

Indkøbsaftale vedrørende standardfærge

22/10622

Beslutningstema

Orientering om proces for udarbejdelse af indkøbsaftale om anskaffelse af en klimaoptimeret standardfærge

Indstilling

Direktionen indstiller til Erhverv- og Turismeudvalget at orientering tages til efterretning

Sagsfremstilling

Den nuværende færge "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".

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.

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:

- El-færge, da der herved opnås den største klimagevinst
- Projektets modenhed, da der blandt andet er givet politisk mandat til og underskrevet en hensigtserklæring vedr. indkøb af standardfærge
- At der indkøbes en færge under standardfærgekonceptet

Standardfærge:

Færgesekretariatet varetager kommunernes interesse i besejlingen af 26 danske øer og en række mindre overfarter. Færgesekretariatet har gennemført en offentlig udbudsproces, om at udvikle et standardfærgekoncept samt en pakke af serviceydelser, som vil kunne bruges af alle medlemskommuner ved anskaffelsen af nye, miljøvenlige færger. Vinderen af udbuddet er konsortiet "Dansk Standardfærge" der består af Pension Danmark, Odense Maritime Technology samt MEQ.

Indenrigsfærgerne har alle deres egne individuelle forhold og begrænsninger i forhold til for eksempel kapaciteter, havnefaciliteter, overfartstid, vanddybder osv. Standardfærgekonceptet består af 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 overfarter.

- Modulopbygget, standardisering af komponenter
- Høj mulighed for indflydelse på valg af moduler, aptering og farver
- Lille indflydelse på overordnet design
- Effektivisering af bygning
- Effektivisering af drift via fælles driftssupportsystem
- Mulighed for at afløse hinanden
- Risikominimering
- Minimering af teknologi-risici
- Forberedt for retrofit såfremt fremtidige energisystemer er mere rentable

Som en del af løsningen indgår det, at Dansk Standardfærge vil eje de anskaffede færger samt at kommunerne vil skulle 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 at 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.

Indkøbsaftale

Færgesekretariatet forhandler på vegne af medlemskommunerne og med udgangspunkt i innovationsudbuddet en rammeaftale, som medlemskommunerne kan gøre brug af fra september 2022. Der er aktuelt op mod 10 kommunale indenrigsfærger, der - afhængigt af de kommunale budgetprocesser samt forhandlingerne med Dansk Standardfærge - vil kunne komme ud og sejle fra ca. 2025.

Administrationen vil med udgangspunkt i rammeaftalen forhandle en konkret indkøbsaftale på plads med henblik på at anskaffe en el-færge med samme kapacitet som den nuværende færge, dvs. 98 passagerer og 11 biler men med bedre plads til cykler og gods end på den nuværende færge. Dertil vil den nye færge leve op til gældende krav i forhold til tilgængelighed (Handicapkonventionens artikel 9), med fuld adgang til alle dæk.

På nuværende tidspunkt har Svendborg Kommune indgået en hensigtserklæring om at indgå en indkøbsaftale med "Dansk Standardfærge", men er ikke økonomisk forpligtet.

En konkret indkøbsaftale er betinget af kommunalbestyrelsens prioritering af færgeprojektet i budgetforhandlingerne for budget 2023-2026. Indkøbsaftalen skal af Kommunalbestyrelsen.

Målsætninger for indkøbsaftale

1. Der skal anskaffes en standardfærge
2. Der ønskes maksimal klimaeffekt i færgens levetid
3. Den nuværende kapacitet med 11 biler fastholdes
4. Vi ønsker ikke at være den første færge der leveres i serien af standardfærger
5. Idriftsættelse i 2025
6. Fastholdelse af serviceniveau
7. Tilgængelighed (handicapvenlig)
8. Mulighed for at udtrædelse af indkøbsaftalen før indgåelse af værftskontrakt

Forventet proces frem mod levering af ny færge

1. Forhandling af endelig rammeaftale
 - a. Færgesekretariatet forhandler rammeaftalen på plads med "Dansk Standardfærge", hvorefter vi kan gøre brug af aftalen.
 - b. Deadline ultimo august 2022.
2. Beslutningsproces om konkret færgeanskaffelse
 - a. Beslutningsproces om hvilken standardfærgemodel vi ønsker at anskaffe
 - b. Bruger- og medarbejderinddragelse
 - c. Politisk beslutningsproces.
 - d. Forventes afsluttet oktober 2022
3. Indgåelse af indkøbsaftale
 - a. Forpligtende indgåelse af indkøbsaftale om konkret færgeløsning, men med mulighed for udtrædelse efter designproces og udbudsproces.

- b. Forventes underskrevet november 2022
- 4. Designproces – mulighed for udtrædelse
 - a. Dansk Standardfærge færdigdesigner den bestilte færgeløsning
 - b. Projektøkonomi opdateres
 - c. Mulighed for udtrædelse.
 - d. 1. kvartal 2023
- 5. Udbudsproces – mulighed for udtrædelse
 - a. Dansk Standardfærge gennemfører værftsudbud.
 - b. Den endelige økonomi kendes nu.
 - c. Mulighed for udtrædelse.
 - d. 2. kvartal 2023
- 6. Byggeproces
 - a. Dansk Standardfærge indgår værftskontrakt og byggeprocessen gennemføres
- 7. Afleveringsproces/driftsklargørelse
 - a. 1. halvår 2025
- 8. Færgen sættes i drift
 - a. 2. halvår 2025

Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser

På nuværende tidspunkt er de årlige omkostninger til leasing af færgen estimeret til 7,65 mio. kr. Den endelige, årlige leasingudgift kan først fastslås efter at færgen er blevet projekteret og der er afholdt værftsudbud.

Udgifter til tilhørende færgeløjer, ladeanlæg og elinfrastruktur på havneområdet i Svendborg er beskrevet i et særskilt anlægstema.

CO₂-Konsekvensvurdering

Reduktioner i emissioner ved overgang fra ren dieselfærge til 100 pct. batteridrift ved samme sejladsmønster som i dag:

CO₂ reduceres fra 898 tons til 227 tons pr. år (reduktion på 75 %)

NO_x reduceres fra 2.807 kg til 341 kg pr. år (reduktion på 88 %)

SO_x reduceres fra 589 kg til 65 kg pr. år (reduktion på 89 %)

Partikler reduceres fra 379 kg til 32 kg pr. år (reduktion på 91 %)

Sagen afgøres i

Kommunalbestyrelsen

Beslutning i Erhvervs- og Turismeudvalget den 15-06-2022

Indstilles.

Beslutning i Økonomiudvalget den 21-06-2022

Indstilles.

Beslutning i Kommunalbestyrelsen den 28-06-2022

Taget til efterretning.

Afbud fra Stina Sølvberg Thomsen (Ø) og Dorthe Ullemose (O). Som suppleanter deltog Johan Weltzin Kristensen (Ø) og Marianne Mix Larsen (O).

BILAG: