

REFERAT Ø-udvalget d. 04-09-2023

Mødedato Mandag d. 04. september 2023 kl. 19:30

Mødested Teams

Indholdsfortegnelse

Behandling af ansøgning om støtte til fase 2 af læmole-projektet på Bjørnø.....	3
Anskaffelse af ny eldreven færge til besejling af Avernakø og Lyø. Status og videre forløb.....	5

Punkt 22: Behandling af ansøgning om støtte til fase 2 af læmole-projektet på Bjørnø

00.00.00-A08-1-20

Resume

Øerne ønsker at igangsætte næste fase af et af projekterne i øernes helhedsplan. Øerne beder om en bevilling på 180.000 kr. til igangsætning af fase 2 af læmoleprojektet på Bjørnø.

Midlerne kan bevilges af den afsatte pulje til at ”Styrke bosætningspotentialet på øerne”. Øerne ønsker ligeledes, at restmidlerne overføres til 2024, såfremt de ikke anvendes i 2023.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Ø-udvalget anbefaler til Kultur- og Lokalsamfundsludvalget

1. at godkende bevilling på 180.000 kr. til fase 2 af læmole-projektet på Bjørnø, samt
2. at øerne ønsker, at rest-midlerne på 129.584 kr. bliver overført til 2024, såfremt de ikke bruges i 2023

Sagsfremstilling

Styregruppen for 'Igangsætning af udviklingsprojekter fra Helhedsplan for Avernakø, Bjørnø og Lyø' indstiller til Ø-udvalget at anbefale Kultur- og Lokalsamfundsludvalget at bevilge støtte til teknisk undersøgelse af Bjørnø læmole, fase 2, for i alt 180.000 kr.

Bjørnø har tidligere anmodet og modtaget støtte til fase 1 i undersøgelsen, som i september 2023 afsluttes. Styregruppen ønsker at igangsætte fase 2 snarest, således at fase 2 afsluttes senest ultimo 2023/januar 2024, med mulighed for at anvende det færdige materiale til kommunens budgetforhandlinger frem mod 2025 - såfremt det er en mulighed.

Fase 2 (skitseprojekt og myndighedsgodkendelse) indeholder udarbejdelse af plan og snittegninger af mole og broer, visualisering af løsning, anlægsbudget, dimensionering til læmoler, tidsplan for projektet, myndighedsprojekt mv. (se vedhæftede tilbud for flere detaljer).

Forvaltningen er i løbende dialog med repræsentanter fra Bjørnø, hjælper med kvalitetssikring af rådgivningen og anbefaler at fase 2 igangsættes som foreslået af rådgiveren (jf. bilaget).

Kultur- og Lokalsamfundsludvalget har foreløbig godkendt følgende bevillinger til projekter i 2023 efter Ø-udvalgets indstillinger:

1. projekt Transformatorårn på Bjørnø med udbetaling af et samlet beløb på 129.775 kr.
2. projekt tekniske undersøgelser af Bjørnø læmole, fase 1, med udbetaling af et samlet tilskud på 60.000 kr.
3. forhåndsreservering af 100.000 kr. til tekniske tegninger til ombygning af bygning ved Damgården på Lyø under forsætning af, at der fremsendes en uddybende redegørelse af projektet.
4. QR-projekt for alle tre øer med en udbetaling af et samlet beløb på 198.750 kr.
5. Offentlig Legeplads på Avernakø med en udbetaling af et samlet beløb på 101.891 kr.

Derved er der en rest på 309.584 kr. til rådighed ud af det samlede beløb på 900.000 kr., som er afsat i budgettet til opfølgning på Øernes Helhedsplan og handlingsplan.

