

Baggrundsnotat vedr. Færgedrift



Baggrundsnotatet er udarbejdet til brug for
Teknik-, Plan- og Landdistriktsudvalgets møde den 3. marts 2025

Indhold

Baggrundsnotat vedr. Færgedrift	1
1.0 Baggrund og indledning	3
1.1 Baggrund	3
1.2 Indledende	3
2.0 Rammer for færgedriften	3
2.1 Ø-politikken	3
2.2 Ø-udvalg	4
2.3 Organisering	4
2.4 Krav til organisering, ansvar, struktur og arbejdsgange	5
2.5 Grøn skattereform, CO2-afgift og omstilling af indenrigsfærgesfart	6
2.6 Økonomi	7
2.7 Statstilskud	8
2.7 Serviceniveau	9
2.8 Bemanding, rekruttering og fastholdelse	9
2.9 Øvrige projekter og opmærksomhedspunkter	9
3.0 Oversigt over bilag	10

1.0 Baggrund og indledning

1.1 Baggrund

I Budgetaftale 2024-2027 blev der indskrevet et politisk ønske om en analyse af færgedriften.

Baggrundsnotatet her samler op på færgedriftens ophæng og organisering i Slagelse Kommune, statslige tilskud, serviceniveau og kendte forudsætninger for de kommende år.

1.2 Indledende

Slagelse Kommune har ansvaret for færgefarten til Omø og Agersø. I dag ejer kommunen 3 færger bestående af Omøfærgen, Agersøfærgen og afløserfartøjet Kattegat. Der er planlagt udskiftning af Omøfærgen via standardfærgekonceptet med forventet levering i 2027. Der er planlagt en Retrofit af Agersøfærgen senest i 2029.

Færgerne og serviceniveauet på færgedriften er en afgørende forudsætning for øernes pendlere, erhverv, turisme m.v., hvor det i Ø-Politikken blandt andet fremgår, at *"De to færger er øernes landevej - ikke blot for øboerne, men også for tilreisende, der tæller både offentlig og privat service og de mange tusinde turister og fritidshusejere, som hvert år besøger Agersø og Omø. En stabil og hyppig færgedrift, hvor hver ø har sin færge, er afgørende for at bevare helårslivet på øerne og er forudsætning for, at der fortsat kan ske bosætning og udvikling på Agersø og Omø."*

Serviceniveauet på antal overfarter er sammensat i en overfartsplan, hvor der er lidt flere afgangene i sommermånederne end i vintermånederne. Der er indført bestillingsture (yderturene) som led i besparelser for at reducere på driftsudgifter ved at sejle "tomme ture".

Færgerne "overnatter" på øerne, hvor der er aftaler på faciliteter for besætning. Der er ikke faciliteter til besætning ved færgelejet i Stignæs, som det er i dag, og færgerne ligger i forhold til vejrforhold, risiko for hærværk eller lignende også mere beskyttet på de respektive øer.

Færgerne understøtter desuden beredskab for øerne.

2.0 Rammer for færgedriften

2.1 Ø-politikken

Den nuværende Ø-politik er vedtaget i 2020 og findes på kommunens hjemmeside: <https://www.slagelse.dk/media/xkyhausq/slagelse-kommunes-oe-politik-webtil.pdf>

Ø-politikken er blevet til som led i kommunens indsats for borgerdreven innovation i landdistrikterne og er udarbejdet i samarbejde med Ø-udvalget, Omø Beboer- og Grundejerforening og Agersø Beboerforening.

Af Ø-politikken fremgår blandt andet: *"Med en Ø-politik for Agersø og Omø anerkender Byrådet, at der er en række forhold og udfordringer, som enten er specifikt gældende for øerne eller forstærkes af de rammebetingelser i form af geografi, demografi, erhvervsudvikling og infrastruktur, som øerne har. Det er disse forhold og udfordringer, som Ø-politikken handler om."*

Ø-politikken kommer i forhold til færgedriften ind på dette i visionen og i et selvstændigt afsnit. Her understøttes visionen ved en målsætning om at langtidssikre en stabil og hyppig færgedrift. Politikken har herudover fokus på den fysiske og digitale infrastruktur og fremme mulighederne for øget bosætning.



