



**Arkivsak**

26/18620-1

**Saksbehandler**

Geir Aasoldsen

**Saksgang**

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalg

Fylkestinget

**Møtedato**

14.10.2026

21.10.2026

28.10.2026

## Fergedrift Kragerø - overtakelse og omklassifisering av kaier

### Innstilling fra fylkesdirektøren

1. Telemark fylkeskommune går i dialog med Kragerø kommune, med intensjon om overtakelse av 5 kaier i kommunen. Det forutsettes vederlagsfri overdragelse, og at kaiene har en akseptabel standard ved overtakelsestidspunktet.

Overtakelse av 5 kaier legger til grunn at rutetilbudet opprettholdes tilnærmet likt dagens nivå.

2. Telemark fylkeskommune utreder inntil videre ikke en konkurranseutsetting av fergedriften.

### Bakgrunn og saksgang

Fylkestinget i Vestfold og Telemark fylkeskommune fattet i sak 19/21 vedtak om omklassifisering av veg og fergekaier i Brevik og på Sandøya i Porsgrunn kommune. Bakgrunnen for dette vedtaket var hovedutvalg for samferdsel sin sak 20/19. Her ble det vist til en utredning fra Telemarksforskning (fra 2019) som viste at rammetilskuddet ville kunne øke dersom en endret status for fergedriften til fylkesfergesamband kontra kommunalt fergesamband. For at fergerutene skal tilfredsstillende krav som fylkesfergesamband måtte Telemark fylkeskommune overta eierskap og forpliktelser til både kaier og veger på begge sider av en rute.

Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok i 2022 en regional strategi for båt og ferge som anbefalte å gå videre med omklassifisering etter kjent og tilgjengelig kunnskap, men at endelig avgjørelse om dette måtte komme senere i politiske saker. I ettertid er omklassifisering av samband i Brevik i Porsgrunn kommune gjennomført, mens samband i Kragerø kommune gjenstår, både i Kragerø sentrum og enkelte øyer til fylkesveg.

Parallelt til prosesser med omklassifisering har Telemark fylkeskommune gjennomført en omorganisering og overtakelse av de interkommunale fergeselskapene Brevik fergeselskap IKS og Kragerø fjordbåtselskap IKS. Fergedriften er nå samlet i det fylkeskommunale selskapet Fergene Telemark FKF.

Hovedutvalg for samferdsel har saken til uttalelse, fylkesutvalget behandler saken og innstiller til fylkestinget som fatter endelig vedtak.

## Saksopplysninger

For å klargjøre og få oppdaterte fakta om rammetilskudd har det etter vedtak av regional strategi for båt og ferge i 2022 vært gjentatt dialog med departementer knyttet til klargjøring rundt både fylkesveikriteriet og ferjekriteriet.

### Fylkeskommunens rammetilskudd

#### *Fylkeskommunens rammetilskudd – fylkesveikriteriet*

Fergekaier inngår i fylkesveikriteriet, ikke ferjekriteriet som omtales under. For fylkesveger er det kun veger som er klassifisert som fylkesveg i Nasjonal vegdatabank (NVDB) som teller med i beregningene. Eierskap til fergekaier har dermed ingen betydning for *ferjekriteriet*, men kan påvirke *fylkesveikriteriet*. Fylkesveikriteriet beregnes ved hjelp av en modell utviklet av NTNU Samfunnsforskning. Det er vanskelig å forutsi hvordan endringer i fylkesvegnettet vil slå ut for rammetilskuddet, da modellen er kompleks og tar hensyn til mange faktorer. Grunnlagsdata for beregningene leveres av Statens vegvesen og er basert på uttrekk fra NVDB. Ved å overføre eierskap på fergekaiene vil dette endre hva som legges til grunn i modellen for fylkesveinøkkelen. Samtidig er det viktig å være klar over at det fra år til år er mange faktorer som medfører justeringer i det enkelte fylkets delkostnadsnøkkel. Justering av en kalkulert størrelse vil ikke gi et fullstendig økonomisk estimat.

