

## Havn og Færger:

### Ny færge til Hjortø (Skarø/Drejø) – Ny Hjortøbo

Projektbeskrivelse	
<b>Fysisk location (adresse)</b>	Svendborg Havn
<b>Overordnet beskrivelse</b>	<p>Det nuværende fartøj Hjortøboen fra 1976, der besejler Hjortø, er både teknologisk og miljømæssigt bedaget.</p> <p>Derfor skal færgebetjeningen af Hjortø gentænkes med fokus på bedre infrastruktur for både fastboende, sommerhusejere og gæster samt realisering af målsætningerne i "Klima og energipolitikken 2019".</p> <p>Færgen skal ligeledes indgå i en samlet ny færgestruktur i et samspil med Skarø-Drejø ruten, hvor den supplerer og/eller erstatter den nye Højestene på udvalgte afgang.</p> <p>Der findes stort set ikke reservedele, og der er større og større risiko for, at færgen må lægges op i længere perioder ved nedbrud. Dette med væsentlige gener og serviceforringelser til følge for både fastboende, sommerhusejere og gæster.</p>
<b>Behov/ønsker</b>	<p>Målsætningen er at kunne levere en fremtidig besejling af Hjortø, Skarø og Drejø med ønske om kortere sejltider, flere og mere fleksible afgang.</p> <p>Det er et ønske fra både erhverv, fastboende og fritidshusejere på øerne, at besejlingen muliggør, at man som erhvervsdrivende kan drive sin virksomhed og at man uanset om man er skoleelev, pendler eller ældre med plejebæhov kan opretholde sin bopæl på øerne. Dette udtrykt i "Visions- og handlingsplan for Hjortø, Skarø og Drejø"</p> <p>Dertil kommer en stigende interesse for at besøge de øerne i det Sydfynske Ø-Hav, hvilket i de seneste år har ledt til udsolgte afgang i store dele af sommeren, ligesom sommerkonceptet Ø-hop, hvor Hjortøboen spiller en central rolle, har været meget populært.</p> <p>Færgens projekteres til at sejle på el og skal have plads til 1 bil og 12 passagerer.</p>
<b>Økonomi</b>	<p>Det er udgangspunktet at fastholde det eksisterende driftsbudget og levere så meget service som muligt inden for de eksisterende driftsrammer. Det er pt. uafklaret om et nyt fartøj vil kunne sejle som en-persons betjent på ruterne til Hjortø og Skarø, som det er tilfældet i dag. Hvis ikke vil det kræve en udvidelse af driftsbudgettet.</p> <p>Der er automatisk låneadgang til anlægsudgifter, der indgår som et naturligt element i kommunale havne og lystbådehavne, herunder anskaffelse af nye færger og tilhørende kajanlæg. Optagelse af lån foretages normalt hos KommuneKredit. For at undgå at komme i konflikt med EU's statsstøtteregler har KommuneKredit strammet op på adgangen til at låne til havneprojekter. Der kan således kun ske udlån til havneinfrastruktur (f.eks. moler, kajmure, kajpladser m.m.), adgangsinfrastruktur (f.eks. veje, jernbanespor, sejlrender og sluser i havnen) og/eller oprensning. KommuneKredit stiller endvidere som betingelse, at der skal være en tilskyndelsesvirkning</p>

