



## Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

KOMMUNAL- OG  
MODERNISERINGSDEPARTEMENTET  
Postboks 8112 DEP  
0032 OSLO

### Team mobilitetstjenester

Vår dato: 04.03.2021  
Deres dato:  
Vår referanse: 20/12134-14  
Deres referanse:  
Vår saksbehandler: Tore Felland Storhaug

## Svar på høyring - framlegg til endringar i båt- og ferjenykkelen i inntektssystemet for fylkeskommunane

Dette er administrasjonen sitt svar på høyringa for å nå fristen 19.03.21, framlegget til endring vert lagt fram for hovudutval for samferdsel 24.03.21, og eventuelle tillegg og merknader vert ettersendt.

Målet med kommunenykkelen er at fylke som har avvikande kostnader frå gjennomsnittet til kostnaden for tenesteproduksjonen innafor kvar tenesteområde skal få kompensert meirkostnaden eller bli trekk for mindrekostnaden i rammeoverføringa frå staten. Føresetnaden for at dette skal fungere er at kriteria i kostnadsnykkelen på ein god måte tek opp i seg den reelle kostnaden ved å produsere ei teneste, samstundes som den ikkje skal gje fylkeskommunar incitament til overproduksjon av tenester, for å sikre så likeverdige tenester som råd i heile landet. Fylkeskommunane finansierer drifta med rammeoverføring frå staten, skatteinntekter, gebyr og brukarbetaling. Målet for kriteria er å leggje til grunn meir treffsikre kriterium for kostnadsnykkelen. Ny kostnadsnykel er planlagt innført frå kommuneproposisjonen for 2022.

Kriteria for ferjekostnader utgjer (62 %) for båtruter/passasjerferjer utgjer passasjertal/skuleskyss 4 % og kystline (34 %) i eksisterande kostnadsnykel.

Sidan holmar og skjer ikkje reiser, gjev kystline ei lite treffsikker fordeling av ramma mellom fylkeskommunane. Men vi skjønar at departementet ynskjer kriterium som er objektive, og lette å administrere for departementet. Det er bra at staten ikkje set standardkrav eller nasjonale retningslinjer til frekvensen eller kvaliteten på tilbodet for ordinære båtruter. Berre skuleskyss har lovkrav om kvalitet.

For Vestfold og Telemark fylkeskommune vil ei endring i kriteria for kostnadsnykkelen til båt gjelde sambanda i Porsgrunn, Kragerø og Færder. Ferjesambanda i Brevik og Kragerø går på kommunale vegstrekningar og får fylkeskommunalt driftstilskott, og må difor i dag rapporterast som fylkeskommunalt tilskott til båtruter i KOSTRA.

Fylkeskommunen har starta eit arbeid der ein vurderer omklassifisering av enkelte av strekningane til fylkesvegferjesamband. 9/3-21 er det gjort vedtak om at sambandet Brevik-Sandøya vert fylkesvegsamband og at tilhøyrande veg vert omklassifisert frå kommunal veg til fylkesveg. Kragerø-Skåtøy-(Gumøy)-Jomfruland og Kragerø-Tåtøy-Stabbestad og Fjone-Sundsodden i

Postadresse:  
Postboks 2844  
3702 Skien

Besøksadresse:  
Fylkesbakken 10, Skien  
Svend Foyngate 9, Tønsberg

Sentralbord:  
35 91 70 00  
post@vtfk.no

Org. no.:  
821 227 062

vtfk.no



Nissedal er framleis til vurdering. Likevel vil delar av sambanda koma inn under båtruter også for framtida. Til saman vert det i Brevik og Kragerø segla ca. 158.000 rutekilometer.

Fylkesrådmannen vurderer at det beste i høve til lik handsaming av fylke er å ha ein sambandsbasert kostnadsnykel, med så like kriterium som mogleg med kostnadsnykkelen for fylkesvegferjer.