I fylkesveikriteriet vektes enhetskostnadene per kostnadselement inn i vedlikeholdskriteriet i delkostnadsnøkkelen for fylkesveg. Enhetskostnaden for én fergekai i 2024 var på 0,3 mill. kr. Det betyr at med en tilnærming der alt annet er statisk i inntektssystemet vil Telemark fylkeskommune kompenseres med 0,3 mill. kr per fergekai årlig. Vedlikeholdskriteriet inngår i beregning av det årlige rammetilskuddet per fylkeskommune. I dette kriteriet utgjør fergekai om lag 1 %. Endringer i dette kostnadselementet utgjør dermed et mindre utslag enn eksempelvis endringer knyttet til kostnadselementene tunnellop, veger med lav fartsgrense og feltlengde, hvor sistnevnte utgjør om lag 48 % av kriteriet.

#### *Fylkeskommunens rammetilskudd – ferjekriteriet*

For å klargjøre økonomisk betydning ved å omklassifisere fergesamband fra kommunalt til fylkeskommunalt fergesamband har det som nevnt vært gjentatt dialog med kommunaldepartementet. I 2022 presiserte departementet hva som menes med at en båtrute eller et fergesamband er fylkeskommunalt. I høringsnotatet [Forslag til endringer i båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet for fylkeskommunene](#) er det lagt til grunn at ruta enten:

1. blir drevet av fylkeskommunen selv eller et fylkeskommunalt foretak, eller
2. blir drevet av et operatørselskap på oppdrag fra fylkeskommunen, og der fylkeskommunen
  - a. er ansvarlig for å utlyse anbudet og er kontraktspart med operatøren (enten direkte eller gjennom et fylkeskommunalt foretak), og
  - b. er ansvarlig for å dekke alle (eller nesten alle) driftskostnader ved kontrakten, utover det som blir dekket av billettinntekter.

Som en konsekvens av denne presiseringen ble Kragerø-sambandet tatt inn i kriteriedata for fergesamband fra og med 2022, siden det er fylkeskommunen som dekker det meste av driftskostnadene. Fergesambandet i Kragerø er dermed allerede regnet som et fylkeskommunalt fergesamband i inntektssystemet, og har vært en del av kriteriedata siden 2022. Det vil derfor ikke medføre noen endring i kriteriene for beregning av rammetilskuddet om selve veien omklassifiseres fra kommunal til fylkeskommunal, siden fergesambandet allerede er en del av inntektssystemet.

Det er i hovedsak to forhold som påvirker beregningen av ferjekriteriet:

1. trafikkmengde minimum 10 personbilenheter i løpet av et år, og
2. lengden på sambandet (målt som rundturlengde i kilometer).

For fergesamband som består av ulike delstrekninger, og der noen delstrekninger bare trafikkeres på noen av avgangene, beregnes det et vektet gjennomsnitt for å komme fram til sambandslengden. Dette er tilfellet for Kragerøsambandet, der strekningene som har mange avganger teller mer i beregningen av sambandslengden enn strekninger med få avganger.

I definisjonen av ulike fergestrekninger i samme område, kan det være en skjønnsvurdering om disse skal telle som ett eller flere fergesamband. Det vurderes om ruteområdet er mer eller mindre sammenhengende, og om de samme fartøyene brukes flere steder. Tilbudet i Kragerø regnes som ett fergesamband i kriteriedata, siden samme fartøy veksler mellom ulike strekninger. Både sambandsinndelingen og sambandslengden ligger i utgangspunktet fast, men hvis det gjøres større endringer i rutestrukturen kan inndeling og lengde måtte beregnes på nytt. Normalt er det bare trafikkmengden som oppdateres i den årlige beregningen av ferjekriteriet. Modellen for å beregne kriteriet er komplisert, og det er derfor ikke mulig å si noe om hvordan en endring i sambandsinndeling eller -lengde vil slå ut.

