



Klima- og miljødepartementet

/Avdeling for areal og
transport

Vår dato	07.10.2016
Deres dato	
Vår referanse	16/11907-2
Deres referanse	
Vår saksbehandler	Tore Felland Storhaug

Søknad om støtte til utvikling og innføring av låg- og nullutsleppsteknologi ved kjøp av ny ferje i Brevik

Takk for invitasjon.

I Telemark er ferjedrifta organisera som to IKS der vertskommunane er medeigar med 50 % saman med Telemark fylkeskommune (TFK) i kvart sitt selskap. Denne søknaden gjeld Brevik ferjeselskap IKS som er eit samarbeid mellom TFK og Porsgrunn kommune. TFK er prosjektansvarleg og søkjar.

Styret i Brevik ferjeselskap IKS har alt starta prosessen med å kjøpe ei ny ferje med 0 eller lågutslepp. I utgangspunktet ser ein for seg ei elektrisk ferje med batteridrift, alternativt ei hybridferje. Bystyret i Porsgrunn kommune og Fylkestinget i Telemark har gjort endringar i vedtektene til selskapet slik at det no kan lånefinansiere kjøp av ny elektriskferje.

Det er ikkje planar om vesentlege endringar i dagens rutetilbod. Overfartstida mellom Brevik og Sandøya er ca. 10 minutt. Ein har då vurdert at det er godt eigna med elektrisk ferje med batteridrift, men føresetnaden er at ferja også har rekkevidde til å gå til Bjørkøya som i dag.

Dagens bilferje er frå 1964. Sidan det er 52 år sidan ein seist ein gjorde dette, sit korkje eigarane eller selskapet på eiga kompetanse til å teikne og prosjektere ny ferje. Ei heller å utarbeide konkurransegrunnlag før anbod om kjøp av ny ferje og oppfølging av leveransa.

På vegne av Brevik ferjeselskap IKS søkjer TFK om kr 500.000 til teikning og prosjektering av ferje i 2017. Og kr 500.000 til å utarbeide konkurransegrunnlag og oppfølging av byggeprosessen. Til saman 1 mill. kroner.

Det er Brevik ferjeselskap som vil drive prosjektet. Kontaktperson hjå Brevik ferjeselskap IKS er dagleg leiar Inge Rønning, tlf. 40005860. Epost: Inge@fjordbat.no

Prosjektbeskriving og gjennomføringsplan:

Aktivitet:

1. Arbeide vidare med å kartleggje krav til utforming av fartyet - behov det skal dekkje
2. Utarbeide grunnlag for prosjekteringsarbeid
3. Be eitt, to eller fleire verft teikne og prosjektere ny ferje, og innarbeiding av endringar i prosessen

Postadresse:	Besøksadresse:	Sentralbord	Foretaksregisteret: 940 192 226
Postboks 2844	Fylkesbakken 10	35 91 70 00	E-post: post@t-fk.no
3702 Skien	3715 SKIEN		www.telemark.no



TELEMARK

fylkeskommune

4. Val av; farty type, framdrift/maskineri, tryggingstutstyr, instrumentering og mannskap
5. Utgreie tekniske og økonomiske tilhøve ved infrastruktur på land. Nye ferjeleie, landstrum m.v.
6. Utarbeide endeleg konkurransegrunnlag for anbod om bygging av ferja, og om naudsynt anlegg for landstraum og ferjeleier.
7. Oppfølging av leveransa til ferja vert levert.

Tidsskjema:

Aktivitet 1 og 2 gjennomførast vinteren 2016/2017

Aktivitet 3 til 6 våren 2017.

Aktivitet 4 gjennomførast hausten 2017 og 2018.

For meir detaljert tidsplan sjå side 15 i vedlegg frå CR Group.

Klimaeffekt:

Klimarekneskapen for bussar og ferjer i Telemark, utarbeid av TØI viser at ferja i Brevik har eit årleg utslepp på 374 - 397 tonn CO2 per år. Det tilsvarar ein klimaeffekt på 396 - 437 CO2 ekvivalentar per år i 2014 og 2015.

Kompetanseheving:

Sidan vi i hovudsak nyttar konsulentar til å utføre arbeidet, vil kompetansehevinga i fyrste rekke skje hjå desse. Men sidan Brevik IKS har felles dagleg leiar med Kragerø fjordbåt IKS, vil kompetanse og erfaring frå kjøp av denne ferja koma til nytte når ein seinare vil vurdere kjøp av ny ferje i Kragerø.

Om tidsplanen held vonar vi at ei ny ferje kan leverast hausten 2018, eller til nyttår 2019.

Ein forventar at ei ny ferje har ei levetid på inntil 40 år og at den skal avskrivast på 20 år.

Dersom støttesummen vert lågare enn 1 mill. kroner, vil selskapet finansiere aktiviteten ut over støttesummen sjølv.

Med vennlig hilsen

Tore Felland Storhaug

Tore.Felland.Storhaug@t-fk.no

Vedlegg: Rapport frå Brevik ferjeselskap IKS, Ny miljøferje (2015).
Rapport frå CR Group AS om ny miljøvennelig ferje, 05.04.2016.
Klimarekneskap frå TØI for busser og ferger i Telemark
Fylkestingsvedtak av 20.10.16 om endra vedtekter for å kunne ta opp lån

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Postadresse:	Besøksadresse:	Sentralbord	Foretaksregisteret: 940 192 226
Postboks 2844	Fylkesbakken 10	35 91 70 00	E-post: post@t-fk.no
3702 Skien	3715 SKIEN		www.telemark.no



TELEMARK
fylkeskommune

/Avdeling for areal og
transport

Vår dato 07.10.2016
Vår referanse 16/11907-2

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Klima- og miljødepartementet			

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10
3715 SKIEN

Sentralbord
35 91 70 00

Foretaksregisteret: 940 192 226
E-post: post@t-fk.no
www.telemark.no



Ny miljøferge

Innledning

Brevik Fergeselskap IKS har tilhold i Brevik. Selskapet disponerer to ferger, MF Løvøy, som er en passasjerferge, og MF Oksøy, som er en bilferge.

Oksøy brukes daglig til transport av kjøretøy og personer. De fleste avgangene går mellom Brevik og Sandøya, men vi har også avganger til Bjørkøya og Siktesøya hele året.

Trafikken omfatter både persontrafikk, privatbiler og nyttetraffic.

Løvøy benyttes i hovedsak i forbindelse med sommerruta, men fungerer også som erstatningsferge for Oksøy i forbindelse med slippsetting eller når vi av en eller annen grunn må ta Oksøy ut av drift

Fergedriften er «veien» ut til øyene og er derfor viktig for de som benytter seg av dette tilbudet. I tillegg er fergedriften en del av det offentlige kollektivtilbudet i Grenland.

Det er foretatt en tilstandsvurdering av Oksøy, som konkluderer med at det er behov for en ny ferge.

Innhold

Innledning	1
MF Oksøy	2
Ny miljøferge	2
Kostnadsoverslag	3
Finansiering	4
Framdrift	5





MF Oksøy ble bygget i 1964

MF Oksøy

MF Oksøy er en bilferge som ble bygget i 1964, og er dermed over femti år gammel.

Fartøyet tilfredsstill ikke lenger brukerkrav som passasjerbequemmeligheter og universell utforming.

Ferga kan ikke frakte tyngre kjøretøy på grunn av stabilitetsbegrensninger, og

kapasiteten for kjøretøy er i dag generelt for liten.

Oksøy er godt vedlikeholdt, og er etter alderen tatt i betraktning i god stand.

Også sikkerhetsmessig tilfredsstillert fartøyet dagens krav fra myndighetene.

Fergedriften i Brevik

Etter at Breviksbrua ble åpnet i 1962 fortsatte fergedriften ut til øyene, men kun med passasjerferge. Fra 1985 ble Oksøy tatt i bruk noen dager i uka. I dag utgjør biltransporten over halvparten av billettintektene.