2.1.1 Indsatsområder for Slagelse Kommunes Ø-politik

I tilknytning til Ø-politikken er der udarbejdet indsatsområder – ligeledes fra 2020.

Af indsatsområder specifikt knyttet til færgedriften fremgår blandt andet; bibeholdelse af natberedskab og færgernes overnatning på øerne, arbejde for reduktion af færgernes CO₂-udledning, fastholde nuværende overfartsplan, udvikling af Stignæsområdet med færgekantor og velkomstcenter.

Indsatsområderne kan findes på kommunens hjemmeside:

<https://www.slagelse.dk/media/bhvh1n1f/indsatsomraader-for-oe-politik-webtil.pdf>



2.2 Ø-udvalg

Slagelse Kommune har nedsat et Ø-udvalg, som et høringsorgan for Agersø og Omø. Ø-udvalget har til opgave, at behandle og udarbejde udtalelser om sager, der behandles i Byråd og fagudvalg. Ø-udvalget sikre medindflydelse på beslutninger, som har særlig betydning for borgerne på Agersø og Omø.

Eventuelle ændringer i rammerne for færgedriften skal jf. ovenstående høres i Ø-udvalget.

Udvalgets sammensætning og referater m.v. fremgår via hjemmesiden:

<https://www.slagelse.dk/da/demokrati-og-udvikling/faa-indflydelse/raad-naevn-og-udvalg/>

2.3 Organisering

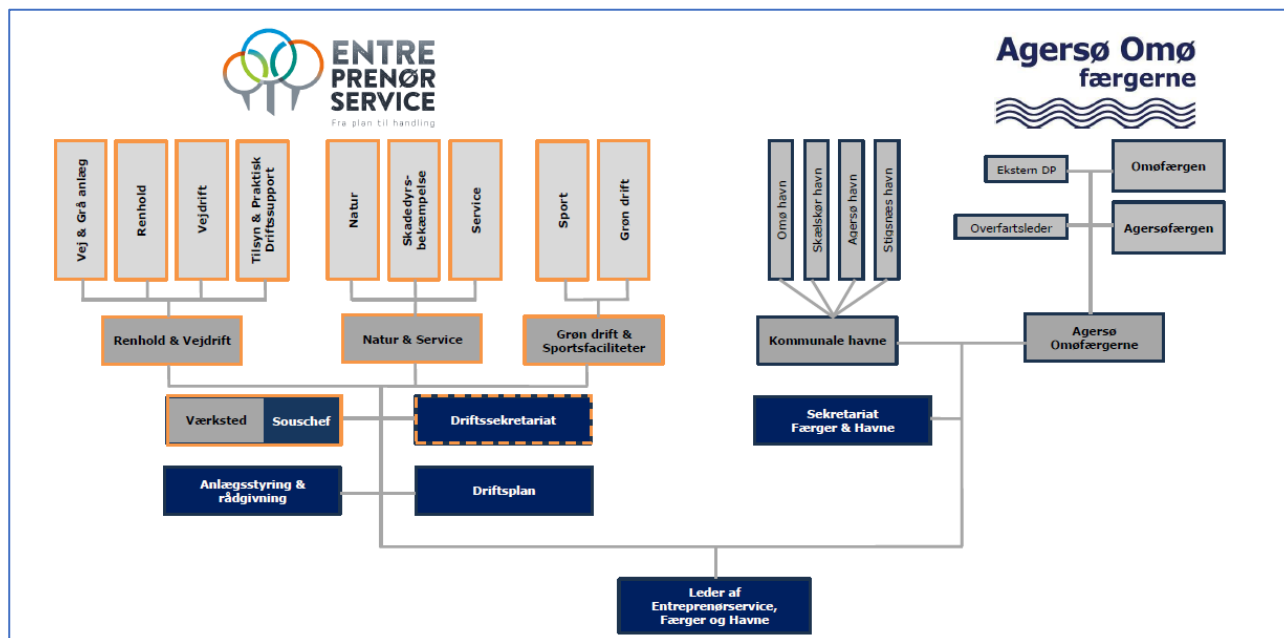
Området færger og havne blev tidligere drevet i samarbejde med Korsør Havn. Tilbage i 2019/2020 blev ændringer i organisering drøftet, administrativt og politisk, og opgaven med rederidrift og drift af de kommunale havne blev adskilt fra Korsør Havn. Efterfølgende er der skabt et færgekantor på Stignæs, hvor en lang række af de administrative opgaver i dag bliver løst fra.