#### *Nullutslippsløsninger og rammetilskudd*

For å gi fylkeskommunene økte muligheter for å prioritere lav- og nullutslippsløsninger for ferger og hurtigbåter, ble 100 mill. kr av veksten i frie inntekter til fylkeskommunene i 2021 fordelt særskilt til båt- og fergefylkene. Samla beløp for 2026 er justert med anslått pris- og kostnadsvekst i kommunesektoren. 2/3 av beløpet er fordelt etter tallet på nullutslippsferger i 2020, mens 1/3 av beløpet er fordelt etter ferjekriteriet for 2026. For Telemark er Sandøy i Brevikssambandet lagt til grunn, og beløpet utgjør 342 000 kr i 2026.

I 2025 ble det bevilget 50 mill. kr til fylkeskommunene i kompensasjon for innføring av krav til nullutslipp i offentlige anbud for ferger og passasjerbåter. Kravet gjelder for anbud som er kunngjort etter 1. januar 2025. I 2026 økte kompensasjonen med ytterligere 80,73 mill. kr i 2025-kroner. Beløpet er justert med anslått pris- og kostnadsvekst for kommunesektoren i 2026. Dette utgjør 1,14 mill. kr for Telemark i 2026.

#### **Kaier i Kragerø**

Kaikonstruksjonene i Kragerø er i dag preget av vedlikeholdsetterslep. Ved gjennomføring av omklassifisering til fylkesvegsamband vil krav til konstruksjoner økes. Dette fordi fylkeskommunen er underlagt *forskrift om fylkesvegbruer*. Etterslep og økte krav vil medføre større behov for investeringer for fylkeskommunen som vegeier. Det er i tabellen under beregnet kostnader for rehabilitering av kaikonstruksjonene til opprinnelig standard for kommunalt samband, til nødvendig standard ved omklassifisering til fylkesvegsamband og for helt nye kaier, se tabell. Beregningene er gjort for de aktuelle kaiene Kragerø sentrum, Skåtøy, Tåtøy, Stabbestad og Jomfruland. Se også sak 7/23 i hovedutvalg for samferdsel om *Omklassifisering fergeruter og veger i Kragerø*. Kostnadsestimatene i tabellen under er tilnærmet like per kai for de 5 ulike kaiene.

Kostnader til eventuell infrastruktur for ladning eller tilsvarende alternative nullutslippsdrivstoff vil komme i tillegg.

|                                                                                         | Fordeler                                                               | Ulemper                                                                                  | Kostnads-<br>overslag |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Alt. 1:<br/>Rehabiliteringsbehov ved<br/>tilbakeføring til opprinnelig<br/>stand</b> | Mulighet for utførelse med<br>fortsatt drift av fergekaier             | 24 år igjen av dimensjonerende<br>levetid. Elementer vil fortsatt<br>være kloridinfisert | <b>94 mill. kr</b>    |
|                                                                                         | «Billigste løsning» her og nå                                          | Tilfredsstiller ikke krav til ny<br>ferge                                                |                       |
|                                                                                         |                                                                        | Store vedlikehold- og<br>utskiftingskostnader innen 10 –<br>20 år                        |                       |
| <b>Alt. 2:<br/>Rehabilitering med<br/>oppgradering til<br/>fylkesvegsamband</b>         | Mulighet for utførelse med<br>fortsatt drift av fergekaier             | Gjenstående elementer av<br>konstruksjonen vil fortsatt være<br>kloridinfisert           | <b>148 mill. kr</b>   |
|                                                                                         | Vil kunne tilfredsstille krav til<br>dagens (og evt. nye) ferger       | Gjenstående elementer burde<br>skiftes ut innen 24 år<br>(dimensjonerende levetid)       |                       |
|                                                                                         | Vil ivareta konstruksjonen og<br>fergene på en bedre måte enn<br>i dag | Store vedlikehold- og<br>utskiftingskostnader innen 10 –<br>20 år                        |                       |
| <b>Alt. 3:<br/>Nye kaier</b>                                                            | Lite vedlikeholdskostnader de<br>første 10 – 20 årene                  | Store investeringskostnader                                                              | <b>280 mill. kr</b>   |
|                                                                                         | Alle krav til eksisterende (og<br>evt. ny) ferge ivaretatt             | Kun mulighet for drift i deler av<br>perioden                                            |                       |
|                                                                                         | Levetid over 50 år med riktig<br>vedlikehold                           |                                                                                          |                       |