	<p>hvilket betyder, at låneadgangen har central betydning for projektets gennemførelse. For at KommuneKredit kan bedømme om disse forudsætninger er opfyldt skal KommuneKredit have en beskrivelse af anlægsprojektet inden projektet igangsættes. Der tages derfor forbehold for forslag til finansiering via låneoptagelse indtil der foreligger en godkendelse af låneadgang hos KommuneKredit.</p>
<b>Specifikke kvalitetskrav</b>	Færgen skal leve op til de nationale og internationale krav til erhvervsfartøjer, der må medtage op til 12 passagerer.
<b>Øvrige bemærkninger</b>	<p>Der er i 2022 ansøgt om tilskud på 25% fra trafikministeriets grønne færgepulje. Dette med afslag til følge, da klimagevinsten, ikke for fartøjet isoleret set, men i en større sammenhæng er for lille, samt at projektet ikke er vurderet som "særligt modent", da der ikke er afsat budget til dette. Der vil blive ansøgt igen ved næste ansøgningsrunde, hvis dette budgettema godkendes, da modenhedskriteriet derfor vil være væsentlig styrket i en ny ansøgning.</p> <p>Erhvervskontoret har i samarbejde med Erhvervshus Fyn afsøgt alternative muligheder for medfinansiering af en eventuel ny færge. I samarbejde med bl.a. Erhvervshus Fyn, SIMAC, DanaDynamics og TUCO er der indsendt en anmodning om en ikke forpligtende prækvalifikation til Interreg North Sea Region, der, såfremt den antages, vil give mulighed for at indsende en ansøgning i 3. kvartal 2022. Der er mulighed for en medfinansiering på ca. 22% fra Interreg North Sea Region mod 25% fra trafikministeriets grønne færgepulje.</p>
<b>Bilagsmateriale, evt. link</b>	
<b>Projektets samlede udgift og periode</b>	<p>Færge: 17,035 mio. kr.                  Anlæg: 6,380 mio. kr.                  Rådgiver: 0,575 mio. kr.  <b>Total 23,990 mio. kr.</b></p> <p>Tidsplan:</p> <p>Designfasen opstartes med inddragelse af færgegruppen, handicaprådet og besætningen 1. kvartal 2023</p> <p>Udbudsforberedelse færge og anlæg 1. halvår 2023</p> <p>Politisk godkendelse af indkøbsaftale for færge 2. kvartal 2023</p> <p>Udbud af rådgiveropgave anlæg 3. kvartal 2023</p> <p>Udbud af entreprenør 4. kvartal 2023</p> <p>Ombygning af fæргеlejer 1. halvår 2024</p> <p>Etablering af ladefaciliteter 1. halvår 2024</p> <p>Driftsklargørelse af færge 2. halvår 2024</p> <p>Driftsstart 2. halvår 2024</p>

Økonomi						
1.000 kr.	Tidl.	2023	2024	2025	2026	Samlet
<b>Politisk beslutning - projektering</b>						
Projektering		2.475	650			3.125
<b>Politisk beslutning - udførelse</b>						
Udførelse		5.794	8.691			14.485
Færdiggørelse			6.380			6.380
<b>Samlet anlægsprojekt</b>	<b>0</b>	<b>8.269</b>	<b>15.721</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23.990</b>
Lånefinansiering*		-8.269	-15.721			-23.990
Øvrig finansiering						0
Afledt drift - renter og afdrag		214	835	1.242	1.242	3.533
Afledt drift						0
<b>Samlede likviditet, netto</b>	<b>0</b>	<b>214</b>	<b>835</b>	<b>1.242</b>	<b>1.242</b>	<b>3.533</b>

Note: Forudsætter godkendelse hos KommuneKredit

## **CO2-Konsekvensvurdering:**

Byrådet vedtog i december 2019 kommunens Klima- og Energipolitik. 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 nuværende færge har en beregnet årlig udledning på 78,3 tons CO<sub>2</sub> og 0,25 tons NOX.

En ny eldreven færge er vurderet til at have en udledning på 7,9 tons CO<sub>2</sub> og 0,02 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 70,3 tons CO<sub>2</sub> og 0,23 tons NOX i 2025, og en anelse mere i 2030.

