroner i hovedgrunnlaget som følger av fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord, finner vi at verdiskapingseffektene i intervallet ligger mellom 30 og 90 millioner kroner.

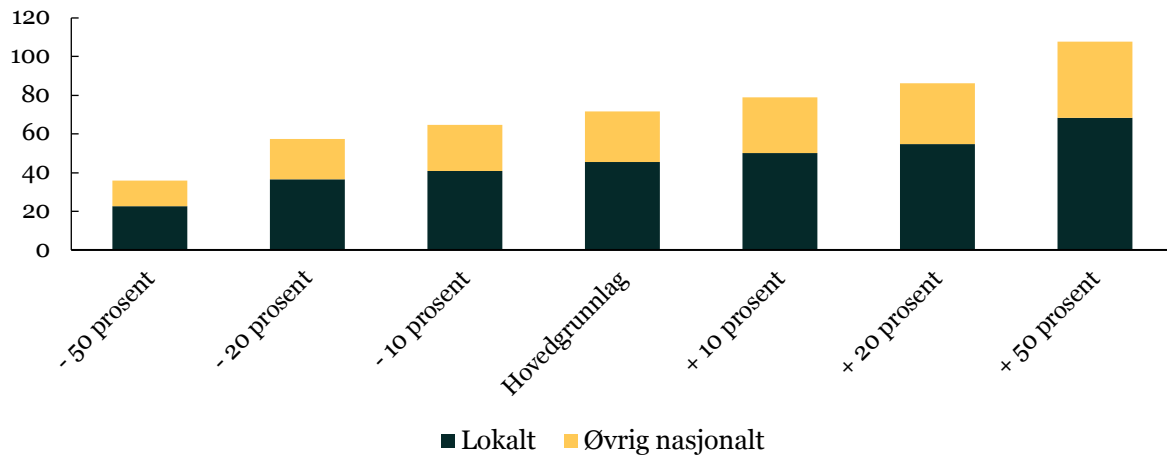
Figur 22: Samlede verdiskapingseffekter dersom fergepassasjerenes forbruk er 10, 20 eller 50 prosent lavere/høyere enn hovedgrunnlaget. Kilde: Menon Economics



Dersom vi fokuserer kun på de lokale verdiskapingseffektene i Sandefjord (direkte og indirekte), ligger intervallet mellom 10 og 30 millioner kroner. I hovedgrunnlaget estimerer vi verdiskapingseffekter på 19 millioner kroner som følger av fergepassasjerenes forbruk. Vi finner her at det er betydelig større variasjon i de effektene som tilfaller andre enn Sandefjord, på mellom 20 og 60 millioner kroner.

Når det gjelder sysselsettingseffekter finner vi at det overordnede bildet viser en nokså lik fordeling som verdiskapingseffektene. Likevel er det større utslag/spenn i de lokale effektene, enn hva vi finner av verdiskapingseffektene.

Figur 23: Samlede sysselsettingseffekter dersom fergepassasjerenes forbruk er 10, 20 eller 50 prosent lavere/høyere enn hovedgrunnlaget. Kilde: Menon Economics



Som figuren over viser, beregner vi totale sysselsettingseffekter på 70 sysselsatte som følger av passasjerforbruket i Sandefjord. I intervallet spenner sysselsettingseffektene seg fra rett under 40 til nesten 110 sysselsatte. Av sysselsettingseffektene lokalt i Sandefjord spenner effektene seg fra 25 til 70 sysselsatte.