Kaikonstruksjoner har en levetid på 40 år. Kragerø fergekai er mer enn 40 år gammel, mens de resterende kaiene har ca. 24 års levetid igjen. Kaikonstruksjonene er sterkt kloridinfisert, noe som medfører at konstruksjonene er svekket og har en lavere restlevetid. Kostnader for vedlikehold av bru- og kaikonstruksjoner er relativt lave den første halvdel av konstruksjonens levetid, men stiger markant mot slutten.

Dersom det skal bygges nye fergekaier, må disse godkjennes av Vegdirektoratet. Dette følger av forskrift for fylkesvegbruer. Prosessen med å prosjektere og få godkjent kaikonstruksjonene vil ta ca ett år. Dersom alle kaiene bygges på samme måte, vil prosjekteringen og godkjenningen av den første kaikonstruksjonen ta lengst tid, mens det vil gå hurtigere med de resterende. Det er fordelaktig å benytte samme konstruksjonstype på alle kaiene – det vil si å bygge dem så likt som mulig – da dette gir hurtigere prosjektering og godkjenning, samt at det vil forenkle senere vedlikehold når alle kaikonstruksjonene er av samme type og er bygget av samme materialer og utstyr.

#### Vurdering

Fylkesdirektøren vurderer det som hensiktsmessig for videre drift av fergeselskapet Fergene Telemark FKF at Telemark fylkeskommune overtar eierskapet til de fem nevnte kaiene i Kragerø kommune. Dette vil gi større fleksibilitet til å vurdere rutetilbud og fartøyfornyelse parallelt med nødvendig oppgradering

av kaiene. Dette vil innebære investeringsutgifter for fylkeskommunen i størrelsesorden tilsvarende alternativ 2 eller 3 i tabellen over. Økonomiske rammebetingelser for fylkeskommunen og krav om nullutslippsferger er usikkerhetsmomenter som påvirker fremdrift og beslutninger i årene fremover.

Det må legges til grunn følgende forutsetninger for en slik overtakelse.

1. Kaiene overtas vederlagsfritt fra Kragerø kommune
2. Fylkeskommunen går i dialog med Kragerø kommune for å sikre at kaiene har en akseptabel standard ved overtakelsestidspunktet

### **Alternativer for rutetilbud og fartøybehov i Kragerø**

I samarbeid med daglig leder i Fergene Telemark FKF laget noen alternativer for rutetilbud og hvilke behov man ser for fartøyfornyelse. Alternativene er:

- tilnærmet dagens tilbud
- et noe nedskalert tilbud som er tenkt forsvarlig i henhold til skoleskyss og fastboende

#### *Tilnærmet dagens rutetilbud*

Med et rutetilbud som er likt eller tilnærmet likt dagens, foreslår selskapet en trinnvis fartøyfornyelse som i hovedsak går ut på å kjøpe en ny nullutslipps bilferge. En av de gamle fergene kan være reserveferge, og dagens reserveferge kan fases ut. Dagens hovedferge MF Kragerø kan på sikt erstattes av en nullutslippsferge, eller bygges om, mens den nye passasjerbåten Jomfruland beholdes.