I forbindelse med udformning af Helhedsplan for Avernakø, Bjørnø og Lyø har kommunalbestyrelsen afsat samlet 900.000 kr. til at understøtte realisering af konkrete udviklingsprojekter på henholdsvis Avernakø, Bjørnø og Lyø. For at sikre fremdrift i realisering af de konkrete udviklingsprojekter er beboerforeningerne på de tre øer gået sammen om at ansætte en ø-konsulent, der er finansieret med tilskud fra Faaborg-Midtfyn Kommune, LAG Smaøerne samt Bolig og Planstyrelsens Landdistriktpulje. Ø-konsulenten er organiseret under Styregruppen for 'Igangsætning af udviklingsprojekter fra Helhedsplan for Avernakø, Bjørnø og Lyø'.

Økonomi

Der er i budget 2020-2022 afsat 900.000 kr. øremærket til at "Styrke bosætningspotentialt på øerne".

Med bevilling godkendt til teknisk undersøgelse af Bjørnø læmole vil der være et restbeløb på 129.584 kr.

Beslutning

Godkendt.

Bilag

Behovsanalyse ny mole Bjørnø

Samlet opslag pdf

Tilbud fase 2 og 3 Bjørnø

Punkt 23: Anskaffelse af ny eldreven færge til besejling af Avernakø og Lyø. Status og videre forløb

83.12.00-P00-1-21

Resume

Designfasen for en eldreven standardfærge er nu gennemført. Kommunalbestyrelsen skal i overensstemmelse med den vedtagne procesplan beslutte, om Faaborg – Midtfyn Kommune ønsker at gå videre med projektet, hvor næste fase i givet fald er forberedelse og gennemførelse af udbud af bygningen af i alt 5 færger og herunder én til Faaborg-Midtfyn Kommune til erstatning af Faaborg III. I den forbindelse skal der også træffes endelig beslutning om valg af færgetype.

Indstilling

Forvaltningen indstiller at Ø-udvalget afgiver kommentarer til sagen.

.....

Indstilling 18. september 2023, pkt. 331:

Forvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Kommunalbestyrelsen anbefaler

1. At fortsætte projektet med beslutning om gennemførelse af udbud af bygning af en standardfærge Model D37-10.

eller

2. At fortsætte projektet med beslutning om gennemførelse af udbud af bygning af en standardfærge model D40-12

eller

3. At standse processen og afholde kommunens andel af hidtidige udviklingsomkostninger jf aftalegrundlaget.

Sagsfremstilling

Nedenstående dagsordenspunkt vedrørende anskaffelse af ny eldreven færge til besejling af Avernakø og Lyø, skal behandles på Økonomiudvalgsmøde 18. september. Ø-udvalget skal forud for denne behandling drøfte sagen og give kommentarer.

Færgekontaktudvalget har ligeledes fået fremlagt sagen til kommentering.

.....

Historik

Kommunalbestyrelsen vedtog d. 9. november 2021 (sag nr. 287) at ansøge staten om støtte til en ny standard el-færge til erstatning af Faaborg III og har opnået 24,6 mio. kr. i støtte hertil. På møde d. 18. januar 2023 vedtog Kommunalbestyrelsen (Sag nr. 10) bl.a., at indgå indkøbsaftale med konsortiet Dansk Standard Færge K/S om færdigudvikling og udbud af bygning af en elfærge af typen D40-12. sagen indeholder basisoplysninger om forventet økonomi m.v. i projektet.

Den 10. maj 2023 behandlede Kommunalbestyrelsen en sag nr. 123 om muligt valg af billigere færgetype (D36-10). Foreløbige analyser pegede på, at denne model - i overensstemmelse med forudsætningerne for hele projektet - kunne yde det samme som Faaborg III i forhold til kapacitet og sejlplaner. Endvidere at det kunne reducere udgifterne til en ny færge væsentligt at vælge denne model. Kommunalbestyrelsen tiltrådte, at der kunne arbejdes videre med at afdække dette i den forstående designfase, uden der blev truffet en endelig beslutning.

Resultater af designfasen

Designfasen er nu afsluttet og samtlige 5 kommuner, der deltager i standardfærgeprojektets første fase, forelægger nu sager til beslutning, om man skal gå videre i projektet. Næste fase er udbud af bygning af færgerne. Der foreligger en ny udtrædelsesmulighed efter udbud af færgerne, såfremt der er væsentlige ændringer i forudsætningerne, fx at den endelige pris viser sig væsentligt højere end beregnet.