7.4 Spørreundersøkelse til fergepassasjerer

1. Oppgi antall personer du svarer for:
2. Reiser du fra eller til Sandefjord?
 - a) Fra
 - b) Til
 - c) Tur/retur
3. Hva er ditt bosted?
 - a) Sandefjord
 - b) Andre steder i Vestfold (Holmestrand, Horten, Tønsberg, Færder, Larvik)
 - c) Telemark
 - d) Annen kommune i Norge
 - e) Sverige
 - f) Annet land
4. Hvor mye penger har du/dere brukt/planlegger å bruke på land i Sandefjord tilknyttet denne turen, fordelt på følgende:
 - a) Overnatting (hotell, camping, airbnb, e.l.):
 - b) Servering (mat og drikke):
 - c) Aktiviteter:
 - d) Transport:
 - e) Varehandel:
5. Hvor mye penger du/dere brukt/planlegger å bruke på land i Sverige tilknyttet denne fergeturen, fordelt på følgende:
 - a) Overnatting (hotell, camping, airbnb, e.l.):
 - b) Servering (mat og drikke):
 - c) Aktiviteter:
 - d) Transport:
 - e) Varehandel:
6. Hvordan reiser du?
 - a) Bil (MC, bobil, lastebil, trailer, annet)
 - b) Til fots
7. Dersom fergen *IKKE* hadde gått mellom Sandefjord og Strømstad, men mellom Larvik og Strømstad, hvor sannsynlig er det at du/dere hadde reiset til Sverige med denne ruten?
 - a) Veldig sannsynlig
 - b) Ganske sannsynlig
 - c) Verken sannsynlig eller usannsynlig
 - d) Ganske usannsynlig
 - e) Veldig usannsynlig
8. Hvor godt tilrettelagt synes du/dere Sandefjord er for besøkende/tilreisende?
 - a) Svært godt tilrettelagt
 - b) Godt tilrettelagt
 - c) Verken godt eller dårlig tilrettelagt
 - d) Dårlig tilrettelagt
 - e) Svært dårlig tilrettelagt
9. Hva er hovedgrunnene til at du velger å reise med fergen?
 - a) Tidsbesparende
 - b) Behagelig
 - c) Gode tilbud

7.5 Intervjuede aktører i Sandefjord og intervjuguide

Tabellen under oppsummerer de personene vi har intervjuet i forbindelse med denne analysen. Intervjuobjektene dekker både maritim næring, næringsutvikling i Sandefjord, reiselivsutvikling, restauranter, handel og overnatting.

Aktør	Aktørtype	Kontaktperson
Sandefjord kommune	Næringsutvikling	Jan Erik Sveen Hvidsten
Color Line	Rederi	Svein Sørensen og Erik Brynhildsbakken
Kong Carl A	Hotell	Hanne Mozer
Hvaltorvet	Handel	Geir Ellefsen
James Clark	Restaurant	Anton Sørheim
Kokeriet og Pir 4	Restaurant	Frida Johanna Helgesson
Scandic Park Sandefjord	Hotell	Thomas Ødegård
Visit Vestfold	Reiselivsutvikling	Ellen Karlsen
Langeby Camping	Campingplass	Stein Larsen

Intervjuene med aktørene beskrevet over, følger alle et semistrukturert intervjuoppsett. Alle intervjuene følger en intervjuguide beskrevet under. Intervjuene er tilpasset den enkelte aktør. Vi har også hatt fokus på å la intervjuobjektene snakke fritt, slik at vi i så stor grad som mulig fanger opp nyanser på tvers av aktørtypene.

1. Hvor viktig opplever dere at fergetrafikken er for virksomheten deres i dag?
2. Hvor viktig opplever dere at fergetrafikken er for Sandefjord generelt i dag?
3. Har fergens betydning endret seg noe for dere de siste årene – i såfall hvordan?
4. Hvor *avhengig* er dere av fergetrafikken for å sikre aktivitet og omsetning?
5. Har dere noe inntrykk av hvorvidt fergepassasjerene bruker mer eller mindre penger enn andre reisende i Sandefjord?
6. Hva tror dere vil skje dersom fergen flyttes eller legges ned etter 2030 – for dere, og for Sandefjord generelt?
7. Hvilke muligheter eller utfordringer ser du/dere for reiselivet i Sandefjord dersom fergen ikke lenger går fra Sandefjord?
8. Andre innspill?



Menon
Economics

Menon Economics

Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo

+47 909 90 102

post@menon.no

menon.no