

# Afløserfartøj til Agersø og Omø

Ø-udvalget afrapportering  
og anbefaling samt  
konklusion fra  
arbejdsgruppens arbejde

Juni 2015



# Agenda

---

1. Indledning og konklusion
2. Behov for færgedrift
3. Økonomisk udvikling 2010 – 2014
4. Nødsejlplan
5. Samarbejde med andre
6. Typer for afløserfartøj
7. Drift af et afløserfartøj
8. Anvendelse af et afløserfartøj
9. Hvordan genereres anden indkomst

# Indledning

---

- LTE udvalget har nedsat en arbejdsgruppe bestående af Ø-udvalget med henblik på at undersøge og finde løsningsmodeller til forslaget om et afløserfartøj
  
- Konkrete opgaver:
  - Udarbejde forslag til nødsejlplan for at kende behovet for et afløserfartøj
  - Undersøge muligheder for samarbejder og sam-finansiering med andre ø-kommuner
  - Undersøge modeltyper for et afløserfartøj
  - Komme med forslag til afløserfartøjets anvendelse i forhold til sejlplanerne
  - Komme med forslag til driften af afløserfartøj
  - Undersøge muligheden for at afløserfartøjet kan generere anden indkomst
  
- Arbejdsgruppen består af
  - 2 medlemmer af ø-udvalget fra Agersø (Annette Holst, Renny Rosenlund)
  - 2 medlemmer af ø-udvalget fra Omø (Jonna Andersen, Carsten Larsen)
  - 1 fra Ø-udvalget og medlem af LTE udvalget (Jørn-Ole Didriksen)
  - 1 fra Agersø og Omø Færgerne (Flemming Erichsen)
  - 1 fra kommunens administration (Anne Larsen Justiniano)
  - 4 videnspersoner (Henrik Nissen, Ole Odsgaard, Knud Nielsen, Lars Frederiksen)
  
- Arbejdsgruppen har afholdt 8 møder i perioden Marts-Maj 2015

# Arbejdsgruppens konklusion:

---

- En samlet arbejdsgruppe mener at den optimale løsning vil være, hvis man indenfor budgettet på 8 mio kr kunne finde en lille brugt bilfærgе med plads til 6-8 biler og indsætte denne som afløserfærgе. Baseret på udvalgets arbejde vurderes det at der findes muligheder for at købe et sådant fartøj brugt i Norge.
- Såfremt der **ikke** kan findes en lille bilfærgе indenfor de finansielle rammer, anbefaler Agersø's repræsentanter at man i stedet indkøber en passagerbåd, mens Omø's repræsentanter ikke kan tilslutte sig dette.
  - Omø's repræsentanter anbefaler at de 8 mio kr indgår i kommunens bestræbelser på, i samarbejde med andre kommuner, at skaffe et afløserfartøj som kan klare biltransport
- I forbindelse med dokning anbefaler arbejdsgruppen at man sejler efter en nødplan der i al væsentlighed er som Nødplan 3. Antallet af afgangе til Agersø og Omø må ikke ændres i forhold til Nødplan 3.
- Agersø og Omø Færgerne skal uanset den valgte model forpligte sig til at sikre at afløserfartøjet står til rådighed ved akut havari. Dette gælder også i forbindelse med eventuel udlejning til andre kommuner.

# Ø-udvalget anbefaler

---

- Ø-udvalget anbefaler – på baggrund af kommunens aktuelle økonomiske situation – at der indkøbes et passagerfartøj, og at der efterfølgende indgås dialog om den optimale version af nødsejlsplan 3.

# Behov

Stabil og hyppig færgedrift

Understøtte Ø politikken

Et normalt liv som øbo

Sikkert og trygt beredskab

Mulighed for at pendle

Understøtte handlingsplanerne

Færgen er vores landevej

Turisme, sommerhusboere og sejlere

Sport, forældremøder, biograf, restaurant

Natfærger

Understøtte bosættelsen

Behov for mere - ikke mindre færgefart

Mulighed for erhverv på Omø og Agersø

Affolker og lukker Agersø og Omø ?

Sammenhæng med busserne

Blive vi sociale tilfælde ?

Færgpersonalet skal kunne bo på øerne

Øernes overlevelse ?

Hvad med skolebørn ?

Færgerne overnatte på øerne

Hvad med håndværkere ?