Gennem 2022 foregår nogle overvejelser, administrativt, vedr. organisering og ledelsesophæng og på baggrund heraf bliver det ultimo 2022 besluttet, at Færger og Havne samles under ledelsen af kommunens Entreprenørservice.

Færgeområdet er efterfølgende organiseret ved en chefskipper for hver færge, der koordinerer besætning, tørlister og færgens drift m.v. Der er udpeget en fagkoordinator/overfartsleder, som indgår i tønnen på Agersøfærgeren som skibsfører, der koordinere kommunikation med Søfartsstyrelsen vedr. certifikater, syn m.v. samt håndtere overfartsplan og står til rådighed sammen med chefskipper ved akut opståede skader og lignende.

Der er i 2022 indgået aftale med en ekstern DP. DP-funktionen er et krav til organiseringen med en række tilknyttede funktioner vedrørende blandt andet meldeblanketter og håndtering, forhold med indvirkning på arbejdsmiljø, intern auditering, en rolle ved uheld m.v.

De formelle referencer i organiseringen fremgår af organisationsdiagrammet:



2.4 Krav til organisering, ansvar, struktur og arbejdsgange

Der gælder en lang række regler, love og forskrifter for drift af skibe og i dette tilfælde færger. Nogle af de mest betydningsfulde er ISM forordningen, bekendtgørelse om sikkerhed til søs og Søloven.

Ovenstående stiller krav til både ejerskab og drift af færgerne, hvor sølovens §151 angiver at "*Rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsførere, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste*". Det gælder skade lidt af passagerer/transportkunder eller gods, samt skade lidt af andre ved kollision, grundstødning eller andre søretlige krav.

Slagelse Kommune er den juridiske ejer og er som juridisk enhed reder. Organisatorisk er det valgt at leder for området i praksis tilser, organisere og sikre at færgerne lever op til de gældende krav og holdes i sikkerheds- og sundhedsmæssig forsvarlig stand.

ISM/SMS-arbejdet er håndteret i et elektronisk system, hvor procedure og beskrivelser, roller og ansvar m.v. er beskrevet. Her fremgår alt fra daglig opstartsprocedure, sikkerhedsprocedure, beskrivelse for brand om bord, uheld med forureningsrisiko, brand i el-biler, mand over bord blandt meget andet. Struktureret og bygget op med afsæt i ISM-forordningen. Ændringer af indhold i ISM/SMS-systemet sker via DP-funktionen i aftale med ledelsen.

Herudover sikres overblik over procedure, service, planlagt vedligehold i et særskilt system – MARAD.

Der tegnes herudover årligt nye søforsikringer og indhentes det certifikat, som er påkrævet for at måtte sejle.

2.4.1 Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen varetager opgaven med tilsyn, auditering og syn af færgerne. Desuden udsteder Søfartsstyrelsen de certifikater og tilladelser, som er påkrævet for færgernes virke, undtaget forsikringscertifikatet.

Når færgerne er på de planlagte årlige værftsophold/dokninger, laves der aftale med Søfartsstyrelsen om bundsyn suppleret med syn af andre forhold eks. tanke og redningsudstyr og hvad der ellers måtte stå for tur i det respektive år.

Foruden syn på værft er der på den enkelte færge også et såkaldt hovedsyn, hvor Søfartsstyrelsen er ombord og gennemgår færgen og typisk kigger ind i vedligeholdelsessystemer og arbejdsmiljø.

Dernæst er der med Søfartsstyrelsen hvert år audit på ISM/SMS-systemet, anvendelsen, ledelsespraksis m.v. som resulterer i at der udstedes et DOC dokument for hver færge (Document of Compliance).

2.4.2 Årets drift og vedligehold samt større periodisk vedligehold

Foruden de faste rutiner, smøring og eftersyn samt renhold mm., så varetages der løbende udførsel af opståede fejl og skader, der sikres service på motorer samt indkøb af brændstof m.v. Al vedligehold som sikkerheds- og funktionsmæssigt kan udsættes, bliver samlet og varetaget under det årlige værftsophold for hver færge.