Brevik Fergeselskap IKS

Selskapet ble stiftet 15. august 2013, og eies av Telemark Fylkeskommune og Porsgrunn kommune.

Selskapet disponerer to ferger, bilferga Oksøy og passasjerferga Løvøy. De fleste avgangene går til Sandøya, hvor det bor ca. 350 personer.

Om sommeren kjører Løvøy sommerrute, og har anløp på mange steder, som for eksempel i Langesund. Vi samarbeider også med Helgeroafergene.

Ny miljøferge

Det er behov og ønske om en ny og tidsriktig miljøferge. Dette av hensyn til våre passasjerer, kapasitet og driftssikkerhet.

Det er hele tiden fokus på økt sikkerhet til sjøs, uansett fartsområde. Endringer i regelverk kan føre til pålegg fra skipskontrollen, spesielt med hensyn til sikkerhet for passasjerer og last.

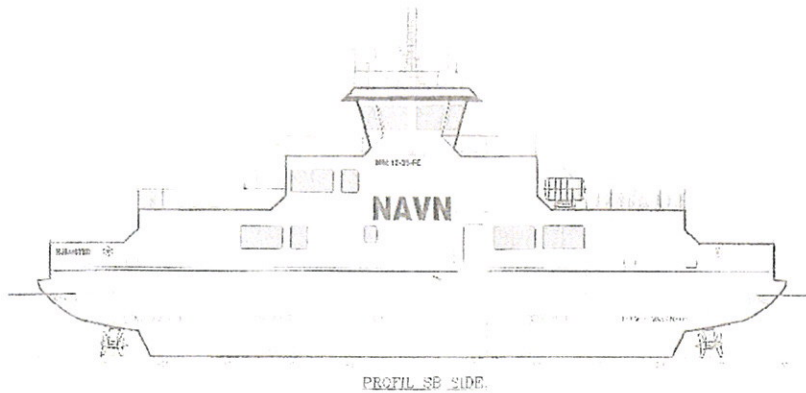
Saken har vært behandlet i representantskap og styre i selskapet, og det er enighet om at det er behov for å erstatte Oksøy med en ny miljøferge.

Hva som ligger i miljøferge er ikke avklart, men en ny ren dieselferge synes å være uaktuell. Utover dette er det ikke lagt noen føringer så langt.

Passasjerfasilitetene er for dårlige. Det kan være vanskelig å komme om bord med for eksempel barnevogn, rullestol eller sykkel. Disse må også stå utendørs og relativt ubeskyttet under overfart.

Materiellet brukes i dag på overtid og må fornyes. Dette er en forutsetning dersom dagens rutetilbud skal kunne opprettholdes.

Det er ønskelig med kapasitet på 15 biler og totalt 50 tonns lasteevne. Et mål med å få en større ferge er å kunne kutte ut billettbestilling for kjøretøy.



Tegning av pendelferge fra 2002



Kostnadsoverslag

Det som er lagt til grunn for kostnadsoverslaget er oppjustering av et tidligere overslag. Dette overslaget legger til grunn en el-ferge med kapasitet på ca. 12 biler og totalt 50 tons lasteevne.

Hovedtall	B2015	B2016	B2017	B2018	B2019	B2020
Prosjektering	200	500	100			
Oppfølging				200	200	
Ny ferge				30 000	30 000	
Installasjoner land				5 000	5 000	
Nytt fergeleie				2 500	2 500	
Uforutsett 10%				3 750	3 750	
Sum utgifter						82 900
Finansiering	200	500	100	41 450	41 450	

Historikk

I 2002 ble det gjennomført et forprosjekt for ny bilferge.

Det dreide seg da om en dieseldrevet pendelferge med kapasitet for 12 biler og med en total lasteevne på 48 tonn.

Det ble i den forbindelse utarbeidet tegninger samt byggespesifikasjon.

Prosjektet strandet på grunn av manglende finansiering.

I 2005 ble det gjennomført et nytt prosjekt, som tok for seg fastlandsforbindelse til Sandøya.

Prosjektet tok for seg følgende alternativer:

- Bruforbindelse
- Videre ferge drift

Saken ble politisk behandlet, og det ble konkludert med at dagens ordning med ferge drift skulle videreføres.

Brevik Fergeselskap IKS

Langbrygga 2, 3950 Brevik
Tlf. 35 56 32 00
Org.nr. 912 617 750
post@fergene.no

Finn oss på weben:
www.fergene.no



Finansiering

En ny ferge kan finansieres på to måter:

- Over investeringsbudsjettet til eierne
- Lån i regi av selskapet

I tillegg kan det søkes om støtte fra Enova for å dekke opp merutgifter til kjøp av miljøferge, samt for utviklingsstøtte.

Enova opplyser at de ønsker detaljerte søknader som viser hvilken gevinst, økonomisk og miljømessig, som ligger i eventuelle tilskudd til ny ferge. Dette forutsetter at mange viktige detaljer må på plass før en slik søknad kan sendes.

Framdrift

Etter planen skal en ny ferge være i drift i 2020.

Dette forutsetter:

- Forprosjekt hvor alle forutsetninger for prosjektet blir avklart:
 - Framdriftsplan
 - Type
 - Krav, som for eksempel isklasse og fartsområde
 - Sjøfartsdirektoratets krav
 - Størrelse og kapasitet
 - Framdriftsmaskineri
 - Konsekvenser i forbindelse med fergelemmene og oppstillingsplasser
 - Nytt anløpssted i Brevik?
 - Hvem bygger nødvendige anlegg på land. I dag betaler vi leie for disse
 - Kostnadsoverslag skip og land
 - Avklare driftskostnader og levetidskostnader
 - Søknadsprosesser mot Enova
- Avklare finansiering
- Utarbeide anbudsunderlag
- Anbudsprosess
- Bygging av ny ferge



CR Group AS

Telefon: 947 81 200

post@crgroup.no

www.crgroup.no

Foretaksregister:

NO 997129466 MVA

Ny miljøvennlig ferge – Brevik Fergeselskap IKS

Rapport – Tidligfase – bakgrunn og behov, finansiering, rammebetingelser mm

VERSJON	DATO
1.0	2016-04-05
FORFATTER(E)	
Trond Ingebretsen, CR Group AS	
OPPDRAGSGIVER(E)	OPPDRAGSGIVERS REF.
Brevik Fergeselskap IKS	BFr
PROSJEKTNR	ANTALL SIDER OG VEDLEGG:
16-01	16

SAMMENDRAG

Brevik Fergeselskap har vedtatt å starte en prosess for anskaffelse av ny miljøvennlig ferge. Dette notatet beskriver bakgrunn og behov, overordnede krav og vurderinger til ny ferge, overordnede krav og vurderinger til kaianlegg, behov for endringer i selskapsavtaler, eierinvolvering, finansieringsmodell. Notatet har også med et kapittel om videre anbefalinger, milepæler og fremdriftsplan.

Det fremstår som åpenbart at det er behov for utskiftning av dagens materiell, at valg av en ny ferge med hovedsakelig elektrisk fremdrift er det rette, og at styrets tidsplan for anskaffelse og idriftsettelse er gjennomførbare. Det foreslås derfor en elektrisk ferge med rekkeviddeforlenger (i realiteten en "plug-in hybrid" der all normal drift er elektrisk).

Anløpssted bør vurderes flyttet. Dette vil øke personsikkerhet, redusere manuelle arbeidsoperasjoner og bidra til å sikre brukervennlig rutefrekvens.

Å fortsette å vedlikeholde dagens materiell vil ikke oppnå mål om å opprettholde et tilbud på minimum dagens nivå. En fremskynding av tidsplan bør vurderes. Ut fra de foreløpige økonomiske betraktningene, ser det ut som at anskaffelse av nytt materiell ikke vil medføre behov for vesentlige økte driftstilskudd fra eierne.

