

Bilag, Svar på spørgsmål i mail af 28. april 2024

Mail af 28. april 2024:

Kenneth Jensen skriver: "Af jeres svar fremgår det, at den aktuelle pris på en el-færge som skitseret i OSK-projektet af Hvide Sande Skibsværft skønnes i 2024-priser andrage kr. 64 mio. inkl. moms / kr. 51 mio. ekskl. moms. Det fremgår også, at nøjes man med en færge på størrelse med Columbus, så andrager anskaffelsessummen kr. 51 mio. inkl. moms / kr. 41 mio. ekskl. moms.

Hertil skal lægges omkostninger til projektering, udbud, godkendelse, etablering af ladestrøm osv. Dette må antages at være uændret, uanset færgens størrelse, men dog billigere, hvis der ikke vælges en el- eller hybridfærge som kræver ladeanlæg på land."

Svar: Ja

Spørgsmål 1: Hvad af baggrunden for, at I som administration opgør den samlede pris til kr. 80 mio. inkl. moms / kr. 64,24 ekskl. moms, og altså dermed fravælger det mindre og billigere alternativ?

Svar: Byrådet besluttede på møde den 27. oktober 2021 design for ny færge til brug for ansøgning til Grøn Transportpulje. Beregningerne tager udgangspunkt i den beslutning om design.

Spørgsmål 2: Hvad er forklaringen på, at det i anlægsbudgettet - og dermed det beløb som belaster anlægsdrammen - er prisen inkl. moms som er medtaget?

Normalt indregnes projekter ekskl. moms i kommunens budget, så vil det være forkert at konkludere, at vælges en løsning med en ny el-færge på størrelse med Columbus, da vil den samlede belastning af anlægsbudgettet og -rammen udgøre kr. 41 mio. plus følgeomkostninger?

Svar: Der er ingen momsrefusion på færgedrift. Det gælder både for drift og anlæg. Følgelig skal de afsatte bruttoanlægsudgifter til færgedrift være inklusiv moms. Af vedhæftede fremgår det lovmæssige grundlag herfor.

Spørgsmål 3: I svarene fastholdes det, at ladestrøm kan fremføres og etableres i Kulhuse for beskedne 1,31 mio. ekskl. moms. Det nævnes også, at Hans Otto Kristensen, som jeg selv er i tæt dialog med, mener at det er noget dyrere. Jeg vil derfor gerne have oplyst hvilke forudsætninger kommunen (og OSK) baserer sine tal på, og om de er verificeret i 2024?

Svar: I forbindelse med ansøgning til Grøn Transportpulje i 2021 blev udgifterne til fremføring af ladestrøm dengang vurderet til 1.638.750 kr. inkl. moms i 2022 prisniveau. Der er ikke foretaget nye beregninger. Såfremt det besluttes at der skal bestilles ny el-drevet færge, vil alle omkostninger skulle opdateres ifm. projekteringen.

Spørgsmål 4: Vi er politisk indtil nu alene præsenteret for en finansiering af en ny færge baseret på køb og betaling af den samlede pris én gang for alle - hvorved anlægsrammen belastes i leveringsåret. Dette uagtet om færgen betales ved kassetræk eller ved lånefinansiering i Kommune Kredit.

Af vedhæftede KL-notat fremgår imidlertid, at det også er muligt i stedet af finansiere færgen ved at lease den via Kommune Kredit - og netop ved anskaffelser som denne, kan det lade sig gøre uden krav om deponering. Herved er det muligt dels at undgå det store kassetræk eller lånoptag, men væsentligst af alt: Leasingydelsen kan konteres som drift i stedet for anlæg, og dermed helt friholde anlægsrammen.

Jeg vil gerne have oplyst, om administrationen har set på en sådan finansieringsmodel, og hvis ikke, om I så vil gøre det, og medtage denne finansieringsmulighed i det videre arbejde?

Hvis I ikke mener, at det er en farbar vej, vil jeg gerne have oplyst grundlaget for denne vurdering.

Svar: Det er administrationens vurdering, at investeringen godt kan finansieres via leasing. Det er korrekt, at udgiften ved en leasingaftale er servicedriftsudgifter og derfor ikke påvirker anlægsrammen. Til gengæld vil det i stedet presse servicerammen, hvor kommunen de senere år lige præcist har overholdt rammen. Derfor har der i administrationen ikke umiddelbart været overvejelser omkring finansiering via leasing. Finansiering vedr. leasing af ny færge er betinget af, at Frederikssund Kommune selv driver overfarten i eget rederi, jfr. bestemmelserne i færgefartslovens §2.

Spørgsmål 5:

I svarene til mig skriver I, at I ikke har regnet på OSK-projektet med en hybrid eller diesel-drivline. Begge dele fremgår dog med prisoverslag i OSK-projektet. I 2022-priser vurderes færgen som diesel-elektrisk færge under pkt. 3.1 at koste kr. 40-44 mio., en fuld elektrisk færge vil være kr. 7,45 mio. dyrere (pkt. 3.4.1) og en hybridfærge kr. 5,675 mio. dyrere (pkt. 3.5).

Opdateret pris på en diesel-elektrisk færge i 2024 er ifølge jeres seneste svar kr. 51 mio. i 2024-priser, hvilket syntes dyrt, baseret på, at jeg via et dansk rederi som jeg er i tæt dialog med, har fået oplyst, at de aktuelt har en færge til 20 biler i ordre. Den forventes at komme til at koste mellem 40 og 50 millioner kroner.

I det lys kan det næppe kræve en særskilt analyse til kr. 350.000,- at svare på følgende, som jeg derfor spørger om igen. Hvad vil følgende anslået koste i 2024-priser:

1. En hybridfærge som tegnet af OSK?
2. Hhv. en hybrid- og en dieselfærge på størrelse med Columbus?

Svar: Man kan ikke, ud fra de oplysninger Kenneth Jensen angiver ovenfor, sammenligne det, Kenneth Jensen har talt med et dansk rederi om og den færge administrationen har undersøgt. Administrationen antager ud fra oplysningerne, at en færge til 20 biler til 40 -50 mio. kr., er en konventionel skrue-drevet færge med køl. Denne vil ikke kunne sejle på ruten. Den færge administrationen lægger til grund for sit svar er en dyssedrevet færge med flad bund og uden rigtig køl, som vil kunne besejle ruten med de forhold der er i fjorden. Herudover er det vigtigt at skelne imellem priser med eller uden moms i sammenligningerne.

Med hensyn til de 350.000 kr. der er foreslået afsat til en særskilt analyse, så vil der forud for indhentning af et konkret tilbud, skulle laves en analyse og et design. Det vil kræve en politisk bestilling på en konkret forespørgsel til eksempel til OSK m.fl. om et konkret tilbud.