Det er også her, at eventuelle skader skal afhjælpes og omfanget endeligt afklares. Skader vedrører typisk forhold, hvor der gennem det forgange år har været mindre påsejlinger eller grundberøring, hvor det via dykkertilsyn og Søfartsstyrelsens vurdering i situationen er noteret og besluttet, at udbedring og yderligere afdækning af skaden kan afvente planlagt værftsbesøg. Det er altid Søfartsstyrelsens afgørelse i situationen, hvor en hændelse forudsætter kontakt til Søfartsstyrelsen, om færgen på baggrund af vurdering/besigtigelse "frigives" til at genoptage sejlads eller der er forhold der skal udbedres og godkendes først.

Færgernes mange komponenter som hovedgeneratorer, motorer, el, tanke, skruer og drivaksler mm. efterses, serviceres og renoveres i fastlagte intervaller. Det budgetlægges som "Større periodisk vedligehold". Aktiviteterne fordeles over 5 år og herefter gentages rullet. Budgetforudsætningerne varierer i stort omfang gennem de 5 år, hvor udgifterne i flere af årene langt overstiger årets driftsbudget. De anførte periodiske aktiviteter udgør nødvendige forudsætninger for at opretholde tilladelser og forsikring m.v.

2.5 Grøn skattereform, CO2-afgift og omstilling af indenrigsfærgefart

Den 24. juni 2022 indgik den daværende regering aftalen om Grøn skattereform for industri m.v. med henblik på at opnå Danmarks klimamålsætning i 2030. Med aftalen introduceres en ny CO2-afgift, der i 2030 vil være på 750 kr. pr. ton udledt CO2 (2022-niveau). Afgiften indføres fra og med 2025 og til fuld indfasning i 2030. I indfasningsperioden kan der ansøges om godtgørelse på 53,33% i 2025 faldende til 10,67% i 2029. Der vil ikke være godtgørelsesmulighed fra og med 2030.

Som led i aftalen er det blevet vedtaget, at der frem mod 2030 skal afsættes ca. 2 mia. kr. til

omstillingsstøtte målrettet virksomheder, der har sværest ved at omstille sig, herunder blandt andet indenrigs færgefart, hvor der konkret hertil er afsat 85 mio. kr.

Fra januar 2025 opkræves denne afgift ved hver faktura der modtages fra leverandøren. Det forventes, at den samlede afgift, uden refusion og godtgørelse er trukket fra, vil være på 1,5-2 mio. kr. årligt

2.5.1 Omstilling af færgedriften i Slagelse Kommune

Kommunens færgedrift er i dag baseret på olie og er derfor omfattet af den nævnte CO₂-afgift fra og med 2025. Der arbejdes med en grøn omstilling af færgefarten i Slagelse Kommune, som med de beslutninger og budgetforudsætninger der er, vil have omstillet både Agersøfærgeren og Omøfærgeren til en grønnere og mere bæredygtig driftsform inden 2030.

Konkret er Slagelse Kommune sammen med 4 andre kommuner del i et fælles udbud for en ny el-drevet standardfærge (ny Omøfærge) med forventet levering i 2027. Der er til projektet opnået tilsagn om støtte fra Trafikstyrelsens pulje til omstilling af indenrigsfærger. Projektet med ny færge til Omø er gennem udbud af A-komponenter til færgen og værftsudbud afsluttes i foråret 2025. Der er undervejs i projektet skiftet finansiell partner, hvilket betyder at KommuneKredit træder ind, i stedet for PensionDanmark. Det har betydning for den videre færd, hvis Slagelse Kommune med kendskab til den samlede økonomi efter værftsudbud fortsat vil blive i projektet og gennemføre indkøbet. Den endelige politiske beslutning vil finde sted forud for sommeren 2025.

Desuden er der i overslagsårene sat budget af til at se på retrofit muligheder af Agersøfærgeren, hvor der også er opnået støtte fra puljen til omstilling af indenrigsfærger.