UTARBEIDET AV	SIGNATUR
Trond Ingebretsen	
PROSJEKTRAPPORT NR	GRADERING
16-01-01	ÅPEN
VERSJON	
1.01	2016-04-05
	Rapport tidligfase

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Dagens materiell – status og utfordringer	3
3	Krav og spesifikasjoner nytt materiell	4
	3.1 Overordnede funksjonskrav.....	4
	3.2 Anbefalinger:	6
4	Finansiering / økonomi	6
	4.1 Grovtall ny båt	6
	4.2 Endringer i selskapets kostnader som følge av ny elferge:	7
	4.3 Anbefalinger:	7
5	Selskapsavtale	7
	5.1 Endringer	7
	5.2 Relevante tidsfrister.....	8
	5.3 Anbefalinger:	8
6	Infrastruktur på land.....	9
	6.1 Lokasjoner.....	9
	6.2 Kaianlegg.....	9
	6.3 Trafikk / biloppstilling mm	10
	6.4 Sjøforhold	10
	6.5 Kontor, lager, venterom.....	10
	6.6 Eierforhold	10
	6.7 Oversikt ulike anløpssteder	11
	6.8 Anbefalinger:	12
7	Billettering, bestilling, reservering, betaling etc	12
	7.1 Billettering	12
	7.2 Registrering.....	12
	7.3 Reservasjoner	12
	7.4 Betaling	13
	7.5 Anbefalinger	13
8	Lovverk / forskrifter mm.....	13
9	Andres erfaringer og øvrige merknader	13
10	Fremdriftsplan / milepælsplan.....	15
11	Anbefalinger videre arbeid	15
12	Referanser / møter mm	16

1 Innledning

Brevik Fergeselskap IKS er en interkommunal virksomhet eid av Telemark fylkeskommune og Porsgrunn kommune. Selskapets formål er å drive kollektivtransport med fartøy i rute i Porsgrunn kommune og opererer i dag ruter med bilfergen ”Oksoy” som går mellom Brevik, Sandøya og Bjørkøya.

Bilfergen i dagens rute er bygget i 1964 og er moden for utskifting. Fergen er etter forholdene godt vedlikeholdt, men fartøyet tilfredsstillende ikke lenger brukerkrav som passasjer-bekvemmeligheter, universell utforming osv. Fergen kan heller ikke frakte tyngre kjøretøyer mv. på grunn av stabilitetsbegrensninger og har til tider også for liten kapasitet i forhold til trafikken den skal betjene.

Selskapets styre har vedtatt å starte en prosess for å gå til innkjøp av ny ferge, en investeringsplan for dette er fremmet for eierne som har vedtatt denne med forutsetning av at ny ferge skal ha klimanøytralt motor / drivverk.

Selskapets eiere har ved gjentatte anledninger vedtatt formuleringer om at rutetilbudet skal opprettholdes på minimum dagens nivå.

Det utførte arbeidet har bestått av møter og samtaler med representanter for eiere, ansatte og relevante interessenter, verftbesøk samt litteratursøk og annen informasjonsinnsamling.

2 Dagens materiell – status og utfordringer

Både selskapet selv, ansatte, styre og eierne gjennom representantskapet har uttrykt behov over tid for å bytte ferge. Selskapet har gjennom en periode på 10-15 år vært gjennom flere prosesser med vurdering av nytt materiell. Behovet for å skifte materiell dreier seg om mer enn at eksisterende båt er fra 1964 og ønske om å være mer moderne og fremtidsrettet. Herunder nevnes:

- Økt frekvens av landligge grunnet uforutsette forhold.
- Økte årlige vedlikeholdskostnader.
- Økt behov for transport av tyngre kjøretøy.
- Større fokus på personsikkerhet.
- Større press på selskapets økonomi.
- Forventninger til moderne billetteringssystemer og fleksibilitet i betaling og overgang til øvrig kollektivtilbud.



I tillegg må det nevnes forhold som ikke endrer seg, men som er fortsatt utfordrende:

- Dypgående – slår i bunn med ujevne mellomrom på tung last og lav vannstand.
- Passasjerer oppholder seg under dekk ved overfart (med dispensasjon fra sjøfartsdirektoratet).
- Lastekapasitet og stabilitet, sikkerhetsrisiko samt at dette medfører kø og at biler ikke kan være med, til tross for at det er plass.

- Dersom en tyngre lastebil er om bord, må denne plasseres nennsomt midt i båt med hensyn til båtens stabilitet. Kunnskap om last og vekt er viktig her for at båtens stabilitet er ivaretatt.
- Ikke adskilt passasjertrafikk på landgang eller i land, utfordrende sikkerhetsmessig.
- Kaiorganisering / biloppstilling er unødig tidkrevende, særlig sett i sammenheng med behovet for reservering.

Fastboende, hyttefolk, ansatte og gjester til Sandøya og Bjørkøya er avhengig av et rutetilbud som er fleksibelt, stabilt og trygt. Barn skal på skolen, både landfaste beboere til skole på Sandøya og Sandøyabarn til skole i Brevik, Heistad, Porsgrunn og Bamble. Kjente rutetider, tett frekvens, høy driftsstabilitet og lav risiko for skader er vesentlige momenter.

En utvikling av kystkultur bidrar til økt attraksjonskraft som igjen skal bidra til befolkningsvekst i kommunen. Fra politisk hold i Porsgrunn og i fylket stadfestes kravet jevnlig om at fergetilbudet skal opprettholdes på minst dagens nivå.

3 Krav og spesifikasjoner nytt materiell

Som hovedpunkt må nevnes at fergen må baseres på nullutslipp, den må opereres med dagens krav til bemanning, den må ha større passasjersikkerhet enn i dag, all håndtering av personell, biler, billetter, ladetilkobling etc må automatiseres eller selvbetjenes i så stor grad som mulig.



3.1 Overordnede funksjonskrav

Overordnede funksjonskrav for ny ferge er satt opp i tabellen nedenfor. Det er å bemerke at listen ikke må forstås utfyllende.

Passasjerkapasitet	97 passasjerer som i dag
Bemanning	Må kunne opereres med en bemanning på inntil 2 personer.
Kjøremønster	Kontinuerlig fra kl 05 til 24, med unntak av vedlikeholdspause og spisepauser. Rute kjøres kontinuerlig Brevik – Sandøya. En-to turer til Bjørkøya daglig. Merk at dagens båt også ved noen anledninger tas ut av ordinær rute for beredskapsoppdrag (ambulanseskjøring primært).
Kjøreavstand	Brevik- Sandøya ca 1 nm (1,8 km) Rundtur Bjørkøya – ca 4 nm (8 km) Total daglig kjøreavstand ca 55-60 nm (100-110 km)