Afløserfartø



# Forskellig brugsmønstre for færgefart mellem Agersø og Omø

---

- ❑ En sejlplan med reducerede afgang vil medføre gener for alle rejsende
- ❑ Der er forskellige brugsmønstre i forhold til færgerne de to øer imellem

Færgestatistik 2014	Agersø 167 beboere	Omø 165 beboere
Ø-boere	34.919	17.342
Turister, sommerhusboere, håndværkere	61.643	34.735
Biler	33.714	16.010
Pendlerkort (månedskort til bil)	207	12
Passagerer pr afgang (gennemsnit)	9,93	9,86

- ❑ Reduceret færgedrift har større effekt for antallet af personer til og fra Agersø i forhold til antallet af personer der rejser til og fra Omø

# Økonomi for færgerne 2010-2014

(i 1.000 kr)	Faktisk 2010	Faktisk 2011	Faktisk 2012	Faktisk 2013	Faktisk 2014
<b>233001 Fællesudgifter</b>	<b>1.996</b>	<b>1.636</b>	<b>1.882</b>	<b>2.323</b>	<b>2.118</b>
Personale	969	1.026	950	1.060	1.106
Andre udgifter	1.027	610	932	1.263	1.012
<b>233002 Agersøfærgen</b>	<b>5.535</b>	<b>5.996</b>	<b>6.351</b>	<b>5.953</b>	<b>4.564</b>
Personale	6.358	6.782	7.458	4.909	4.418
Driftsmidler	1.928	1.751	1.844	3.443	2.623
Øvrige udgifter	155	336	375	785	678
<b>Indtægter</b>	<b>-2.906</b>	<b>-2.873</b>	<b>-3.326</b>	<b>-3.185</b>	<b>-3.155</b>
<b>233003 Omøfærgen</b>	<b>3.968</b>	<b>4.907</b>	<b>5.064</b>	<b>7.601</b>	<b>7.374</b>
Personale	3.993	4.364	4.144	3.946	4.201
Driftsmidler	3.173	3.739	3.850	5.375	5.811
Øvrige udgifter	281	197	349	1.063	700
<b>Indtægter</b>	<b>-3.479</b>	<b>-3.393</b>	<b>-3.279</b>	<b>-2.783</b>	<b>-3.338</b>
<b>0156 Færger i alt</b>	<b>11.737</b>	<b>12.715</b>	<b>13.495</b>	<b>15.903</b>	<b>14.056</b>

- Efter et stigende underskud frem til 2013 er underskuddet reduceret i 2014 og ligger nu på niveau fra 2012



# Når alt regnes med, har Slagelse Kommune overskud på færgerne

(i 1.000 kr)	Faktisk 2010	Faktisk 2011	Faktisk 2012	Faktisk 2013	Faktisk 2014
<b>Driftsunderskud for Agersø/Omø færgerne</b>	<b>-11.737</b>	<b>-12.715</b>	<b>-13.495</b>	<b>-15.903</b>	<b>-14.056</b>
<b>Statslige tilskud</b>					
Paragraf 20 tilskud fra Indenrigsministeriet	8.898	8.978	9.199	9.278	10.670
50% match fra Slagelse Kommune *)	4.449	4.489	4.600	4.639	5.335
Billet tilskud fra Trafikstyrelsen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Tilskud i forbindelse med udligningsreformen Maj 2012				500	
<b>I alt statslige tilskud til færgedriften</b>	<b>14.347</b>	<b>14.467</b>	<b>14.799</b>	<b>15.417</b>	<b>17.005</b>
<b>Samlet resultat for Slagelse Kommune</b>	<b>2.610</b>	<b>1.752</b>	<b>1.304</b>	<b>-486</b>	<b>2.949</b>

\*) I henhold til aftale med Indenrigsministeriet forventes kommuneren at matche statens § 20 bidrag med 50% svarende til den tidligere opdeling mellem stat, amt og kommuner

- ❑ Slagelse Kommune har samlet set et overskud på 2-3 mio kr ved at have Agersø og Omø
- ❑ § 20 tilskuddet går målrettet til kommuner med småøer og kommunen er forpligtet til at matche dette tilskud 50%
- ❑ Billettilskuddet fra Trafikstyrelsen er compensation for øboernes fribilletter og er estimeret

# Reduceret tilskud for fragtnedsættelse

---

- ❑ I 2015 fik Slagelse Kommune et ekstraordinært § 20 tilskud på 1.537.000 kr med henblik på service forbedringer for Ø-boere (nedsættelse af færgetakster, etablering af fælles færgesekretariat, forbedre færgedrift)
- ❑ 202.000 kr er gået til etablering af fælles færgesekretariat hvorfor der resterer 1,3 mio kr
- ❑ I henhold til bekendtgørelsen "foretager Økonomi- og indenrigsministeriet en reduktion i godstilskuddet såfremt kommunalbestyrelsen ikke kan dokumentere at de ekstra midler er gået til at finansiere initiativer på fægeområdet"
- ❑ Ø udvalget er ikke bekendt med at midlerne er brugt på serviceforbedringer indenfor fægeområdet, hvorfor Slagelse Kommune risikerer at få reduceret det øremærkede godstilskud (ca 1 mio kr/år).