En forudsætning for realisering af projekterne er, at færgelejer og ramper er klar og håndteret så færgerne fortsat kan sejle til begge øer. Herudover, at el-infrastruktur og ladefacilitet skabes på Stigsøfærgehavn. Her er der afsat anlægsmidler med overskriften "tilslutningsbidrag" som omhandler at få el-infrastrukturen på plads, tilsluttet og ført frem til ladefaciliteten. Yderligere behov i forhold til fremtidig færgedrift er ved at blive klarlagt.

2.6 Økonomi

Kigges der på færgernes budget og resultat for de seneste år, så har forudsætningerne siden corona, invasion af Ukraine, klimaforandringer og andre forhold bidraget markant til prisudviklingen på brændstof, stål, værftspriser, nu CO₂-afgift m.v. Prisudviklinger som langt overstiger den PL-fremskrivning som færgernes budgetter er fremskrevet med i samme periode.

I samme periode, hvor prisudviklingen er gået stærkt, er der gennemført besparelser startende med 1 mio. årligt fra og med 2022. Efterfølgende er der med budgetaftale 2024-2027 vedtaget igangsætning af en analyse og besparelsen udvides med 0,3 mio. fra og med 2025. Ovenstående betyder en reduktion i driftsrammen på 1,3 mio. årligt pr. 2025.

Økonomien mellem Færger og Havne er opdelt efter, at alt der ikke omhandler selve færgerne (det sejlede) bliver varetaget under Havne. Det betyder, at færgelejer, lys, bundsikring, ramper, fragtskure m.v. håndteres under budget til havnedrift samt de konkrete anlæg, som der er givet bevilling til.

Af sagens bilag 1 – økonomioversigt fremgår, at resultatet for færgedriften har store udsving mellem de enkelte år.

I 2021 er der et mindreforbrug på 4,7 mio., i 2022 bruges hele overførslen og der afsluttes med et merforbrug på 1,1 mio. kr. (samme år der indføres besparelse), i 2023 et merforbrug på 2,4 mio. kr. og 5,2 mio. i 2024 (4,4 mio. reelt når forsikring og forkert opkrævet afgift er kommet retur).

Årsagen til udviklingen skal ses i planlagt større periodisk vedligehold, udviklingen i værftsudgifter og heri stålpriser m.v. samt brændstofpriserne.

Udvikling omkring brændstof fremgår af bilag 4 – Brændstofudvikling

Af oversigten fremgår, at der via forbedret fokus på mere brændstofbesparende sejlads for begge færger samt ændring i skrueblade på Omøfærgeren er reduceret i forbrugte liter pr. år.

Oversigten viser, at der i 2022, 2023 og 2024 er anvendt 50-100.000 liter brændstof mindre om året. Vejrtilstande (blæst m.v.) har stor påvirkning, hvilket bl.a. fremgår af 2024 tallene, som steg fra 2023. Til trods for det anvendes der fortsat over 50.000 liter mindre end i 2021.

Udviklingen i økonomien viser et brændstofforbrug på ca. 2 mio. kr. mere i 2024 end i 2021 selvom der bruges ca. 50.000 færre liter brændstof. Brændstofforbruget til afløserfartøjet Kattegat er ikke taget med i oversigten, men er indeholdt i det samlede økonomiskema.

I 2025 og 2026 er der i forhold til det 5 års rul der arbejdes efter vedr. større periodisk vedligehold få aktiviteter og heraf budgetlagt med færre omkostninger end de seneste 3 år.

Til trods for færre planlagte aktiviteter under dokning/værft, så bevirker brændstofpriser, øvrig prisudvikling samt gennemført besparelse at der ikke er en tilstrækkelig balance i budgettet og der forventes et merforbrug på 0,5-1 mio. kr. i 2025.

Heri er der ikke indregnet konsekvens af CO₂-afgift eller en eventuel overførelse af merforbrug fra 2024.

Af den økonomiske gennemgang for de seneste 4 år og med kendskab til de kommende års behov kan det konkluderes, at der ikke er den nødvendige balance i budgetforudsætningerne for færgedriften.

2.7 Statstilskud

De 19 danske kommuner med småøer modtager hvert år tilskud i form af §20 midler, Ø-kortordningen, tilskud til nedsættelse af godstransport og til nedsættelse af færgetakster (landevejsprincippet).