Rutemønster / frekvens	<p>Avgang Breik hver halvtime (som i dag men med noe stivere ruter)</p> <p>Merk et par daglige opphold på 40-60 min i Brevik.</p> <p>Landligge ca 10 minutter i Brevik for lading mellom hver kjøring (Ikke landligge på Sandøya eller Bjørkøya.)</p>
Lastekapasitet	50 tonn (opp fra dagens 23 tonn).
Størrelse / bilenheter	Noe mer enn i dag, 16-20 bør vurderes. Vil kunne avhenge av lastekapasitet.
Levetid	40 år
Fremdriftsmaskineri	<p>Nullutslipp i regulær fart (vil redusere utslipp av CO2 med ca 350 tonn per år).</p> <p>Elektrisk fremdriftsmaskineri. All lading av batterier i Brevik.</p> <p>Skal ha rekkeviddeforlenger for å håndtere uforutsette hendelser. Denne skal gi mulighet for fremdrift og manøvrering av båt ved utfall av elektrisk kraft. Rekkeviddeforlenger skal være basert på diesel eller biodrivstoff.</p>
Dypgående / skrogtype / materialvalg etc	Må optimaliseres for energiforbruk og sikkerhet / stabilitet. Det er sentralt å designe et skrog med lav motstand og vekt. Opp til leverandørs anbefaling. Må under 3 meter dypgående.
Is – isklasse	Det er ikke fast is i fjorden, men båten må kunne håndtere dravis.
MOB / nødsituasjoner / etc	Båten må utrustes for at nødssituasjoner blir håndtert på en bemanningsmessig minst ressurskrevende måte. Opp til leverandørs anbefaling.
Kaianlegg, biloppstilling / passasjer / sikkerhet med mer	<p>Adskilt passasjeradkomst.</p> <p>Adskilt fra regulær trafikk (oppstilling ut av vegbanen).</p>
Kaianlegg infrastruktur, lading etc	Storst mulig grad av automatiserte rutiner (tilkobling etc).
Billettering	<p>Automatiseres så mye som mulig. Må vurderes kontantløst (kontanter kun mulig via kontoret for eksempel), fortrinnsvis betaling via mobiltelefon eller annen forhåndsbetaling.</p> <p>Må kunne kommunisere med fylkets systemer for overgangsordninger med mer.</p> <p>Må være tilpasset bruk av Autopass når dette blir tilgjengeliggjort.</p>
Reservasjoner med mer	<p>Fergen bør ha stor nok kapasitet til at reservasjoner ikke lenger må anses nødvendig.</p> <p>Fergen bør ha oppstillingsplass til biler slik at man kan ha egen rekke for bilene som skal til Bjørkøya.</p>

3.2 Anbefalinger:

- Det overstående innarbeides i et dokument som sendes ett til to verft for grovskisse og kostnadsestimat for ny ferge. Merk at dette må utformes slik at dette verftet ikke blir diskvalifisert til å inngi tilbud på selve fergebyggingen.

4 Finansiering / økonomi

Nedenstående tall må kun forstås som grove estimater. Det er et behov for kvalitetssikring og detaljering av kostnader for både båt og landbaserte investeringer. Overordnet kan det se ut som kostnadsøkning som følge av finans. redusert drivstoffkostnader og reduserte vedlikeholdskostnader kan anslås til så lavt som ca 0,5 MNOK per år.

4.1 Grovtall ny båt

Estimert pris for båt	40 MNOK
Tilleggs kost el / batteri	10 MNOK
Landkostnader / kai, vei etc	20 MNOK
Landkostnader – strøm / trafo etc	10 MNOK
Samlet tilleggs kost for el (dvs estimert ekstrakostnad fordi man velger batteridrevet båt og som vil danne grunnlaget for Enova-støtte)	20 MNOK
Enovastøtte – 40 % av tilleggs kost for el	8 MNOK
Samlede investeringskostnader	72 MNOK
Finansieringskilde	Kommunalbanken (KLP alternativ, bør innhente tilbud fra begge)
Lånebehov	Fullfinansiert, annuitetslån
Nedbetalingstid	40 års nedbetalingstid
Rente / risikoprofil	Flytende rente (i tråd med risikoprofil til Porsgrunn kommune)
Dagens rentesats	1,5 %
Årlige finanskostnader	2,4 MNOK (200.000 kr / måned)

4.2 Endringer i selskapets kostnader som følge av ny elferge:

Reduserte drivstoffkostnader:

Årsforbruk diesel 130.000 liter – 1 MNOK

Reduksjon i vedlikeholdskostnader – 1 MNOK

Dvs kostnadsøkning som følge av finans, redusert drivstoffkostnader og reduserte vedlikeholdskostnader kan anslås til ca 0,5 MNOK per år. Det er her ikke medtatt eventuelle bemanningsmessige endringer.

Merk at det er stor usikkerhet knyttet til kostnadsestimat på både anskaffelse av båt samt infrastrukturkostnader.

4.3 Anbefalinger:

Det gjennomføres et forprosjekter for

- å utarbeide estimat på anskaffelse av ny båt. Bør utføres av verft gjennom kjøpt tjeneste.
- å utarbeide estimat på landbaserte investeringsbehov. Bør utføres av entreprenør gjennom kjøpt tjeneste.

5 Selskapsavtale

Nedenstående artikler må endres. Ny selskapsavtale bør vedtas av styret og deretter representantskapet for de godkjennes i Porsgrunn bystyre og Telemark fylkesting.

5.1 Endringer

§ 17 Låneopptak og garantistillelse:

Paragraf om lån må endres. Denne lyder i dag:

«Selskapet kan ta opp lån på til sammen 5 – fem – millioner kroner, hvor deltakerne hefter for hver sin like halvdel. Hvert låneopptak skal på forhånd være godkjent av representantskapet og departementet. Eierne skal på forhånd være orientert.»

Forslag ny tekst:

«Selskapet kan ta opp lån innenfor en samlet ramme på 100 – hundre – millioner kroner. Hvert låneopptak skal på forhånd være godkjent av representantskapet og fylkesmannen. »

Alternativt:

«Selskapet kan i tillegg ta opp lån i det ekstraordinære tilfellet at selskapet skal anskaffe ny ferge. Selskapet kan da ta opp lån innenfor en samlet ramme på 100 – hundre – millioner kroner. Et slikt låneopptak skal på forhånd være godkjent av representantskapet og fylkesmannen. »

5.2 Relevante tidsfrister

For endring av selskapsavtalen vil det være Telemark fylkesting sine møter som er styrende faktor (Porsgrunn bystyre har møter ca hver måned).

Telemark fylkesting har møte i oktober med skrivefrist for saker 24 august. Gitt representantskapsmøte i fergeselskapet i juni, bør skrivefrist for fylkestinget oppnås.

Andre momenter: Det anbefales at selve saken skrives med noe begrunnelse om behov for nytt materiell, at det settes krav om klimanøytralt fremdriftsmaskineri og at det ikke forventes vesentlige økte årlige overføringer fra eierne. Det bør presiseres at saken gjelder endring av selskapsavtale og at det ikke skal tas en formell beslutning om nytt materiell, men at det sentrale er at selskapet selv skal stå for anskaffelsen.

5.3 Anbefalinger:

- Ny selskapsavtale utarbeides og sendes som sak til selskapets representantskap.
- Det utarbeides sak til politisk behandling i fylkesting og bystyre.
- Ordførere og relevant personell fra de to administrasjonene må underrettes slik at sak kommer på sakskart.

6 Infrastruktur på land

Det vil være åpenbare behov for investeringer på landside når man bytter ut et skip fra 1964 med et nytt som skal leve i minimum 40 nye år. Dette bør også innebære at man retter søkelyset mot alle forhold, herunder også lokalisering av anløpssted. Nedenstående omfatter ulike aspekter som bør hensyntas i videre vurderinger.

6.1 Lokasjoner

I Brevik er det tilsynelatende 3 (4) lokasjoner som kan være aktuelle:

1. Dagens kai, langbryggene
2. Englandsbrygga (med kjøring østover)
3. Strømtangen (under broen der Dikken ligger)
4. Utfylling av sjøen ved statuen, nær dagens lokasjon



På Sandøya bør det vurderes å kun modifisere dagens, det bør vurderes å endre tilkjøring til dagens noe ved at man kommer rett inn (dvs fra en noe mer nordlig retning), det har også vært luftet mulighet for å gå direkte inn på moloen ved båthavna.

I slutten av dette kapittelet er det satt opp en tabellarisk oversikt over fordeler og ulemper og tiltak nødvendig for de ulike anløpsalternativene i Brevik.



6.2 Kaianlegg

Det må utføres et stykke arbeid på kaianlegg uavhengig av hva slags ny ferge som velges. Dagens fergelemmer er tilpasset Oksøy. Statens vegvesen har standarder på fergelemmer slik at det skal være rom for å sette inn midlertidig materiell på riksvegnettet. Relevante standarder for fergelemmer bør benyttes på alle tre anløpssteder.