## Politikområde: Havn og Færger

### Forslag: Ny færge til Skarø/Drejø med tilhørende land- og ladeanlæg (Ny Højestene)

Projektbeskrivelse	
<b>Fysisk location (adresse)</b>	Færgelejer, ladeanlæg og elinfrastruktur på Svendborg Havn. Anskaffelse af selve den nye færge behandles særskilt i forbindelse med indgåelse af indkøbsaftale.
<b>Overordnet beskrivelse</b>	<p>Det nuværende fartøj Højestene fra 1997, der besejler Skarø og Drejø er både teknologisk og miljømæssigt bedaget. Derfor skal færgebetjeningen af Skarø og Drejø gentænkes med fokus på bedre infrastruktur for både fastboende, sommerhusejere og gæster, samt realisering af målsætningerne i "Klima og energipolitikken 2019".</p> <p>Færgen skal ligeledes som led i en samlet ny færgestruktur indgå i et samspil med en Ny Hjortøbo, der supplerer og/eller erstatter en Ny Højestene på udvalgte afgange.</p> <p>Der findes stort set ikke reservedele til den nuværende færge, og der er større og større risiko for at færgen må lægges op i længere perioder ved nedbrud. Dette med væsentlige gener og serviceforringelser til følge for både fastboende, sommerhusejere og gæster.</p> <p>Den nye færge påtænkes anskaffet via et standardiseret færgekoncept. Dette tema beskriver de tilhørende land- og ladeanlæg til elfærgen. Herunder elinfrastrukturen. Standardiseret færgekoncept er beskrevet nedenfor.</p>
<b>Behov/ønsker</b>	<p>Målsætningen er at kunne levere en stabil og klimaoptimeret besejling af Skarø og Drejø.</p> <p>Færgens projekteres til at sejle på el og som udgangspunkt til at kunne have 98 passagerer, 11 biler samt bedre plads til cykler og gods end den nuværende færge.</p> <p>Havn og Færger ønsker at anskaffe en ny standardiseret færge med henblik på at kunne optimere anskaffelsen, dele driftspotentialer og minimere den teknologiske risiko.</p>
<b>Økonomi</b>	<p>Det er udgangspunktet at fastholde det eksisterende driftsbudget og levere så meget service som muligt inden for de eksisterende driftsrammer.</p> <p>Det er pt. uafklaret om en ny færge (og den nuværende færge fortsat) vil kunne sejle topersoners betjent. Hvis ikke vil dette kræve en udvidelse af driftsbudgettet.</p> <p>Der er automatisk låneadgang til anlægsudgifter der indgår som et naturligt element i kommunale havne og lystbådehavne, herunder anskaffelse af nye færger og tilhørende kajanlæg. Optagelse af lån foretages normalt hos KommuneKredit. For at undgå at komme i konflikt med EU's statsstøtteregler har KommuneKredit strammet op på adgangen til at låne til havneprojekter. Der kan således kun ske udlån til havneinfrastruktur (f.eks. moler, kajmure, kajpladser m.m.), adgangsinfrastruktur (f.eks. veje, jernbanespor, sejltreder og sluser i havnen) og/eller oprensning. KommuneKredit stiller endvidere som</p>