Fylkesrådmannen peika i saka for kostnadsnykkelen for fylkesvegferjesamband på at samband med lågt inntektspotensial, lite trafikkgrunnlag bør prioriterast, då ein har lite potensial for at brukarane delfinansierer tilbodet. Vår vurdering er at potensialet for trafikkinntekter eller reelle trafikkinntekter må vektast likt i kriteria for kostnadsnykkelen for fylkesvegferjer og for båtruter, dette for å unngå strategisk tilpassing av tenesteproduksjonen.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har følgjande innspel til delkostnadsnykel for båt og ferje

1. Vi ber om at ein nyttar lik vekt av normerte ferjekostnader og normerte båtkostnader, slik at det ikkje er grunnlag for taktiske tilpassingar i rutetilbodet mellom val av bruk av bilferje og båt/passasjerferje. Vi rår i frå å leggje kystline til grunn, og heller nytte fastbuande på øyer og/eller tilsette i verksemdar på øyer, då øyer og skjær ikkje reiser, men det gjer folk. Dersom kriteriet kystline likevel skal nyttast, bør det telje likt for båt og ferje.
2. Vi stør følgjande krav til båtrute for at den skal meldast inn i kriteriedata; at det er heilårs drift, minst to fastbuande, går i ordinær rutetrafikk og skuleskyss. Skal tap av reisetid vera eit kriterium bør den vera 30-45 minutt, og ikkje så mykje som 60 minutt. Vår vurdering er at det ikkje bør diskvalifisere eit samband om vertskommunen, bypakker eller andre delfinansierer tilbodet, ut over det fylkeskommunen tilbyr/har ansvaret for. Det inneber at; Med fylkeskommunal båtrute menes at ruta er enten 1. Drevet av fylkeskommunen selv, fylkeskommunalt foretak eller interkommunalt selskap IKS der fylkeskommunen minst har 50 % eierandel og yter minst 50 % tilskudd. Vi har ingen merknader til pkt. 2.

Vi aksepterer at grensa for å koma over i normerte ferjekostnader er 10 personbileiningar i årsdøgntrafikk PBE ÅDT. Og at ferjesamband med under 10 PBE ÅDT kan rapporterast under båtkriteria.

For Vestfold og Telemark fylkeskommune har framlegget store økonomiske konsekvensar, framlegget som var til høyring i 2020 der normerte båtkostnader og behovsvurdering blir lagt til grunn, ville gjeve ei auke i rammetilskottet på ca. 10 mill. kroner samanlikna med i dag, det nye forslaget inneber ein reduksjon på ca. 29 mill. kroner. Differansen er på ca. 40 mill. kroner per år. Så store endringar gjer i liten grad fylkeskommunane i stand til å tilby likeverdige tenester. Ein er avhengig av å ha minst to års overgangsordningar for å kunne tilpasse takstar, rutetilbod og organisering for å gjera ulempene så små som råd for kundane.

3. Båtruter og ferjesamband bør definerast på same måte i inntektssystemet. Vi har difor ingen merknadar til dette punktet.



## Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

4. Fylkeskommunen tilrår alternativ 1, at data oppdaterast årleg, og at det er mogleg å leggje inn nye samband og ta ut samband som vert lagt ned alt året etter.
5. Vestfold og Telemark fylkeskommune registrerer at ingen av båt- eller ferjesambanda i fylket er med. Vi gjer rekning med at årsaka til dette er at dei er drive i samarbeid med vertskommunane.

<b>Båt-/ferjesamband</b>	<b>Reisande ant. 2019</b>	<b>Køyretøy 2019</b>	<b>Tilskott frå VTfk 2020</b>
<b>Kragerø fjordbåtselskap IKS</b> Kragerø-Tåtøy-Stabbestad Kragerø-Skåtøy-(Gumøy)-Jomfruland Kragerø-Bærø-Langøy	<b>216741</b>	<b>Ca. 52600</b>	<b>Ca. 21 200 000 (2020)</b>
<b>Brevik fergeselskap IKS</b> Brevik-Sandøya Brevik-Bjørkøya-Siktesøya	<b>93674</b>	<b>Ca. 6900</b>	<b>7 000 000 (2020)</b>
<b>Jutøya AS</b> Tenvik-Veierland	<b>69144</b>	<b>0</b>	<b>600 000 (2020)</b>
<b>Fjonesundet kafe og ferje AS</b> Fjone-Sundsodden	<b>Ca. 10000</b>	<b>Ca. 4500</b>	<b>0</b>

Vi ber om å bli orientert så snart kriteria for båt- og ferjenykkelen i inntektssystemet er fastlagt.



**Vestfold og Telemark**  
FYLKESKOMMUNE

Med hilsen

Tore Felland Storhaug

tore.storhaug@vtfk.no

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

<b>Mottaker</b>	<b>Kontaktperson</b>	<b>Adresse</b>	<b>Post</b>
KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENTET		Postboks 8112 DEP	0032 OSLO