Ved anskaffelse av elferge må det i tillegg besørges tilstrekkelig ladekapasitet til land. Det er tilsynelatende god kapasitet i Brevik, slik at arbeidet her vil være å strekke kabel og montere tilkoblingsutstyr med mer i Brevik (husk å kombinere graving slik at septik kan tømmes direkte ved kai). Det gjøres her oppmerksom på ladesystemet som er installert på Ampere fra leverandøren Cavotec som bør vurderes benyttes sammen med automatisk fortøyningsystem fra MoorMaster. Når ferga nærmer seg kai gjør pluggen seg klar. Vakuumsystemet holder raskt ferga fast, slik at den ikke trenger å yte motorkraft for å holde seg inn til kai.

På anløpsstedene på Sandøya og Bjørkøya anbefales det ikke spesielle installasjoner fordi det er elferge, kun å tilpasse til standardiserte fergelemmer. Merk at en ny ferge sannsynligvis vil være mindre dypgående og bredere enn dagens ferge, noe som vil kunne kreve endring også på kai.

6.3 Trafikk / biloppstilling mm

Det er trafikale utfordringer i dag i Brevik. Fergekøen står langs etter ordinær veg og det er ikke tilrettelagt for adskilt passasjertrafikk. Det er også utfordrende i det daglige å organisere køen, da det både er anledning til å reservere plass samt at det jo er noen som skal til Bjørkøya i stedet for Sandøya. Ved en ny ferge bør det vurderes om det er behov for reservering, det bør vurderes om man kan ha oppstillingsplass for biler på flere rader, og passasjertrafikken bør holdes adskilt fra biltrafikk.



6.4 Sjøforhold

Både kjøreavstand, strømforhold, dybdeforhold må tas med i vurderingene av anløpssted. I dag er det å notere seg at ved lavvann og tung last må Oksoy kjøre annerledes en normalt på grunn av en grunne som er vanskelig å sprengte bort. Det refereres til at det skjer med ujevne mellomrom at Oksoy slår ned i dag.



Strømforhold er relevant i forhold til energiforbruk ved kjøring samt behov for bruk av motorkraft for å holde ferga ved kai.

Kjøreavstand er relevant for energiforbruk og tidsforbruk.

6.5 Kontor, lager, venterom

Det vurderes å være tilsvarende behov for kontor, lager, verksted og venterom som i dagens situasjon. Dersom man flytter anløpssted i Brevik, bør det vurderes å inngå leieavtale med Grenland Havn om kontorer og venterom i deres bygg på Strømtangen. Merk også at dersom man velger Englandsbrygga, må langtidsparkering for beboere på Sandøya flyttes. Det vurderes at det er mer enn tilstrekkelig muligheter for dette i nærheten av brokaret på Strømtangen.

Det gjøres oppmerksom på at dagens kontor og venterom er i lokaler eiet av Porsgrunn kommune, med en gjensidig oppsigelsestid på 6 måneder.

6.6 Eierforhold

Det er ulike eierforhold og avtaleforhold på de tre kaiene i dag. Det bør vurderes å stramme opp dette i fremtidig drift. I dag er forholdene slik:

- Brevik – Grenland Havn eier. IKS betaler en fast årlig sum for vedlikehold.
- Sandøya – Porsgrunn kommune eiere kaia, IKS eier fergelem og forestår vedlikehold av denne selv.
- Bjørkøya – Herøya Arbeiderforening eier og vedlikeholder.

I en ideell situasjon er det kanskje slik at Grenland havn er eiere og vedlikeholder alle kaier (mulig unntak for Bjørkøya) og det betales en årlig kostnad for bruk.

6.7 Oversikt ulike anløpssteder

	Langbryggene (1)	Englandsbrygga (2)	Strømtangen (3)	Sandøya
Kjøreavstand	Kortest (1,8 km)	Kortest (1,8 km)	Noe lenger (2,1 km), dvs vil kreve noe mer tid og energiforbruk.	
Manøvrering	Litt manøvrering, ikke noe problem.	Rett inn, rett ut	Må manøvrere i til dels sterk strøm, sideveis anløp.	
Grunnforhold	Litt for grunt for dagens båt (har vært undersøkt for å sprenges bort, men frarådet grunnet frykt for følgeskader). NB – dersom ny båt er av type katamaran er denne betydelig mindre dypgående enn dagens.	Ok	Ok	Ok
Strøm på land	Ok	Ok	Ok	Ikke tilgjengelig
Biloppstilling	En lang rekke, utfordrende i dag med reservasjoner og Bjørkøyatrafikk.	Kan få flere rekker, betydelig enklere enn i dag.	Kan få flere rekker, betydelig enklere enn i dag.	En lang rekke, kan være utfordrende ved reservasjoner i dag.
Langtidsparkering	På Englandsbrygga eller Strømtangen. Ok.	Dagens blir borte, men det antas at det er mer enn nok plass på Strømtangen	Bra med plass.	
Passasjersikkerhet	Kan være utfordrende med passasjerer rett ut i trafikk og mellom biler.	Bra. Plass til å adskille passasjerer fra biler og trafikk.	Veldig bra. Plass til å adskille passasjerer fra biler og trafikk.	
Trafikkavvikling	Problematisk ved kø. Oppstilling står til dels ute i veglegemet.	Bra. Fergetrafikken adskilles fra regulær trafikk. God sikt.	Veldig bra. Fergetrafikken adskilles fra regulær trafikk. God sikt.	
Venterom	Dagens ok (leid av kommunen).	Bør etableres nytt i bygning til GH. GH positive.	Bør etableres nytt i bygning til GH. GH positive.	
Kontor, verksted med mer	Dagens ok.	Dagens ok. Kontorer bør flyttes til GH. GH positive.	Dagens ok. Kontorer bør flyttes til GH. GH positive.	
Andre forhold	Kan være mulighet med utfylling ved statuen. Usikkert (kreves nok reguleringsplan, dybdeundersøkelser med mer).	Kan være til hinder for eventuell nybygg av kai for Cruiseanløp (ref GH, prosjekt Cruise til Telemark, for øvrig avsluttet med usikker videreføring).		Fergekai må bygges om for å få plass til forventet bredere båt. Det bør da vurderes å la båten komme direkte inn til fergeleim, dvs en noe mer nordlig innkjøring enn i dag. Dette er tilsynelatende ok i forhold til dybdeforhold, kjøremønster på kai og strømmonsterforhold. Det kan eventuelt vurderes endring av anløpssted, i så fall til moloområdet.

6.8 Anbefalinger:

- En eventuell endring av anløpsplass bør avklares tidlig i prosessen. Det vil potensielt kunne engasjere, dog synes det ikke som det er noen som vil få vesentlige ulemper tilknyttet noen av alternativene. Det bør derfor vurderes hvordan denne prosessen bør gjennomføres, involvering av velforeninger etc.
- Dersom Englandsbrygga anbefales må det avklares med Grenland Havn og eventuell videre mulighet for at dette bør holdes av til fremtidig cruisekai. Det bør da rettes en formell henvendelse til Grenland Havn der det fremkommer at dette er styrets anbefaling og at selskapet vil jobbe videre for å realisere dette. Grenland Havn bør da inviteres til å fremme deres synspunkter.

7 Billettering, bestilling, reservering, betaling etc

7.1 Billettering

Det brukes i dag uforholdsmessig mye tid til billettering. Dette må grunnet sikkerhetsbemanning utføres før passasjerer og biler går om bord. Nye og moderne systemer for billettering og betaling bør på plass i forbindelse med anskaffelse av ny ferge og må legges til grunn ved søknad om godkjenning fra sjøfartsdirektoratet.

Telemark fylkeskommune jobber i dag med utvikling av systemer for bruk av mobiltelefon. Det er rom for at fergeselskapet benytter egne systemer, men det vil være krav om sømløs integrering med fylkeskommunens systemer for å sikre overgangsordninger, kunne ta i bruk periodekort, Grenlandskortet, skolekort, ungdomskort med mer.