	<p>betingelse, at der skal være en tilskyndelsesvirkning hvilket betyder, at låneadgangen har central betydning for projektets gennemførelse. For at KommuneKredit kan bedømme om disse forudsætninger er opfyldt skal KommuneKredit have en beskrivelse af anlægsprojektet inden projektet igangsættes. Der tages derfor forbehold for forslag til finansiering via låneoptagelse indtil der foreligger en godkendelse af låneadgang hos KommuneKredit.</p>
<b>Specifikke kvalitetskrav</b>	Færgen skal leve op til de nationale og internationale krav til passagerfartøjer.
<b>Øvrige bemærkninger</b>	<p>Der er i 2021 ansøgt om tilskud fra trafikministeriets grønne færgepulje og der er opnået et tilskud på 25,409 mio. kr. ud fra, at den nye færge lever op til følgende kriterier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El-færge, da der opnås den største klimagevinst</li> <li>• Projektets modenhed, da der blandt andet er givet politisk mandat til og underskrevet en hensigtserklæring vedr. indkøb af standardfærge</li> <li>• At der indkøbes en færge under standardfærgekonceptet</li> </ul> <p><b>Standardfærge:</b> Færgesekretariatet varetager kommunernes interesse i besejlingen af 26 danske øer og en række mindre overfarer. Færgesekretariatet har tidligere i år gennemført en offentlig udbudsproces, om at udvikle et standardfærgekoncept samt en pakke af servicenydelser, som vil kunne bruges af alle medlemskommuner ved anskaffelsen af nye, miljøvenlige færger. Udbuddet er vundet af et konsortium.</p> <p>Da alle overfarer har deres egne individuelle forhold og begrænsninger i forhold til for eksempel kapaciteter, havnefaciliteter, overfartstid, vanddybder osv., er det ikke hverken muligt eller hensigtsmæssigt at udvikle en "one-size-fits-all"-færge, og derfor er der ved at blive udviklet et produktprogram, hvor de enkelte kommuner kan sammensætte en færge baseret på deres individuelle forhold og ønsker. Det nye færgeprodukt kan således tilpasses specifikke ønsker og behov på de enkelte overfarer.</p> <p>Standardfærgekonceptet vil kunne tilpasses til forskellige energisystemer, så det sikres, at der opnås den størst mulige miljømæssige forbedring – også over tid, hvor løsningen åbner for, at der i færgens levetid kan ske forbedringer i takt med den teknologiske udvikling</p> <p>Med det nye fælles færgekoncept forventes det, at der kan opnås stordriftsfordele ved byggeriet af færgen. Igennem Færgesekretariatet får kommunerne sparring til at optimere færgedriften og tilpasse den til passagerernes behov.</p> <p>Som en del af løsningen indgår det, at leverandøren vil eje de anskaffede færger samt at kommunerne vil indgå en langvarig leasingaftale og mod en fast årlig ydelse få fuld råderet over færgerne. Dermed bibeholder kommunerne det fulde ansvar for den daglige drift af overfarterne. Uanset om kommunerne anvender en leasing-model, så forventes det, at færgen vil blive bygget ud fra standardfærgekonceptet med de deraf følgende miljømæssige forbedringer og standardiseringsmæssige synergieffekter.</p>



--	--

Bilagsmateriale, evt. link																					
<b>Projektets samlede udgift og periode</b>	<p>Udover selve anskaffelsen af færgen vil der være behov for følgende <b>anlæg</b>:</p> <p>Ladeanlæg, tilslutningsbidrag til elforsyningen, nye færgelejer etc.: 33,470 mio. kr.</p> <p>Rådgivning og projektledelse på færgeanskaffelse: 2,0 mio. kr.</p> <p><b>Driftsbudgetudvidelse fra 2025:</b> Leasingydelse og driftssupportsystem: 7,65 mio. kr.</p> <p><b>Tidsplan:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Politisk bemyndigelse til indgåelse af indkøbsaftale behandles særskilt:</td> <td style="text-align: right;">2. halvår 2022</td> </tr> <tr> <td>Designfasen opstartes med inddragelse af færgegruppen, handicaprådet og besætningen:</td> <td style="text-align: right;">3. kvartal 2022</td> </tr> <tr> <td>Politisk godkendelse af indkøbsaftale:</td> <td style="text-align: right;">4. kvartal 2022</td> </tr> <tr> <td>Udbudsforberedelse (anlæg)</td> <td style="text-align: right;">2. halvår 2023</td> </tr> <tr> <td>Udbud af rådgiveropgave (anlæg)</td> <td style="text-align: right;">1. kvartal 2024</td> </tr> <tr> <td>Udbud af entreprenør (anlæg)</td> <td style="text-align: right;">2. kvartal 2024</td> </tr> <tr> <td>Ombygning af færgelejer (anlæg)</td> <td style="text-align: right;">2. halvår 2024</td> </tr> <tr> <td>Etablering af ladefaciliteter (anlæg)</td> <td style="text-align: right;">2. halvår 2024</td> </tr> <tr> <td>Driftsklargørelse af færge</td> <td style="text-align: right;">1. halvår 2025</td> </tr> <tr> <td>Driftsstart</td> <td style="text-align: right;">2. halvår 2025</td> </tr> </table>	Politisk bemyndigelse til indgåelse af indkøbsaftale behandles særskilt:	2. halvår 2022	Designfasen opstartes med inddragelse af færgegruppen, handicaprådet og besætningen:	3. kvartal 2022	Politisk godkendelse af indkøbsaftale:	4. kvartal 2022	Udbudsforberedelse (anlæg)	2. halvår 2023	Udbud af rådgiveropgave (anlæg)	1. kvartal 2024	Udbud af entreprenør (anlæg)	2. kvartal 2024	Ombygning af færgelejer (anlæg)	2. halvår 2024	Etablering af ladefaciliteter (anlæg)	2. halvår 2024	Driftsklargørelse af færge	1. halvår 2025	Driftsstart	2. halvår 2025
Politisk bemyndigelse til indgåelse af indkøbsaftale behandles særskilt:	2. halvår 2022																				
Designfasen opstartes med inddragelse af færgegruppen, handicaprådet og besætningen:	3. kvartal 2022																				
Politisk godkendelse af indkøbsaftale:	4. kvartal 2022																				
Udbudsforberedelse (anlæg)	2. halvår 2023																				
Udbud af rådgiveropgave (anlæg)	1. kvartal 2024																				
Udbud af entreprenør (anlæg)	2. kvartal 2024																				
Ombygning af færgelejer (anlæg)	2. halvår 2024																				
Etablering af ladefaciliteter (anlæg)	2. halvår 2024																				
Driftsklargørelse af færge	1. halvår 2025																				
Driftsstart	2. halvår 2025																				