#### *Nedskalert rutetilbud*

Med et alternativ der tilbuds nivået reduseres, presiserer selskapet at begrensede rute-kutt ikke nødvendigvis gir vesentlige besparelser dersom samme fartøy og bemanning må være tilgjengelig gjennom samme driftsdøgn. De største kostnadene for driften består av drivstofforbruk, samt konsekvenser av regler for mannskapets hviletid og antall skift. Selskapet framhever da at i praksis betyr dette at hvis man skal redusere kostnader med 3 til 5 millioner pr. år, vil det medføre et rutetilbud som i hovedsak går mellom kl. 7 og 17 på hverdager. De sier videre at dette ivaretar behovet for skoleskyss, men har store begrensninger for fastboende og tilreisende i skjærgården.

Selskapet sier videre at et tilbud som reduseres i tråd med føringer over på sikt vil kunne baseres på totalt tre fartøy i Kragerø-systemet. Et nytt nullutslipps hovedfartøy for biltransport, passasjerbåten MF Jomfruland beholdes, og dagens hovedferge MF Kragerø er reservefartøy, mens de to eldste fergene da kan fases ut. Et nytt hovedfartøy bør ha tilstrekkelig bilkapasitet, sterke vinter- og isegenskaper og være dimensjonert for de aktuelle kaiene og rutene.

Som et alternativ kan man i stedet basere tilbudet på to passasjerbåter og en bilferge. Selskapet opplyser at dette er tilstrekkelig for å utføre lovpålagt skoleskyss, men vil i praksis si at det ikke vil bli utført bilfergeavganger til Gumøy, Langøy og Åsvik-kaia på Jomfruland. Selskapet utdyper videre at transport for renovasjon og andre særskilte behov kan utføres ca. en gang per uke med bilferge, men da vil tilbudet til andre øyer bli påvirket den dagen.

Selskapet presiserer at ingen av disse to reduserte alternativene er anbefalt fra deres side.

#### *Vurdering*

Fylkesdirektøren gjør oppmerksom på at fylkestingets vedtak i Handlings- og økonomiplanen for 2025 – 2028 vedtok en gradvis reduksjon av tilskuddet til Fergene Telemark FKF fra 2026 til 2028 på totalt

kr 7 mill. Det nedskalerte rutetilbudet som presenteres her vil langt på vei kunne leveres innenfor vedtatt tilskuddsramme. Dagens nivå på rutetilbud vil ikke kunne opprettholdes innenfor redusert tilskuddsramme. Ved et nedskalert rutetilbud vil bruken av kaiene og behovet for omklassifisering til fylkeskommunal veg endres.

### **Dialog med Kragerø kommune**

Kragerø kommune er orientert om arbeidet med vurderingen av overtakelse av kaiene i Kragerø. I dialogen er det også uforpliktende tatt opp muligheten for å flytte fergekaien i Kragerø sentrum til Stilnestangen. I samband med en opprusting av kai i Kragerø sentrum vil det ikke være mulig med fergeanløp, og en flytting av kaien til Stilnestangen kan være hensiktsmessig med tanke på opprettholdelse av fergetilbudet i byggeperioden. Det er også vurdert at Stilnestangen kan være en gunstig permanent lokasjon for fergeanløp i Kragerø med tanke på trafikkavvikling, oppstillingsplasser og kaiplass for reservefartøy. Det det legges til grunn at kostnad for ny kai er tilnærmet lik enten man bygger ved nåværende eller ny lokasjon.

### **Samarbeidsavtalen med Kragerø kommune**

Kragerø kommune og Telemark fylkeskommune har inngått en samarbeidsavtale i forbindelse med driften av ferjetilbudet i Kragerøskjærgården. Avtalen regulerer at Kragerø kommune dekker 10,4% av driftsutgiftene til fergeselskapet mot at selskapet gir et avtalt rutetilbud. Investeringer i fergeflåten vil øke driftsutgiftene, og dermed også utgiftene for Kragerø kommune. En eventuell nedskalering av rutetilbudet ut over det som er naturlige tilbudsjusteringer, vil tilsvarende kunne medføre behov for en reforhandling av avtalen.

