

# REFERAT Erhvervs- og Turismeudvalget d. 21-11-2022

**Mødedato** Mandag d. 21. november 2022 kl. 15:30

**Mødested** Udvalgsværelse 3

**Mødedeltagere** John Arly Henriksen, Anders Johansson, Hanne Klit, Mikael Hansen, Hanne Ringgaard Møller (Afbud), Jesper Ullemose (Afbud), René Haahr, Per Nykjær Jensen, Jørgen Lundsgaard

## **Indholdsfortegnelse**

Godkendelse af dagsorden.....	3
Standardfærgeprojekt for Svendborg-Skarø-Drejø.....	4

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

## **Beslutning i Erhvervs- og Turismeudvalget den 21-11-2022**

Der var afbud fra Jesper Ullemose (V) og Hanne Ringgaard Møller (B). Som suppleanter deltog Per Nykjær Jensen (V) og Jørgen Lundsgaard (B).

Udvalget godkendte dette.

Dagsordenen blev godkendt.

**Afbud** Jesper Ullemose, Hanne Ringgaard Møller

## Punkt 2: Standardfærgeprojekt for Svendborg-Skarø-Drejø

21/15083

### Beslutningstema

Beslutning om, at kommunen gennem anskaffelse af en el-standardfærge kan realisere Klimahandleplanens delmål om fossilfri kommunal færgedrift.

### Indstilling

Direktionen indstiller til Erhvervs- og Turismeudvalget, at det overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen anbefales, at:

- 1) Bemyndige administrationen til at indgå indkøbsaftale med Dansk Standardfærge A/S på en el-standardfærge type 36-10 med forventet indsættelse i 2026.
- 2) De estimerede afledte anlægs- og leasingudgifter samt muligheder for finansiering af udgifterne vil blive forelagt til politisk behandling henimod budget 2024.

### Sagsfremstilling

Begrundelse for udskiftning af eksisterende færge

Den nuværende færge, M/S Højestene, er sat i drift på Svendborg-Skarø-Drejø-overfarten i 1997. Grundet færgens alder opleves der stigende omkostninger i forbindelse med værftsbesøg ligesom der i stadig højere grad opleves vanskeligheder ved at fremskaffe reservedele. Der er i den forbindelse ved budget 2023 tilført 0,6 mio.kr/år til dækning af disse omkostninger ligesom dokningsperioden fra 2021 er øget fra 5 til 9 dage.

Standardfærgeprojektet

Færgesekretariatet er et fællessekretariat for kommuner med indenrigsfærger. Sekretariatet arbejder for effektivisering af færgefarten gennem standardisering, indkøbsoptimeringer og så videre.

Færgesekretariatet har på vegne af kommunerne udbudt og efterfølgende indgået et offentligt-privat innovationspartnerskab med et leverandørkonsortium, med henblik på at skabe et koncept for en standardfærge. Ved anskaffelse af en standardfærge vil der kunne realiseres stordriftsfordele på tværs af de deltagende kommuner, gennem standardisering af design, konsolidering af udbudsprocesser samt fælles indkøb af kritiske udstyrskomponenter.

Driftssupport

De enkelte overfarter får adgang til et driftssupportsystem, der giver mulighed for at høste synergier og opnå forbedringer i kvaliteten af færgedriften, for eksempel ved etablering af en sikker reservedelsløsning samt bistand med garantikrav og serviceaftaler. Herved forventer leverandørkonsortiet en 10-20% besparelse i færgens levetid i forhold til individuelt anskaffede færger.

Batterier nu, men forberedt for andre energikilder

Analyser har vist, at el-drift baseret på batterier vil medføre den laveste totaløkonomiske omkostning. Viser dette at ændre sig i fremtiden, så er færgerne forberedt for omstilling til sejlads på for eksempel brint eller metanol.

Fra budgetestimat til endelig pris samt udtrædelsesmuligheder

I "Svendborg Kommune Standardfærge Introduktion" (bilag 7) beskrives standardfærgekonceptet i et økonomisk simplificeret overblik og sammenlignes med kommunal anskaffelse af en traditionel færge på sædvanlig vis. Med bistand fra Færgesekretariatets rådgiverteam, er der foretaget en indledende gennemgang af leverandørkonsortiets estimater for budgetposterne.