Økonomi						
1.000 kr.	Tidl.	2023	2024	2025	2026	Samlet
<b>Politisk beslutning - projektering</b>						
Projektering		3.880	4.195			8.075
<b>Politisk beslutning - udførelse</b>						
Udførelse			30.870	-3.875		26.995
Færdiggørelse				400		400
<b>Samlet anlægsprojekt</b>	<b>0</b>	<b>3.880</b>	<b>35.065</b>	<b>-3.475</b>	<b>0</b>	<b>35.470</b>
Lånefinansiering*		-3.880	-35.065	3.475		-35.470
Øvrig finansiering						0
Afledt drift - renter og afdrag		100	1.108	2.016	2.016	5.240
Afledt drift**				7.650	7.650	15.300
<b>Samlede likviditet, netto</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.108</b>	<b>9.666</b>	<b>9.666</b>	<b>20.540</b>

Noter:

- 1) Lånefinansiering forudsætter godkendelse hos Kommunekredit.
- 2) Skønnet tal for driftsudgifterne. Endelige driftsudgifter fastlægges i forbindelse med indgåelse af indkøbsaftale.

**CO2-Konsekvensvurdering:**

Byrådet vedtog i december 2019 kommunens Klima- og Energipolitik. 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 CO<sub>2</sub> og 13,5 tons NOX. En ny eldreven færge er vurderet til at have en udledning på 99 tons CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> og 13,25 tons NOX i 2025, og en anelse mere i 2030.