Kundene skal oppleve at de reiser sømløst i fylket.

7.2 Registrering

For å sikre gode statistikker bør det til enhver tid automatisk registreres hvor mange biler, lastebiler og passasjerer som benytter ferger. Statistikker bør benyttes for optimalisering av ruter i den daglige driften av selskapet. Det er selvsagt også sikkerhetsmessig viktig at man vet hvor mange som til enhver tid er om bord i båten.

7.3 Reservasjoner

Det bør ikke være behov for reservasjoner da dette vil kreve administrasjon og manuell håndtering. Ny båt og ny trafikkoppstilling bør sikre at brukerne ikke føler behov for dette. Dette vil avhenge av:

- Om man får stor nok ferge – dvs man kan forvente å komme over uansett
- Om man får en forbedret biloppstillingsplass inn til ferga, dvs ikke i veien.

7.4 Betaling

Det bør være et førende prinsipp at betaling skal utføres på en mest mulig automatisert og selvbetjenende måte. Bruk av mobiltelefon og forhåndsbetalinger bør gjøres. Ved ombordstigning bør hver enkelt registrere at de går om bord (qr-kode på mobil, bruk av kort etc).

Bruk av kontanter er tidkrevende og bør unngås. Da kontanter er et lovpålagt betalingsmiddel bør det være mulig å betale med kontanter, men da på kontoret i tiden dette er bemannet. Det vil også være en sikkerhetsmessig fordel å slippe kontanthåndtering, det går tid til telling og innlevering med mer.



7.5 Anbefalinger

- System for billettering og betaling beskrives ytterligere i et separat prosjekt.
- Systemene bør kunne tas i bruk før ny ferge er på plass

8 Lovverk / forskrifter mm

Følgende lover og forskrifter er styrende:

- Forskrift fergetransport.
- Lov om yrkestransport
- Forskrift om yrkestransport
- Forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften)
- Forskrift om fartsområder

Ved anskaffelse av ny ferge er det vesentlig å være observant i forhold til bemanningsforskriften, og at man designer ny ferge og nye rutiner slik at man er innenfor forskriftens bestemmelser med dagens bemanning.

9 Andres erfaringer og øvrige merknader

Fergesambandet Lavik – Opedal er trafikkert av verdens første helelektriske batteriferge Ampere. Den har nå vært i regulær drift siden mars 2015, er bygget på Fjellstrand verft med Siemens som sentral partner på el/batteri. Fergen har plass til 110 biler og 340 passasjerer. Ampere har i løpet av ett år tilbakelagt en avstand tilsvarende 1,5 ganger rundt ekvator, utelukkende basert på elektrisk kraft fra to 500 kWh batteripakker om bord.

Fiskerstrand verft skal bygge verdens første biodiesel- og plug-in-hybridferge. Den snaut 70 meter lange fergen skal tåle tøffe værforhold og bygges med tett værdekk for å trafikere Tjøtta – Forvik-sambandet på Helgeland fra våren 2017.

Fergestrekningen på E39 Anda – Lote er nå ute på anbud og det er satt krav til at den blir helelektrisk.

Batterifergen til FinFerries skal gå mellom Pargas og Nagu fra neste sommer. FinFerries har valgt et polsk verft, Crist S.A. Gdynia, til å bygge den 90 meter lange og 16 meter brede fergen. På grunn av isforholdene i Østersjøen, skal fergen kunne bryte moderat med is.

Stockholm har også elektriske ferger i drift. Fergen E7S Movitz, er et 75-fots fartøy som tidligere ble drevet av en 335 hestekrefters dieselmotor. Fergen har gjennomgått en ombygging hos Echantia Marine Sweden AB og drives nå av to 125 kilowatts elektriske motorer.

Verftet Wärtsilä har utviklet et nytt fergekonsept der de tar ansvar for alt fra skrog- og øvrig design til framdriftspakke med batteri og azimuthpropeller samt automasjon og styringssystemer.

Stortinget har vedtatt et krav til lav- og nullutslippsteknologi i alle framtidige fergeanbud, da de behandlet statsbudsjettet for 2015.

Enova støtter Hordaland fylkeskommune med 133,6 millioner kroner for å bygge landanlegg til null- og lavutslippsferger.

10 Fremdriftsplan / milepælsplan

En overordnet, grov tidslinje vises. Den viser først og fremst at det er romslig med tid i forhold til å møte forventning om oppstart i 2020 og at fergen kan være i operasjonell drift i løpet av 2018 om ønskelig.

TIDSLINJE



11 Anbefalinger videre arbeid

Det er under de enkelte delkapitler satt opp ulike anbefalinger. Disse er igjen samlet under her:

- Kap 3. Krav nytt materiell: Det overstående innarbeides i et dokument som sendes ett til to verft for grovskisse og kostnadsestimater for ny ferge. Bør utføres av verft gjennom kjøpt tjeneste. Merk at dette må utformes slik at dette verftet ikke blir diskvalifisert til å inngi anbud på selve fergebyggingen.
- Kap 4. Det gjennomføres et forprosjekt for å utarbeide estimat på landbaserte investeringsbehov. Bør utføres av entreprenør gjennom kjøpt tjeneste.
- Kap 5. Ny selskapsavtale utarbeides og sendes som sak til selskapets representantskap. Det utarbeides sak til politisk behandling i fylkesting og bystyre. Ordførere og relevant personell fra de to administrasjonene må underrettes slik at sak kommer på sakskart.
- Kap 6. En eventuell endring av anløpsplass bør avklares tidlig i prosessen. Det vil potensielt kunne engasjere, dog synes det ikke som det er noen som vil få vesentlige ulemper tilknyttet noen av alternativene. Det bør derfor vurderes hvordan denne prosessen bør gjennomføres, involvering av velforening etc. Dersom Englandsbrygga anbefales må det avklares med Grenland Havn og eventuell videre mulighet for at dette bør holdes av til fremtidig cruisekai. Det bør da rettes en formell henvendelse til Grenland Havn der det fremkommer at dette er styrets anbefaling og at selskapet vil jobbe videre for å realisere dette. Grenland Havn bør da inviteres til å fremme deres synspunkter.
- Kap 7. System for billettering og betaling beskrives ytterligere i et separat prosjekt. Systemene bør kunne tas i bruk før ny ferge er på plass.

12 Referanser / møter mm

Møte med Telemark fylkeskommune, Wenche Fougner, Anne Cecilie Gundersen, Tore Storhaug
Møte med Brevik Fergeselskaps ledelse, Bjørnar Sørensen
Møte med ansatte i Brevik Fergeselskap, Jørn Thowsen, Morten Lindtein
Samtaler med styreleder Bjørge Fredheim, jevnlig
Samtale Porsgrunn kommune, Hans Jakob Solheim
Samtale Kommunalbanken, Lars Ludviksen
Besøk Fjellstrand verft
Møte Grenland Havn, Finn Flogstad
Bellona rapport "Syv av ti ferger er lønnsomme med – en mulighetsstudie" – august 2015
Zero rapport "ZEROFjord Ferger uten utslipp" – desember 2014
Diverse litteratursøk, herunder Teknisk ukeblad med mer.



Arkivsak-dok. 16/12418-1
Sakshandsamar Wenche Beate Rangnes Fougner

Saksgang	Møtedato
Fylkestinget	19.10.2016

Brevik Fergeselskap IKS - forslag til endringar i selskapsavtala

Forslag frå fylkesrådmannen:

Endringane i selskapsavtala for Brevik Fergeselskap IKS, som vedteke av representantskapet i møte 20.06.2016 sak 6/2016 og Porsgrunn bystyre i møte 08.09.2016 sak 74/16, godkjennast.