Af vedhæftede bilag 3 – Tilskud til kommuner med småøer, fremgår baggrund for tilskud. Oversigten er udarbejdet af foreningen for danske småøer.

Af samletabel 4.2. andre tilskud og reguleringer 2025 (udgivet af Indenrigs- og Sundhedsministeriet) fremgår, at Slagelse Kommune i §20 tilskud modtager 13,764 mio. kr. i 2025 og herudover 1,356 mio. kr. vedr. nedsættelse af godstakster og 2,808 mio. kr. vedr. nedsættelse af passagertakster.

<https://www.ism.dk/Media/638551764991303318/Tabeller%20vedr.%20kommunal%20udligning%20og%20generelle%20tilskud%20202500.pdf>

2.7 Serviceniveau

Der er i november 2024 kigget ind i overfartsplaner for andre rederier/færgeoverfarter på Sjælland.

Oversigten kan suppleres med viden fra de sydfynske kommuner samt flere jyske kommuner ved behov for at udvide sammenligningsgrundlaget fremtidigt.

Sammenligning af serviceniveau bør ses ud fra flere parametre end antallet af daglige afgange til de forskellige øer f.eks.: overfartstid, antal helårsbeboere på øerne, erhverv på øen, skoletilbud, turisme og sommerhusområder.

De indhentede oplysninger i sammenligningen fremgår af bilag 2 – sammenligning af overfarter.

2.8 Bemanding, rekruttering og fastholdelse

Færgerne er bemandede med 9 besætningsmedlemmer til hver færge. 4 skibsførere og 4 styrmænd samt 1 der er ansat til at afløse begge funktioner. Herudover suppleres med timeafløsere. De 9 besætningsmedlemmer er inkl. chefskipper og den skibsfører som også varetager fagkoordinatorfunktionen op mod Søfartsstyrelsen.

Det er vanskeligt at rekruttere besætning til færgerne og det er generelt blevet vanskeligere de senere år. Flere af ansøgerne kommer med store geografisk afstand, hvilket ofte bevirker at der jages tilbud tættere på egen bopæl.

Et af de tiltag som er sat i gang i Danmark for at skabe mere arbejdskraft for de små indenrigs færgeselskaber, er udviklingen og godkendelsen af Færgenavigatøruddannelsen, der fik sin endelige godkendelse i foråret 2024. Her har Agersø Omø færgerne flere henvendelser om at få en læreplads og starte op – aktuelt er der taget imod 1 elev på området om året.

Når der kigges på fastholdelse og arbejdsglæde m.v. så har forhold omkring tørn/arbejdsrul, overnatningsmulighed vs. hjemmetid hos familien betydning. Foruden et godt samarbejdsklima.

Der er flere ansatte, som nærmer sig mulighed at trække sig retur fra arbejdsmarkedet og med den vanskelige rekrutteringssituation vil det være et område som der skal kigges ind i. Eksempelvis muligheder for at fastholde på andre vilkår i en tørn, der fortsat giver mening for den enkelte og for rederiet og under forudsætning af opretholdelse af deres papirer og at de fortsat kan indgå i sikkerhedsbesætningen.

2.9 Øvrige projekter og opmærksomhedspunkter

Der er afsat anlægsbudget og opnået tilsagn om fondsmidler fra Nordeafonden til realisering af "Porten til Omø", som omfatter nedrivning af en eksisterende havnebygning og opbygning af en ny "signaturbygning" med flersidige funktioner bl.a. til formidling, oplevelser og fællesskab. Bygningen indeholder funktioner knyttet til færgedriften.

Færgerne har betydning for Erhvervsstrategien og heri blandt andet turismeindsatsen knyttet til oplevelser i natur og ved vand i Slagelse kommune. Her erhverv og turisme knyttet til Agersø og Omø.

Herudover kommende aktiviteter på færgelejer og el-infrastruktur for at fremtidssikre og klargøre til en grønnere færgedrift fremtidigt.

3.0 Oversigt over bilag

- Bilag 1 – Økonomioversigt for årene 2021-2024
- Bilag 2 – Sammenligning af overfarter
- Bilag 3 – Tilskud til kommuner med småøer
- Bilag 4 – Brændstofopgørelse fra 2021 til 2024
- Bilag 5 – Opgørelse af rejsende pr. år