## Havn og Færger

### Etablering af dækmoler/bølgebrydere for reducere af bølgeuro

Projektbeskrivelse	
<b>Fysisk location (adresse)</b>	Svendborg lystbådehavn (Den Runde), Drejø Havn og Rantzausminde lystbådehavn
<b>Overordnet beskrivelse</b>	<p>Idet der er konstateret bølgeuro i de eksisterende bassiner, som påvirker havnenes faste brugere, gæstesejlere og deres både, foreslås det, at der etableres dækmoler/bølgebrydere i Svendborg Lystbådehavn (Den Runde), Drejø Havn og Rantzausminde Havn.</p> <p>Uden tiltag i Svendborg Lystbådehavn (Den Runde), vil der fortsat ske nedbrydning og skade på de nuværende konstruktioner med store reparationsomkostninger til følge.</p> <p>Uden tiltag på Drejø Havn betyder det, at bassinet fortsat stort set tømmes for gæstesejlere ved bestemte vindretninger, da dækmolen i sin tid blev sparet væk og desuden er anlagt for kort. Det betyder dårlige oplevelser for gæsterne, mistede indtægter, samt færre gæster på Drejø.</p> <p>Uden tiltag i Rantzausminde betyder der, at en del af pladser fortsat vil være "uroelige" ved bestemte vindretninger.</p>
<b>Behov/ønsker</b>	Som ovenstående
<b>Økonomi</b>	<p>Samlet behov for etablering af dækmoler/bølgebrydere udgør 8,2 mio. kr. inkl. rådgivning, som fordeler sig på de enkelte havne:</p> <p>Svendborg Lystbådehavn: 1,6 mio. kr.  Drejø Havn: 1,9 mio. kr.  Rantzausminde Havn: 4,7 mio. kr.</p> <p>Hvis det samlede behov ikke imødekommes fuldt ud, er ovenstående listet i prioriteret rækkefølge med Svendborg Lystbådehavn (Den Runde) som første prioritet. Drejø Havn som anden prioritet samt Rantzausminde Havn som tredje prioritet.</p> <p>Det foreslås, at anlægsprojektet finansieres via låneoptagelse. Optagelse af lån foretages normalt hos KommuneKredit. For at undgå at komme i konflikt med EU's statsstøtteregler har KommuneKredit strammet op på adgangen til at låne til havneprojekter. Der kan således kun ske udlån til havneinfrastruktur (f.eks. moler, kajmure, kajpladser m.m.), adgangsinfrastruktur (f.eks. veje, jernbanespor, sejlrender og sluser i havnen) og/eller oprensning. KommuneKredit stiller endvidere som betingelse, at der skal være en tilskyndelsesvirkning hvilket betyder, at låneadgangen har central betydning for projektets gennemførelse. For at KommuneKredit kan bedømme om disse forudsætninger er opfyldt skal KommuneKredit have en beskrivelse af anlægsprojektet inden projektet igangsættes. Der</p>



# Budget 2023-26

Anlæg - Udvidelsestema



Svendborg  
Kommune

	tages derfor forbehold for forslag til finansiering via låneoptagelse indtil der foreligger en godkendelse af låneadgang hos KommuneKredit.	
<b>Specifikke kvalitetskrav</b>		
<b>Øvrige bemærkninger</b>		
<b>Bilagsmateriale, evt. link</b>		
<b>Projektets samlede udgift og periode</b>	8,2 mio. kr. samlet (eller del heraf)	2023

<b>Økonomi</b>						
<b>1.000 kr.</b>	<b>Tidl.</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Samlet</b>
<b>Politisk beslutning - projektering</b>						
Projektering		1.450				1.450
<b>Politisk beslutning - udførelse</b>						
Udførelse		6.750				6.750
Færdiggørelse						0
<b>Samlet anlægsprojekt</b>	<b>0</b>	<b>8.200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.200</b>
Lånefinansiering		-8.200				-8.200
Øvrig finansiering						0
Afledt drift - afdrag		213	424	424	424	1.485
Afledt drift						0
<b>Samlede likviditet, netto</b>	<b>0</b>	<b>213</b>	<b>424</b>	<b>424</b>	<b>424</b>	<b>1.485</b>

## Politikområde: Havne og Færger

### Tema: Renoveringspulje og reduktion af efterslæb på havnens anlægs-konstruktioner

Projektbeskrivelse	
<b>Fysisk location (adresse)</b>	Svendborg Havn og lystbådehavne, som drives af Svendborg Kommune
<b>Overordnet beskrivelse</b>	<p>Erhvervs- og Turismeudvalget har efter anmodning fået en orientering om vedligeholdelsesbehovet for havnens anlæg på udvalgets møde d. 9. marts 2022.</p> <p>Der er i hhv. 2017 og 2019 lavet eftersyn på havnens konstruktioner. Disse eftersyn danner grundlag for vedligeholdelsesbehovet.</p> <p>Eftersynene og rapporten viser, at der er et efterslæb. Rapporten dækker årene 2017-2032 og det samlede vedligeholdelsesbehov/ efterslæb udgør 52,4 mio. kr.</p> <p>Eftersynene viser, at der ligger nødvendige vedligeholdelsesopgaver i årene 2017-2026. Tallene går tilbage til 2017, hvor eftersynene er foretaget, da vedligeholdelsen endnu ikke har været prioriteret. Vedligeholdelsesbehovet for denne periode udgør fortsat 46,9 mio. kr.</p>
<b>Behov/ønsker</b>	<p>Der er også en del opgaver, typisk større, hvor eftersynene viser, at det kræver en nærmere undersøgelse, for at kende det fulde omfang af skaderne og dermed prisen på opgaven. Da eftersynene henholdsvis er 5 og 3 år gamle, er det vigtigt at pointere, at tallet ikke giver et fyldestgørende overblik, da der ikke er taget højde for nye skader, forværringer over tid, indeksregulering osv. hvorfor behovet må forventes at være væsentlig større end angivet.</p> <p>Der er her tale om nødvendige reparationer og løbende vedligehold. Ved manglende finansiering af dette er der overhængende fare for sammenstyrtning, materiale og personskaade, ansvarspådragelse, kontraktbrud og mistede indtægter</p> <p>En lidt uddybende forklaring: Størstedelen af midlerne er afsat til udbedring af havnens anlæg, som er i så dårlig stand, at der er fare for sammenstyrtning eller fx pæle der knækker. Hvis dette sker, vil det være stor risiko for både person- og materielskade med evt. efterfølgende erstatningsansvar.</p> <p>Området vil skulle afspærres, hvor enten den virksomhed, der har lejet arealet ikke kan anvende dette eller havnen ikke kan anvende dette. Begge parter går glip af indtægter. Eller fx et færgeleje, som efterfølgende ikke kan benyttes med en væsentlig</p>

# Budget 2023-26

Anlæg - Udvidelsestema



Svendborg  
Kommune

	serviceforringelse som konsekvens og mistede indtægter. Knækker en pæl og denne ikke erstattes, vil Havnen ikke kunne opfylde kontrakten med pladshaveren og desuden miste indtægten.	
<b>Økonomi</b>	Behov for budget over en 4-årige periode er:  Pulje til at afhjælpe efterslæb: 11,725 mio. kr. årligt (eller del heraf).  Det foreslås, at anlægsprojektet finansieres via låneoptagelse. Optagelse af lån foretages normalt hos KommuneKredit. For at undgå at komme i konflikt med EU's statsstøtteregler har KommuneKredit strammet op på adgangen til at låne til havneprojekter. Der kan således kun ske udlån til havneinfrastruktur (f.eks. moler, kajmure, kajpladser m.m.), adgangsinfrastruktur (f.eks. veje, jernbanespor, sejlrender og sluser i havnen) og/eller oprensning. KommuneKredit stiller endvidere som betingelse, at der skal være en tilskyndelsesvirkning hvilket betyder, at låneadgangen har central betydning for projektets gennemførelse. For at KommuneKredit kan bedømme om disse forudsætninger er opfyldt skal KommuneKredit have en beskrivelse af anlægsprojektet inden projektet igangsættes. Der tages derfor forbehold for forslag til finansiering via låneoptagelse indtil der foreligger en godkendelse af låneadgang hos KommuneKredit.	
<b>Specifikke kvalitetskrav</b>		
<b>Øvrige bemærkninger</b>		
<b>Bilagsmateriale, evt. link</b>		
<b>Projektets samlede udgift og periode</b>	11,725 mio. kr. årligt over 4 år (eller del heraf )	

# Budget 2023-26

Anlæg - Udvidelsestema



Svendborg  
Kommune

Økonomi						
1.000 kr.	Tidl.	2023	2024	2025	2026	Samlet
<b>Politisk beslutning - projektering</b>						
Projektering						0
<b>Politisk beslutning - udførelse</b>						
Udførelse		11.725	11.725	11.725	11.725	46.900
Færdiggørelse						0
<b>Samlet anlægsprojekt</b>	<b>0</b>	<b>11.725</b>	<b>11.725</b>	<b>11.725</b>	<b>11.725</b>	<b>46.900</b>
Lånefinansiering		-11.725	-11.725	-11.725	-11.725	-46.900
Øvrig finansiering						0
Afledt drift - afdrag		303	910	1.517	2.124	4.854
Afledt drift						0
<b>Samlede likviditet, netto</b>	<b>0</b>	<b>303</b>	<b>910</b>	<b>1.517</b>	<b>2.124</b>	<b>4.854</b>