Bakgrunn for saka:

Det visast til sak 64/16 Årsmøte i representantskapet – Brevik Fergeselskap IKS i fylkestinget 07.06.2016 kor fylkesrådmannen mellom anna varsla at eigen sak om endringar i selskapsavtala ville bli fremma så snart som mogleg etter representantskapets møte 20.06.2016.

Brevik Fergeselskap IKS har sett i gang ein prosess for anskaffing av ny miljøvennleg ferje i eigenregi, og dei har frem til no fått utarbeidd to rapportar. Rapport «Ny miljøferge Brevik 2015» og «Rapport versjon 1 Ny miljøvennlig ferje – Brevik Fergeselskap IKS» datera 2016-04-05 ligg ved saka. Ei anskaffing i eigenregi krev at selskapsavtala må endrast. Representantskapet har i møte 20.06.2016 sak 6/2016 vedteke endringar i §§ 16 og 24, og nytt avsnitt 2 i § 17. Dei har samstundes vedteke endringar i § 11 som gjeld styret. Protokoll frå møtet ligg ved saka.

Representantskapet har mynde til å gjere visse endringar i selskapsavtala med heimel i selskapsavtala § 25. Det gjeld endringar i §§ 11, 16 og 24. Eigarane av selskapet (Porsgrunn bystyre og Telemark fylkesting) må sjøve, jf lov om interkommunale selskap § 4, vedta endringane i § 17 før dei blir gjeldande.

Porsgrunn bystyre behandla endringane i selskapsavtala i møte 08.09.2016 sak 74/16. Dei vedtok representantskapets endringar, men med eit tillegg i avsnitt 2 i § 17. Saksprotokoll frå møtet ligg ved saka.

Saksopplysningar:

Brevik Fergeselskap IKS er eit interkommunalt selskap eid av Porsgrunn kommune og Telemark fylkeskommune. Eigarane eig 50 % kvar. Føremålet for selskapet er å drive allmenn tilgjengeleg kollektivtransport med farty i rute i skjergarden i Porsgrunn. Selskapet driv i dag ruter med bilferja «Oksøy» som går mellom Brevik, Sandøya og Bjørkøya. Dei har og passasjerferja «Løvøy» som nyttast som reserve ved driftsstans på Oksøy, og i samband med avvikling av sumarrutene med eit utvida rutenett til øyane i skjergarden i perioden frå St. Hans til primo august.

Bilferja Oksøy er bygd i 1964. Ferja er etter forholda godt vedlikehalde, men fartyet tilfredsstillar ikkje lenger brukarkrav som passasjerfasilitetar, universell utforming mv. Ferja kan heller ikkje frakte tyngre kjøretøy mv. årsaka av stabilitetsavgrensingar. Ferja har og samstundes for låg kapasitet i høve til trafikken ho skal betene.

Selskapets tilsette, styre og representantskap har uttrykt behov for anskaffing av ny ferje. Selskapet har dei siste 10-15 år vore gjennom fleire prosessar med vurdering av nytt materiell. Behovet for å skifte materiell dreier seg om meir enn at eksisterande farty er frå 1964 og ynskje om å være meir moderne og framtidretta. Mellom anna nemnes:

- Auka årlege vedlikehaldskostnader.
- Auka behov for transport av tyngre kjøretøy.
- Større fokus på persontryggleik.
- Større press på selskapets økonomi.

I tillegg må det nemnes forhold som ikkje endrar seg, men som fortsatt er utfordrande:

- Djuptgåande – slår i botn med tjamne mellomrom på tung last og lav vatn stand.
- Passasjerar oppheld seg under dekk ved overfart (med dispensasjon frå sjøfartsdirektoratet).
- Lastekapasitet, stabilitet og sikkerhetsrisiko, og at dette medfører kø og at bilar ikkje kan være med til tross for at det er plass.
- Dersom ein tyngre lastebil er om bord, må den plasserast nennsemd midt i fartyet med omsyn til fartyets stabilitet. Kunnskap om last og vekt er viktig for at fartyets stabilitet er ivarettatt.
- Organisering av biloppstilling på kaia er unødig tidkrevjande, særleg sett i samband med behovet for reservering.

Fastbuande, hyttefolk, tilsette og gjester til Sandøya og Bjørkøya er avhengig av eit rutetilbod som er fleksibelt, stabilt og trygt. Barn skal på skulen, båe landfaste bebuarar til skule på Sandøya og Sandøyabarn til skule i Brevik, Heistad, Porsgrunn og Bamble.

Ny ferje bør baserast på nullutslepp, den må opererast med dagens krav til bemanning, den må ha større passasjertryggleik enn i dag, all handtering av personell, bilar, billetter, ladetilkopling mv. må automatiserast i så stor grad som mogleg. Tryggleiken på landsida for passasjerar bør bli betre. Selskapet må søkje å utnytte offentlege støtteordningar i den grad det er mogleg, mellom anna støtte frå Enova eller liknande.

Det vil vere behov for investeringar på landsida når man byter ut eit skip frå 1964 med et nytt som skal leve i minimum 40 nye år. Det inneber at ein og rettar søkjelyset mot alle forhold, mellom anna og lokalisering av kor anløpa skal vere.

Kaia i Brevik er eid av Grenland hamn og selskapet betaler for årleg vedlikehald. Kaia på Sandøya er eid av Porsgrunn kommune (fergelemmen av Brevik fergeselskap). Kaia på Bjørkøya er eid av Herøya Arbeidarforeining. Dersom ein veljar ei elektrisk ferje med rekkeviddeforlenger, kan denne dimensjonert slik at ein berre vil ha behov for ladekapasitet i Brevik. Det vil si at eventuelle investeringar på Sandøya og Bjørkøya vil vere å tilpasse anløpsforholda til standardiserte ferjeflemmer tilpassa ei moderne ferje.

Brevik Fergeselskap IKS meiner at anskaffing av nytt materiell bør gjerast i eigen regi og at det ikkje vil medføre behov for vesentleg auke i driftstilskott frå eigarane. Foreløpige kalkyler av dei årlege auka finanskostnadane for anskaffing av nytt elektrisk farty med rekkeviddeforlenger, inkludert infrastrukturinvesteringar, kompensert ved reduksjon av drivstoff- og vedlikehaldskostnader slik at det etter deira vurdering ikkje skal utløyse vesentleg auke i driftstilskottet.

Brevik Fergeselskap IKS kan jf lov om interkommunale selskap § 22 berre ta opp lån dersom det er fastsatt i selskapsavtalen.

Framlegg til endringar i selskapsavtala:

§ 17 Låneopptak og garantistillelse

Paragraf om lån må endrast for å kunne gå til innkjøp av ny miljøvennleg ferje i eigenregi.

Dagens ordlyd:

«Selskapet kan ta opp lån på til sammen 5 – fem – millioner kroner, hvor deltakerne hefter for hver sin like halvdel. Hvert låneopptak skal på forhånd være godkjent av representantskapet og departementet. Eierne skal på forhånd være orientert.»

Framlegg om tilleggstekst:

«Selskapet kan i tillegg ta opp lån i det ekstraordinære tilfellet at selskapet skal anskaffe ny ferje. Et slikt låneopptak må ikke medføre behov for vesentlige endringer i driftstilskudd fra eierne. Et slikt låneopptak skal på forhånd være godkjent av representantskapet og departementet. Eierne skal på forhånd være orientert.»

Porsgrunn bystyre vedtok i motet 08.09.2016 endringar i representantskapets framlegg om tilleggstekst. Dei vil behandle eit låneopptak i eigen ny sak når det blir aktuelt. Den delelege teksten i § 17 etter at Porsgrunn bystyre har vedteke endring i avsnitt 2 vil sjå slik ut:

Selskapet kan ta opp lån på til sammen 5 – fem – millioner kroner, hvor deltakerne hefter for hver sin like halvdel. Hvert låneopptak skal på forhånd være godkjent av representantskapet og departementet. Eierne skal på forhånd være orientert.