Budgettet er anvendt i forbindelse med ansøgning til "Pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger" og vil indgå som en del af købsaftalen for standardfærgerne.

Budgettet vil blive opdateret når udbud af værftskontrakt er gennemført og prisen for at bygge færgerne kendes. Til den tid vil kommunen kunne udtræde af indkøbsaftalen med konsortiet mod betaling af konsortiets omkostninger

### Tidsplan

Processen med tilpasning af standardfærge, udbud, konstruktion af færge og så videre forventes at tage ikke mindre end 3 år. Bilag 6 viser en tidsplan der strækker sig 39 måneder fra indgåelse af indkøbsaftale til levering af færge, herunder de to udtrædelsesmuligheder.

### Øvrige standardfærgeprojekter

Administrationen har kendskab til følgende kommuner der aktuelt i gang med standardfærgeprojekter: Aalborg (1), Kalundborg (2), Slagelse (1), Svendborg (1), Ærø (2), Lolland (1), Faaborg/Midtfyn (1) og Odder (1), i alt 10 standardfærger som forventes at blive bestilt i 2022/2023.

### Sagshistorik

Økonomiudvalget besluttede i oktober 2021, at Svendborg Kommune kunne indgå en hensigtserklæring om indgåelse af indkøbsaftale på standardfærge (bilag 1).

Administrationen anbefaler at anskaffe en el-standardfærge type 36-10. Det er en færge med samme fysiske størrelse som den nuværende. Der er samme passagerkapacitet, men med væsentligt bedre forhold. Pga færgens optimerede layout af vogndækket, er der mere plads til cykler, gods og bilerne (bilag 4 & 5).

På den baggrund har forvaltningen ansøgt og fået tilskud fra "Pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger". Transportstyrelsen meddelte d. 22/12-2021, at der vil blive ydet tilskud på 25% af det ansøgte projekt svarende til maksimalt 25.4 mio.kr til en ny færge til Svendborg-Skarø-Drejø. Den estimerede projektsum på i alt 101,6 mio.kr omfatter selve færgen, ladeanlæg samt nødvendige ombygninger af færgeløjerne i Svendborg, Skarø og Drejø (bilag 2).

Erhvervs- og Turismeudvalget besluttede 5/10-2022, med udgangspunkt i en skibsteknisk analyse, ikke at ombygge M/S Højestene til batteri- eller metanoldrift (bilag 3).

I Svendborg Kommunes Klimahandleplan fra september 2022, fremgår det, at de kommunalt ejede færger skal være fossilfri senest 2030.

Alternative beslutninger:

1) Udskyde beslutningen om, hvorvidt kommunen skal indgå købsaftale om en standardfærge indtil konceptet er færdigudviklet og afprøvet i andre kommuner. Som konsekvens af dette, må det forventes, at en købsaftale vil blive dyrere. Bl.a. er renten kun fastlåst indtil 31/12-22. Det skal desuden undersøges om kommunen kan fastholde tilsagnet om statstilskuddet.

2) Beslutte, at kommunen ikke skal gå videre med arbejdet om udviklingen af et standardfærgekoncept. I stedet vedligeholdes Højstenefergen så den kan sejle længst muligt i fremtiden, mens kommunen undersøger alternative muligheder. Som konsekvens af dette forventes højere driftsudgifter end i dag. Kommunen vil heller ikke kunne udnytte det statslige tilskud og må afvente nye statslige puljer.

## **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Standardfærgekonceptet er opdelt i flere faser. Først en fase, som indeholder tilpasning af færgedesign, udbudsproces samt kontraktforhandling. Dernæst en fase med byggeri og levering af færgen.