# Nødsejlplan

---

## Der har været sejlet efter 3 nødsejlplaner:

### □ Nødsejlplan 1: Trekant sejlads med 1 bilfærge

- Antal afgangene til Omø reduceres fra 8 til 7 - bilfærger reduceres fra 8 til 7
- Antal afgangene til Agersø reduceres fra 16 til 7 - bilfærger reduceres fra 16 til 7

### □ Nødsejlplan 2: 1 bilfærge og 1 passagerbåd der kun besejler Agersø

- Antal afgangene til Omø reduceres fra 8 til 7 - bilfærger reduceres fra 8 til 7
- Antal afgangene til Agersø reduceres fra 16 til 12 - bilfærger reduceret fra 16 til 5

### □ Nødsejlplan 3: 1 bilfærge og 1 passagerbåd der besejler Agersø og Omø

- Antal afgangene til Omø er øget fra 8 til 10 - bilfærger reduceres fra 8 til 5
- Antal afgangene til Agersø reduceres fra 16 til 15 - bilfærger reduceres fra 16 til 9

# Anbefalinger vedr. Nødsejlplan 3

---

Baseret på konkret afprøvning og taget forskellene imellem Agersø og Omø i betragtning anbefaler arbejdsgruppen:

- I forbindelse med såvel planlagt som u-planlagt dokning anbefaler arbejdsgruppen at man sejler efter en nødsejlplan der i al væsentlighed er som nødsejlplan 3.
- Omø's ø-repræsentanter anbefaler at nødsejlplan 3 "masseres" med henblik på at tilpasse den specielle behov for Omø. Antallet af afgangene til Agersø og Omø må dog ikke ændres i forhold til nødsejlplan 3
- Ved akut havari forpligter færgekontolet sig til at sikre hurtigst mulig dokning/reparation af bilfærgen

# Brugerundersøgelse vedrørende nødsejlplan 3

---

- Gennemført i uge 20 – ca. 500 besvarelser
  
- Agersø
  - 176 har benyttet passagerbåd (frem eller tilbage) svarende til 2,8 pr tur
  - 69% finder sejlpplanen acceptabel
  
- Omø
  - 41 har benyttet passagerbåd (frem eller tilbage) svarende til 1,1 pr tur
  - 73% finder ikke sejlpplanen acceptabel

# Nødplan 3

## Nødplan der gælder alle dage - hverdag og weekend, sommer og vinter

<b>Agersø</b>																			
Afg Stignæs		06.00		08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.10	16.00	17.00	18.00	19.00		20.00	23.10	
Ank Agersø		06.15	07.25	08.15	09.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.25	16.15	17.15	18.15	19.20	19.25	20.15	22.25	23.25
<b>Afg Agersø</b>																			
Afg Agersø	05.15	06.30	07.35	08.30	09.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.25	18.30		19.35	20.25	22.35	
Ank Stignæs	05.30	06.45	07.50	08.45	09.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45		18.45		19.50		22.50	
<b>Omø</b>																			
Afg Stignæs	05.40	07.00		09.00		11.00		13.00		15.00			17.00		19.00		20.00	21.30	
Ank Omø	06.25	07.45		09.45		11.45		13.45		15.45			18.25		20.15		21.25	22.15	
<b>Afg Omø</b>																			
Afg Omø	05.00	06.35	08.00		10.00		12.00		14.00		16.00			18.35		20.30		21.35	
Ank Stignæs	05.45	07.50	08.45		10.45		12.45		14.45		16.45			19.50		21.15		22.50	