### **Om konkurranseutsetting av fergedriften**

I fylkestingets vedtak i sak 68/24 om «Framtidig organisering av båt- og fergedriften og avvikling av Kragerø fjordbåtselskap IKS og Brevik fergeselskap IKS» står det i punkt 5 at «fylkesdirektøren jobber videre med utredning av andre mulig driftsformer som vil legges fram i ny politisk sak». Når det gjelder alternative driftsformer er dette tidligere utredet og beskrevet av BDO i et oppdrag for Telemark fylkeskommune, som vist under.

«Driften av ferjer i Norge er nesten utelukkende konkurranseutsatt. Det vil si at driften og evt. fartøyene kjøpes inn fra en privat aktør. Ferjeforvaltningens rolle er dermed å planlegge, gjennomføre og følge opp kjøp av ferjetjenester. Innkjøpene foregår gjennom avtaler, der det avtales ferjestrekning og samband om skal driftes for en bestemt periode. I rapport til Statens vegvesen fremkommer det at den vanligste tidsrammen for ferjekontrakter er 8-10 år.

Kontraktene som inngås vil være basert på enten brutto- eller nettokontrakt. Forskjellen på disse er at i en nettokontrakt vil operatøren(rederiet) ha ansvar for både utgifts- og inntektssiden av driften, mens i en bruttokontrakt vil operatøren bare ha ansvar for utgiftssiden. Den praktiske siden av dette er at i en nettokontrakt vil det være rederiet som bærer risikoen for f.eks. endringer i trafikk. Dermed må det forhandles hvis man f.eks. skal endre takstene, da dette kan medføre endringer i trafikken.

I bruttokontrakter vil rederiets ansvar være begrenset til driftssiden, som f.eks. kapitalkostnader, lønn, drivstoff mv.

En gjennomgående utfordring som trekkes fram er god nok tid i konkurransegjennomføringsfasen. Ferjeforvaltningen har satt som mål at utlysningen av anbud skal skje minst tre år før planlagt oppstart for å gi rederiene tid til å bygge nytt materiell og sikre tilstrekkelig konkurranse.

For å gjennomføre en god anskaffelse av ferjer er det avgjørende med god bestillerkompetanse. Det innebærer at fylkeskommunen må spesifisere nøyaktig hva som etterspørres i konkurransedokumentene. Manglende klarhet kan medføre betydelige ekstra kostnader i gjennomføringsfasen og i tiden fra kontraktsoppfølging og ut avtaleperioden.

Eksempler på faktorer som kan være kostnadsdrivende hvis de ikke er spesifisert i kontrakten er:

- Endring i behovet på ferjesambandet, eksempelvis fleksibilitet i ruter eller frekvens på avganger.
- Endringer i krav til materiell og fartøy, for eksempel miljøkrav.
- Fartøy må bygges for å tilfredsstille særlige krav som ved eventuell islegging av ferjesambandet på vinterstid.

Geografisk plassering på ferjesambandet og størrelsen på kontrakten som utlyses har mye å si for hvor mange og hvilke av de store rederiene som gir tilbud. De store rederiene begrenser sin deltakelse til noen geografiske områder, mens de mindre har kun gitt tilbud der det etterspørres ferjer med mindre kapasitet. Dette kan føre til svekket konkurranse.»

#### *Vurdering*

Fergene Telemark FKF drifter et lite samband med forholdsvis rimelig materiell. På nåværende tidspunkt vurderes det som lite aktuelt å øke fylkesadministrasjonens bestiller kompetanse for å gjennomføre en slik konkurranse. Det vurderes som høyt sannsynlig at dette vil bli vesentlig dyrere for fylkeskommunen.

### **Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser**

Ved store investeringer er det fordelaktig å investere på egen eiendom, da investeringen da vil gi momskompensasjon. Investering i kaier og nytt fergemateriell vil medføre økte finansutgifter. Erfaring fra Brevikssambandet viser at driftskostnader ved rutetilbudet blir betydelig redusert ved overgang til strøm som drivstoff.