Selskapet kan i tillegg ta opp lån i det ekstraordinære tilfellet at selskapet skal anskaffe ny ferje. Et slikt låneopptak må ikke medføre behov for vesentlige endringer i driftstilskudd fra eierne. Et slikt låneopptak skal på forhånd være godkjent av representantskapet, departementet, Porsgrunn bystyre og Telemark fylkesting.

Virksomheten kan ikke stille garanti eller pantsette sine eiendeler til sikkerhet for andres økonomiske forpliktelser. Virksomheten kan ikke selv låne ut penger.

§16 Økonomiforvaltning og § 24 Regnskap og revisjon

Begge paragrafar må endrast for at selskapet skal kunne handtere investeringar i eigenregi. Paragraf om at rekneskap skal førast etter kommunale rekneskapsprinsipp endrast, og selskapet skal i staden fylgje IKS lovas hovudregel i § 27 om at IKS skal føre rekneskap etter rekneskapslova.

Dagens ordlyd:

§ 16 Økonomiforvaltning

Regnskap skal føres etter kommunale regnskapsprinsipper og budsjett skal følge budsjettforskrifter for kommunale og fylkeskommunale budsjett; jf selskapsavtalen § 24.

Virksomheten skal følge et økonomireglement vedtatt av representantskapet.

Framlegg om ny ordlyd:

§16 Økonomiforvaltning.

Regnskap og budsjett skal føres etter IKS lovens hovedregler; jf selskapsavtalen § 24.

§ 24 Regnskap og revisjon

Dagens ordlyd:

Styret har plikt til å etterse at det føres lovmessige regnskap og at det foretas revisjon av selskapet.

Regnskap skal føres etter kommunale regnskapsprinsipper og fastsettes av representantskapet. Revisor velges også av representantskapet.

Framlegg om ny ordlyd:

§24 Regnskap og revisjon

Styret har plikt til å etterse at det føres lovmessige regnskap og at det foretas revisjon av selskapet.

Regnskap skal føres etter regnskapsloven og fastsettes av representantskapet. Revisor velges også av representantskapet.

§ 11 Styret

A. Avtala krev at det er styret som skal tilsette alt av personale, med unntak av sesongpersonell og vikarar. Det gjerast framlegg om at dette delegerast til daglig leiar.

Dagens ordlyd:

«Styret tilsetter personalet. Styret ansetter daglig leder, og kan bestemme at vedkommende tilsettes på åremål. Styret kan delegere til daglig leder å ansette vikarer, ekstrahjelp og prosjektmedarbeidere for inntil 1 år.»

Framlegg om ny ordlyd i 7.avsnitt:

«Styret ansetter daglig leder, og kan bestemme at vedkommende tilsettes på åremål. Daglig leder tilsetter personalet.»

B. Endringar i selskapets behov kan medføre behov for endringar i styrets samansetning for å ivareta selskapets beste. Styrets arbeid bør evaluerast årleg og hyppigare val gjev eit godt incitament til å gjennomføre slike evalueringar.

Dagens ordlyd er:

«Styrets leder, nestleder, medlemmer og varamedlemmer skal velges av representantskapet for fire år. Halvparten av styret velges annet hvert år.»

Framlegg om ny ordlyd i 1. avsnitt 4. og 5. setning:

«Styrets leder, nestleder, medlemmer og varamedlemmer skal velges av representantskapet for to år. Halvparten av styret velges hvert år.»

Vurdering frå fylkesrådmannen:

Fylkesrådmannen ser det som svært interessant at Brevik Fergeselskap IKS planlegg å investere i ei miljøferje, og at det er naudsynt å gjere endringar i selskapsavtala for å setje Brevik Fergeselskap IKS i stand til å gå til anskaffing av ny ferje i eigenregi. Fylkesrådmannen har og forståing for at selskapet har behov for å justere selskapsavtala § 11 etter nokre års erfaring med drifta.

Sjølv om dagens ferje er godt vedlikehalde og kan fungere tilfredsstillande nokre år til, vil det vere venteleg at ein må fornye materiellet. Det er viktig å involvere eigarane (fylkesting og bystyre) i ein slik prosess. Til informasjon kan og nemnes at klima- og miljødepartementet har invitert fylkeskommunane til å søkje om støtte til utvikling og innføring av lav- og nullutsleppsteknologi i ferjesektoren. Mellom anna er administrasjonen i Telemark fylkeskommune nå i ferd med å skrive søknad om støtte til prosjektering av ny ferje.

Fylkesrådmannen har merka seg at Brevik Fergeselskap IKS meiner at anskaffing av nytt materiell ikkje vil medføre behov for vesentleg auke i driftstilskott frå eigarane. Selskapet har slik vi forstår det berekna nedbetaling av lånet over 40 år. Forskrift om lån og lånevilkår mv. for interkommunale selskap seier i § 3 Avdragstid at *Lopetiden på lån til kapitalformål kan ikke være lenger enn det som er forsvarlig ut frå låneobjektets levetid.* Etter fylkesrådmannens vurdering bør ein ikkje ha lenger lånetid enn 20 år, då det ikkje er nokon som har erfaring med langvarig drift av til dømes ei elektrisk ferje. 20 år er og etter det vi erfarer vanleg nedbetalingstid på konvensjonelle ferjer, og ein bør då ikkje tøyje nedbetalingstida når ein kjøper ny ferje med ny teknologi. Ei nedbetaling over 20 år vil mest sannsynleg føre til behov for auka driftstilskott.

Etter fylkesrådmannen sitt syn kan det verte utfordrande med framtidige investeringar og nivå på driftstilskott knytt til fornying av materiellet i Brevik. Ein skal og merke seg at Telemark fylkeskommune ikkje får rammeoverføringar frå staten til drift av bilferjer. Driftstilskott til dette går då utover andre områder som til dømes drift av fylkesveg og anna passasjertransport. Fylkesrådmannen viser i den samanheng til fylkeskommunens økonomiske utfordringar dei næraste åra, og til sak 92/16 Omprioritering og rasjonalisering som blei behandla i fylkesutvalet 05.10.2016. Framtidige fornyingar og investeringar må i all høve vere forankra i fylkeskommunen og kommunen sine føringar og prioriteringar.

Fylkesrådmannen har inga merknader til framlegg til endringar i selskapsavtala §§ 11, 16 og 24.

Framlegg til endringar i § 17 gjer det mogleg for selskapet å ta opp lån til ny ferje, kor kvar eigar vil hefte for kvar sin like halvdel. If lov om interkommunale selskap § 22 skal låneopptak på førehand godkjennast av kommunal- og moderniseringsdepartementet. I selskapsavtala § 17 har representantskapet vedteke at låneopptak i samband med anskaffing av ny ferje på førehand skal godkjennast av representantskapet og departementet, og at eigarane på førehand skal orienterast. Porsgrunn bystyre har i tillegg vedteke at låneopptak på førehand skal godkjennast av Porsgrunn bystyre og Telemark fylkesting. Det vil seie at sak om lån til ny ferje skal leggjast fram for eigarane til godkjenning på nytt for låneopptak kan skje. Fylkesrådmannen har ikkje innvendingar til vedtaket i Porsgrunn bystyre.

Framlegg til endringar i selskapsavtala som greia ut om i saka, medfører ikkje forplikningar for fylkeskommunen i denne omgang.

Fylkesrådmannen anbefalar fylkestinget å godkjenne endringane i selskapsavtala som er vedteke av representantskapet og Porsgrunn bystyre.

Vedlegg:

Rapport Ny miljøferge Brevik 2015

Rapport versjon 1 Ny miljøvennlig ferge – Brevik Fergeselskap IKS datert 2016-04-05

Protokoll frå representantskapsmøte i Brevik Fergeselskap IKS 20.06.2016

Representantskapets forslag til endra selskapsavtale

Saksprotokoll frå møte i Porsgrunn bystyre 08.09.2016 sak 74/16

[Klikk her for å skrive inn tekst.](#)