Designfasen har vist, at muligheder og forudsætninger for et skift i valg af færgetype holder stik. Modellen hedder nu D37-10. Dette afspejler, at den bliver 37 meter og ikke 36 meter lang. Den er fortsat 10 meter bred.

Følgende kan opsummeres fra designfasen vedrørende D37-10:

- Færgen kan minimum sejle en sejlplan, der svarer til Faaborg III.
- Færgen vil have en lastekapacitet på minimum 80 ton svarende til Faaborg III. Kapaciteten kan endda vise sig at blive noget større ved yderligere optimering i videre projektering.
- Færgen har samlet ca. 9 meter vognbane mere end Faaborg III fordelt på færgens 3 baner. De to yderbaner får delvist en vognhøjde på h.h.v. 2,50m og 2,65m, hvilket er lavere end på Faaborg III. 50-60 meter vognbaner ud af de i alt 85 meter vognbane vil dog have "fuld" højde til alle typer køretøjer svarende til de 76 m på Faaborg III. Dette vurderes dette ikke at give større problemer i forhold til at dække det reelle behov og kunne håndtere høje køretøjer. I videre detailprojektering, vil der muligvis kunne skabes flere meter fuld vognbane.
- Model D37/10 er blevet optimeret og kan ligesom Faaborg III medtage op til 147 passagerer. Færgepanelet har tidligere efterspurgt flere udendørs siddepladser, da behovet for fuld passagerkapacitet udelukkende opstår om sommeren, når vejret er godt. Antallet af udendørs siddepladser for D37/10 er således øget fra 33 til 75, hvoraf en del er overdækket i forhold til anvendelighed i skiftende vejrlig. Dette har dog medført en reduktion af indendørs siddepladser fra 98 til 78. Dette vurderes uden betydning, da det er uhyre sjældent, at færgen medtager mere end 78 passager om vinteren. Jf. overfartsanalysen skete det ikke en eneste gang hen over sidste vinter. Man kan alternativt udvide den indendørs kapacitet til fx de 98, mod en tilsvarende reduktion af udendørs pladser.
- Det er fortsat vurderingen, at færgen kan besejle de 3 nuværende færgelejer. Mindre tilpasninger af de 3 færgelejer vurderes at have omkostninger på under 200.000 kr.

Model D40-12 adskiller sig primært fra D37-10 og Faaborg III ved

- at kunne laste 100 ton.(20 tons ekstra)
- at have 114 meter kørebaner i fuld højde til alle typer køretøjer
- at passagertallet i princippet kan øges til over 147 passager, men det vil i udgangspunktet kræve øget besætning og dermed øge de løbende driftsomkostninger væsentligt.
- Færgelejerne passer umiddelbart til model D40-12.

De økonomiske fordele ved valg af model D37-10 vurderes (jf. nedenfor) fortsat så store, at det vurderes bedre at foretage enkelte ekstra sejladsere ved ekstraordinære behov frem for at vælge en større færgetype.

Kun Ålborg Kommune har valgt model D40-12. De øvrige 3 kommuner, herunder Svendborg har valgt D37-10, hvilket bør medgå i overvejelserne om valg af færgetype for at optimere i forhold til samarbejder og økonomi i den løbende drift.

Sikkerhedsforhold ved en el-færge.

Branden på færgen Ellen - forårsaget af fejl i et batteri - har givet anledning til drøftelser af projektet. Undersøgelser af uheldet er ikke afsluttet. Det er vurderingen fra både konsortiet og kommunernes rådgivergruppe ("ekspertpanel"), at Ellen var et udviklingsprojekt og at der allerede er sket meget med batteriteknologien siden. Endvidere sejler der andre steder efterhånden mange el-færger, som ikke oplever problemer. Viser undersøgelser af uheldet på Ellen, at der vil være alvorlige vanskeligheder med sikker og stabil drift af el-færger foreligger en ny situation, der må tages op til vurdering. Sker der udfald af el-færgen i længere tid, skal der findes en back-up løsning, ligesom man har det i dag for Faaborg III.