Budgettet for færgen vil blive endeligt fastlagt ved forhandlinger med leverandørkonsortiet og vil indgå som en del af indkøbsaftalen for færgen. Budgettet vil derefter blive opdateret, når udbuddet af værftskontrakten er gennemført, og prisen for at bygge færgen ligger fast. Til den tid vil kommunen kunne udtræde af indkøbsaftalen med konsortiet mod betaling af konsortiets omkostninger – f.eks. hvis værftets pris er for høj. Dette er normalt for færgeanskaffelser og ikke specifikt for standardfærgeprojektet.

I de samlede anskaffelsesomkostninger fragår tilskuddet fra statens ”pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger”. Restfinansiering sker via indgåelse af en leasingkontrakt med konsortiet. De årlige leasingomkostninger er estimeret til 6,4 mio. kr. Konceptet indeholder også et drifts-supportsystem, som udvikles og drives af konsortiet. Årlig betaling for drift af dette system er estimeret til 0,3 mio. kr. De årlige omkostninger skønnes dermed at udgøre i alt 6,7 mio. kr fra det tidspunkt hvor færgen leveres.

Der kan ikke indenfor Erhvervs- og Turismeudvalgets nuværende budget anvises finansiering til leasingudgiften. Der vil således være behov for en ny driftsbevilling til dækning af de årlige leasingudgifter, hvilket sammen med finansieringsmuligheder vil blive rejst til politisk stillingtagen.

Den nye færge skal driftes af kommunen på sædvanlige vilkår dvs., at kommunen fortsat skal stå for aflønning af personale og sædvanlige omkostninger ved drift af færgen.

Det vurderes, at driftsomkostningerne ved en ny standardfærge vil være på niveau eller under de eksisterende. Antagelsen herom bygger på en TCO-vurdering hvor en løsning med batteridrift vil være billigere end diesel, at en ny færge som udgangspunkt vil kræve mindre dækning samt en forventning om, at der kan realiseres stordriftsfordele i samarbejde med de øvrige standardfærgekommuner.

Det er dog ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastlægge det endelige niveau for driftsomkostningerne.

I forbindelse med anskaffelse af en ny færge, som skal sejle på el, vil der være behov for at afholde en række anlægsudgifter. Det drejer sig nye færgelejer, el-infrastruktur til ladeanlæg og tilslutningsbidrag til det overordnede elnet. Til disse opgaver vil der være behov for rådgivning og projektering. Til brug for forhandlinger om budgettet for 2023 blev nedenstående budgettema fremlagt.

Det skal bemærkes, at der er tale om estimater og at de reelle anlægsomkostninger vil afhænge af det endelige færgedesign. Hvis den klapløsning vi anvender i dag, bliver ophøjet til standardløsningen, vil vi kunne reducere anlægsomkostningerne med 10-15 mio.kr.

Ny Højestene: (1000 kr)	2024	2025	2026	2027	Samlet
Projektering	3.880	4195			8075
Udførelse		30870			30870
Færdiggørelse			400		400
<b>Samlede anlægsudgifter</b>	<b>3880</b>	<b>35065</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>39345</b>
Lånefinansiering	-3880	-35065	-400	0	-39345
Øvrig finansiering					0
Afledt drift - renter og afdrag	100	1108	2026	2057	5291
Afledt drift - leasing	0	0	6700	6700	13400
<b>Samlet likviditet netto</b>	<b>100</b>	<b>1108</b>	<b>8726</b>	<b>8757</b>	<b>18691</b>

Kommunen har jf. lånebekendtgørelsen mulighed for at lånefinansiere omkostninger til nye færger og færgefaciliteter samt anlægsarbejder i kommunale havne. De anførte renter og afdrag i skemaet er beregnet ud fra det nuværende renteniveau. De endelige udgifter til renter og afdrag fastlægges kendes først når lånene optages.

Færgesekretariatet har oplyst, at indgåelse af en leasingaftale ikke vil medføre en deponeringsforpligtelse for kommunen. Dette skyldes, at kommunen jf. lånebekendtgørelsen har automatisk låneadgang til finansiering af nybyggeri af færger og tilhørende anlæg.

#### Erhvervsmæssige konsekvenser

I lighed med drift af den nuværende M/S Højestene påhviler det administrationen at varetage den løbende vedligeholdelse, hvilket som resultat af et offentligt udbud kan udføres af en lokal virksomhed. Standardfærgerne vil desuden være oplagte testplatforme og aftagere af de produkter og services, som vil udspringe af det fynske fyrårnsprojekt Nextgen Robotics indsats for autonomiløsninger til den kystnære søfart.

### CO2-Konsekvensvurdering

Kommunalbestyrelsen vedtog i oktober 2022 kommunens klimahandleplan. Målsætningerne for kommunen er at være 75 % og 100 % omstillet til vedvarende energi (VE) i henholdsvis 2025 og 2030. Det er kommunens vurdering, at disse målsætninger ikke kan opnås, medmindre kommunens færger omstilles til ikke-fossil drift senest i 2030.

Den eksisterende færge har en beregnet årlig udledning på 948 tons CO2 og 13,5 tons NOX. En ny eldrevne færge er vurderet til at have en udledning på 99 tons CO2 og 0,25 ton NOX i 2025 og en anelse mindre i 2030, på grund af stigningen i andelen af grøn strøm i elnettet. Den samlede besparelse vil være på 849 tons CO2 og 13,25 tons NOX i 2025, og en anelse mere i 2030.

### Lovgrundlag

Bek. nr. 1580 af 17.12.2013 (Bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier mv.)

### Sagen afgøres i

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning i Erhvervs- og Turismeudvalget den 09-11-2022**

Liste V stillede følgende ændringsforslag:

Beslutningen om at give tilsagn til indkøb af en ny el-færgе udsættes 2-3 år.

Begrundelser og mellemliggende handlinger:

- Primært fordi kommunens økonomi ikke er til at investere 100 mio. kr. i en elfærgе de næste 3-4 år.
- Sekundært, at færgens pris drøftes.
- Alternative muligheder for grønne tekniske løsninger – herunder ombygninger og eftermontering af CO2 begrænsende teknik.

For stemte: 2 (V)

Imod stemte: 4 (A og C)

Undlod at stemme: 1 (B)

Udvalget besluttede herefter at udsætte sagen til et ekstraordinært udvalgsmøde mandag den 21. november 2022 kl. 15.30.

Hanne Ringgaard Møller (B) og Jesper Ullemose (V) var fraværende. Som suppleanter deltog Jørgen Lundsgaard (B) og Per Nykjær Jensen (V).

## **Beslutning i Erhvervs- og Turismeudvalget den 21-11-2022**

Liste V stillede følgende beslutningsforslag:

”At der indhentes kontrolbud, inden der træffes endelig beslutning om indgåelse af indkøbsaftale med Dansk Standardfærgе A/S”.

Man stemte om dette.

For stemte: 2 (V)

Imod stemte: 5 (A, C og B)

Man stemte herefter om indstillingen.

For stemte: 5 (A, C og B)

Imod stemte: 0

Undlod: 2 (V)

Udvalget indstiller desuden, at der nedsættes en politisk følgegruppe. Udvalget indstiller, at følgegruppe efterfølgende nedsættes af Erhvervs- og Turismeudvalget.

Der var afbud fra Jesper Ullemose (V) og Hanne Ringgaard Møller (B). Som suppleanter deltog Per Nykjær Jensen (V) og Jørgen Lundsgaard (B).

## **Bilag**

Klimaoptimeret færge

Indkøbsaftale vedrørende standardfærge

Analyse af Højestene med henblik på mulig batteridrift eller drift ved hjælp af methanol

Standardfærgeprojektet - Indkøbsaftale - Appendix 1 - Part A - Standardfærgekonceptet.pdf

Standardfærgeprojektet - Indkøbsaftale - Appendix 1 - Part B - Beskrivelse af Output.pdf

Standardfærgeprojektet - Indkøbsaftale - Tidsplan.pdf

Svendborg Kommune Standardfærge introduktion

Administrationens bemærkninger til Erhvervs- og Turismeudvalgets møde den 21-11-2022

**Afbud** Jesper Ullemose, Hanne Ringgaard Møller