Passagerbåd

# Samarbejde og samfinansiering med andre

---

- Arbejdsgruppen har kontaktet Svendborg, Fåborg/Midtfyn og Lolland Kommuner. Kontakt til Kalundborg og Horsens afventer.
  - Generelt set interesse i at indgå i en dialog om et fælles afløserfartøj
- Arbejdsgruppen har kontaktet det nyetablerede fælleskommunale Færgesekretariat der har som fokus at opnå stordriftsfordele i færgedriften.
  - Færgesekretariatet har stort fokus på at etablere en afløserfærgeordning (bilfærge)
- Der er generelt set en velvilje men intet konkret som på kort sigt vil kunne løse problemet med et afløserfartøj
- Arbejdsgruppen har haft en preliminær kontakt til rederiet Erria, der er interesseret i at undersøge mulighederne for udlicitering

# Modeltyper for afløserfartøj

---

- Arbejdsgruppen har undersøgt flere muligheder for at afløserfartøj
- I det følgende er der eksempler på hvad der findes på bådmarkedet af skibe til salg
- Målrettet og kvalificeret søgning kan formentlig give bedre forslag



# En passagerbåd

---



- ❑ Nybygget
- ❑ Kapacitet 12 passagerer
- ❑ Det vurderes at dette fartøj inklusiv kaj anlæg vil kunne holdes indenfor et anlægsbudget på 8 mio kr.
- ❑ Driften af fartøjet
  - Personale: på niveau med nuværende bilfærgen
  - Diesel: 25% af nuværende bilfærgen
- ❑ En passagerbåd af denne type vil kunne indlejes for ca 10.000 kr pr dag.

# En norsk bilfærge

---



- Til salg i Norge
- Kapacitet: 94 passagerer og 20 biler
- Byggeår 1964
- Pris 3-4 mio NKr (2,7–3,6 mio DKK)
- Driften af fartøjet
  - Ukendt
- Denne færge stikker for dybt til havnene

# En anden norsk bilfærge

---



- ❑ M/S Vetlefjord er til salg i Norge
- ❑ Kapacitet: 70 passagerer og 8 biler
- ❑ Byggeår 2002
- ❑ Dybdegang 1,65 m (kan godt gå ind i havnene)
- ❑ Pris 1,3 mio EUR (9,5 mio DKK)
- ❑ Driften af fartøjet
  - Personale: på niveau med nuværende bilfærge
  - Billigere end nuværende bilfærge

# Drift af afløserfartøjet

---

- Der er afsat et lånefinansieret anlægsbeløb på 8 mio kr med henblik på at købe et afløserfartøj
  
- Der er ikke afsat midler til fartøjets drift.
  - De primære omkostninger er brændstof og arbejds løn som udgør over 90% af de samlede udgifter på overfarterne
  - Da bemanningen er uforandret ved et afløserfartøj og brændstofudgiften i drift 25% af det en bilfærgе bruger, forventes det at de ekstra udgifter ved en passagerbåd i den tid den er indsat kan kompenseres ved sparede udgifter til en bilfærgе.

# Afløserfartøjets anvendelse

---

- ❑ Såfremt Slagelse Kommune investerer i et afløserfartøj vil den måske kunne udlejes til andre kommuner som afløserfartøj.
- ❑ Udlejning skal imidlertid foregå på sådanne betingelser at afløserfartøjet til enhver tid kan kaldes hjem og indsættes på Agersø/Omø overfarten i forbindelse med akut havari af en af de andre færger
- ❑ Baseret på erfaring med indlejning af Kattegat, vil dette kunne generere ca 10.000 kr pr dag
- ❑ Det vurderes ikke at der er mange private kunder der vil betale 10.000 kr for een dags leje til fiske- eller turistture.
- ❑ **Færgeselskabet har efter arbejdsgruppens sidste møde revideret deres beregninger således at det har kostet 33.000 kr /dag at indleje Kattegat, hvilket blot gør ovenstående konklusioner mere relevante**

# Hvordan genereres anden indkomst ?

---

- ❑ Arbejdsgruppen har forespurgt en af kommunens jurister om dette kan lade sig gøre i henhold til kommunalfuldmagten

Vurderingen er at :

- ❑ Kommunen ikke må planlægge etablering af overskudskapacitet, hvorfor overskudskapaciteten skal afvikles over 1-2 år.
- ❑ Kommunen kan sælge sin overskudskapacitet og eventuelt leje den ud til turistformål.
- ❑ Kommunen må ikke selv lave aktiviteter der ligger udenfor det kommunale formål
- ❑ Muligvis kan man under henvisning til proportionalitets princippet (fordelen ved en afløserfærgе opvejer investeringen) anskaffe et afløserfartøj uanset overkapacitet og udleje dette.