Høring af Færgepanelet og Ø-udvalget.

Udkast til sagsfremstilling og bilag har været forelagt Færgepanelet d.... august 2023 og Ø-udvalget d. 4. september 2023 med henblik på at give dem lejlighed til at udtale sig til sagen forud for forelæggelsen af den i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Færgepanelet udtaler... (evt henvis til et bilag)

Ø-udvalget udtaler.... (evt henvist til et bilag)

Økonomi

De økonomiske forudsætninger vedrørende projektet er stort set uændrede.

Vælges det at gå videre med model D40-12, vil der skulle anvendes yderligere udviklingsomkostninger til designfasen. Det skyldes, at det ikke har været muligt også at få designet denne model til et niveau, der kan danne grundlag arbejdet med et konkret udbud i næste fase.

I nedenstående skema er de beregnede samlede udgifter til model D37-10 sammenlignet med de forventelige udgifter ved valg af model D40-12.

	Model D37-10 (mio.kr.)	Model D40-12 (mio.kr.)
Samlet beregnet projektsum fratrukket statsstøtte (24,6 mio. kr.) jf. bilag	78,4	87,8
Lokal meromkostning i investering	0,2 (færgelejer)	0,4 (supplerende design)

Årlig leasingudgift

6,8

7,6

De 5 kommuner i fase 1 vil få en del af udviklingsomkostningerne betalt tilbage i takt med, at flere kommuner forventes at købe nye standardfærger i senere faser, da der så bliver flere til at deles om disse afholdte grundudgifter.

Økonomien i D37-10 er uddybet i vedlagte bilag, der også viser et skøn over den forventede pris på en tilsvarende ny el-færge, hvis den enkelte kommune individuelt skulle anskaffe en sådan og herunder finansiere den fx via kommunekredit.

Udtræden af projektet på nuværende tidspunkt kan jf. indkøbsaftalen ske mod afholdelse af kommunens andel af de hidtidige udgifter svarende til 4,1 mio. kr. jf. også tidligere sag.

Udtræden efter gennemført udbud (ca. september 2024) vil medføre yderligere udgifter på 0,9 mio. kr.

Beslutning

Planerne om en ny færge blot 11 år efter vi har taget Faaborg III i brug, kan undre nogle øboere, da Faaborg III i det daglige opleves som en velfungerende færge.

Ø-udvalget anerkender dog anbefalingerne om ny el-dreven færge på baggrund af oplysningerne, fra som vi tidligere har fået i sagsfremstilling, der beskriver at Faaborg III er omkostningstung i forhold til vedligeholdelse og drift, samt meget forurenende. Derfor anbefaler ø-udvalget at der arbejdes videre med en ny el-dreven færge.

Ø-udvalget anbefaler dog at der arbejdes videre med en D40-12 model, da Ø-udvalget er bekymrende for at D37-10 vil blive for lille til at kunne fastholde det serviceniveau som der ydes på den nuværende færge i forhold til transport af passagerer, køretøjer og gods både i højsæson og lavsæson.

Ø-udvalget mener at præmissen for beregningerne i forhold til plads på D37-10 i relation til køretøjer er for usikker og at der er for stor risiko for at der vil mangle plads til et fremtidigt antal cykler, ladcykler og større køretøjer. Samt at den manglende frihøjde i dele af bilbanerne vil give problemer. Endvidere forventer ø-udvalget at øerne vil opleve øget turisme grundet landevejsprincippet, hvilket bakker op om anbefalingen om at arbejde videre med D40-12.

Ø-udvalget ønsker selvfølgelig at færgedriften bidrager til den grønne omstilling.

Bilag

Faaborg Midtfyn Kommune Standardfærge D3710 tofløjsdokument august 2023