I 2005-2006 da MF Kragerø ble anskaffet, og kaiene var kommunale, delte TFK og Kragerø kommune på investeringskostnaden til oppgradering av kaier. Tilsvarende var situasjonen i Brevik når ny ferje kom i drift i 2023. Dersom Kragerø skulle dekket tilsvarende andel av investeringskostnadene ved oppgradering av kaiene ville det utgjort fra 47 til 140 mill. kr. (ref de 3 ulike alternativene ).

Vegloven legger til grunn vederlagsfri overtagelse ved omklassifisering. Ved nedklassifisering av veg, settes vegen i god stand før nedklassifisering, slik at den ikke har et vedlikeholdsetterslep. Vegloven hjemler derimot ikke pålegg om at en kommune skal oppgradere veger og infrastruktur til fylkeskommunal standard ved omklassifisering. Standard på kaiene ved en eventuell overdragelse til fylkeskommunen blir dermed heller et spørsmål om referanse til tidligere prosesser omtalt i avsnitt over og likebehandling med Porsgrunn kommune. Dette må avklares i dialog med Kragerø kommune, og legges fram for politisk avgjørelse når det er nødvendig.

## **Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål**

Ved overtakelse av kaier vil klimafotavtrykket til Telemark fylkeskommune øke. Samtidig vil en overgang til nullutslippsferger redusere utslipp fra fergedriften betraktelig. Utslippene i Kragerø fra båt- og fergedrift lå i 2025 på totalt 1720 CO2 ekvivalenter.

I skjærgården er særlig bærekraftsmål om å sikre utdanning, arbeid og utvikling av byer og samfunn avhengig av et hensiktsmessig rutetilbud med båt og ferge.

## **Fylkesdirektørens vurdering**

Fylkesdirektøren vurderer det som hensiktsmessig for videre drift av fergeselskapet Fergene Telemark FKF at Telemark fylkeskommune overtar eierskapet til de fem nevnte kaiene i Kragerø kommune. Dette vil gi større fleksibilitet til å vurdere rutetilbud og fartøyfornyelse parallelt med nødvendig oppgradering av kaiene. Økonomiske rammebetingelser for fylkeskommunen og krav om nullutslippsferger er usikkerhetsmomenter som påvirker fremdrift og beslutninger i årene fremover. Forutsetninger for at en slik overtakelse skal være aktuell er at kaiene overtas vederlagsfritt fra Kragerø kommune og at fylkeskommunen går i dialog med Kragerø kommune for å sikre at kaiene har en akseptabel standard ved overtakelsestidspunktet.

Fylkesdirektøren gjør oppmerksom på at fylkestingets vedtak i Handlings- og økonomiplanen for 2025 – 2028 vedtok en gradvis reduksjon av tilskuddet til Fergene Telemark FKF fra 2026 til 2028 på totalt kr 7 mill. Det nedskalerte rutetilbudet som presenteres her vil langt på vei kunne leveres innenfor vedtatt tilskuddsramme.

Fergene Telemark FKF drifter et lite samband med forholdsvis rimelig materiell. På nåværende tidspunkt vurderes det som lite aktuelt å øke fylkesadministrasjonens bestillerkompetanse for å gjennomføre en slik konkurranse. Det vurderes som høyt sannsynlig at dette vil bli vesentlig dyrere for fylkeskommunen. Fylkesdirektøren anbefaler at fylkeskommunen de neste årene fokuserer på å sikre stabil drift av ferjesambandet, og heller vurdere konkurranseutsetting på et senere tidspunkt når sambandet er enda bedre rigget og mer attraktivt i en konkurransesituasjon for relevante fergeoperatører.

Fylkesdirektøren ønsker med denne saken å avklare noen prinsipper for videre drift av fergesambandet i Kragerø. Når rutetilbud i Kragerø og ansvar for kaier er endelig avklart vil det være naturlig å gå mer konkret inn i tema for fartøyfornyelse som vil dekke det behovet fylkestinget mener er rett å satse på.

Vedlegg: