

Økonomiudvalgets møde den 30. marts 2022

Ekstraordinært møde F 6 kl. 17.30

Referat

74 - Godkendelse af dagsorden

Beslutning

Godkendt.

Fraværende:

Anna Poulsen (F).

75 - Teknisk analyse af færgeren Columbus

Resume

Byrådet har i investeringsplanen afsat 36,565 mio. kr. i årene 2026-31 til udskiftning af færgeren Columbus. Der er siden arbejdet videre med analyse af mulige færgemodeller, omkostninger til bygning af ny færge samt afledte omkostninger til nødvendig renovering af havneanlæg, fremføring af el-kapacitet m.v. Byrådet blev i december 2021 i forbindelse med ansøgning til Grøn Transportpulje orienteret om, at omkostningerne nu forventes at være ca. 61.115.699 kr. ex. moms (sag 359). Derudover er der arbejdet videre med vurdering af den nuværende færges levetid. Udvalget orienteres med denne sag om netop modtaget rapport om færgens tilstand og skal beslutte, om det overfor Økonomiudvalg og Byråd skal anbefales, at færgeren tages ud af drift eller der skal arbejdes videre med at belyse mulighederne for at færgesejladsen kan fortsætte for gående, cyklende og personbiler op til 3.500 kg, eller alene for gående og cyklende passagerer, indtil det er besluttet om der kan afsættes midler til investering i ny færge.

Indstilling

Centerchefen for Ejendomme og IT indstiller til Plan og teknik, at beslutte, hvorvidt det overfor Økonomiudvalg og Byråd skal anbefales at:

1. Der skal arbejdes videre med at belyse mulighederne for fortsat færgedrift for gående, cyklende og personbiler op til 3.500 kg, eller
2. Der skal arbejdes videre med at belyse mulighederne for fortsat færgedrift for gående og cyklende, eller
3. Om færgeruten skal nedlægges indtil det er afklaret, om der i en kommende budgetproces kan afsættes de fornødne midler til ny færge.

Historik

Plan og teknik, 2. marts 2022:

Indstillingspunkt 1: Anbefales.

Indstillingspunkt 2: Ikke tiltrådt.

Indstillingspunkt 3: Ikke tiltrådt.

Beslutning

Indstillingspunkt 1: Anbefales under forudsætning af, at reparation af færgen ikke tager op imod fire måneder, idet Økonomiudvalget formoder, at Søfartsstyrelsen vil godkende færgen til sejlads efter reparation.

Økonomiudvalget anbefaler endvidere, at anlægsmidler til reparation (1,6 mio. kr.) frigives samtidig og finansieres i forbindelse med 1. budgetopfølgning 2022.

Fraværende:

Anna Poulsen (F).

Sagsfremstilling

OSK Ship-Tech har udarbejdet rapport over færgen Columbus nuværende tilstand. Rapporten vedlægges som bilag. Søfartsstyrelsen har ikke nedlagt sejlforbud, men er endnu heller ikke bekendt med indholdet af rapporten.

Det fremgår af rapporten, at færgen ikke længere er i en tilstand, hvor der kan fragtes busser eller landbrugsmaskiner. Den vil således alene kunne anvendes til gående, cyklende og personbiler, og kun såfremt færge repareres, hvilket ikke vil kunne ske inden opstart af sejlperioden 1. april.

Der kan udpeges to løsningsmodeller for udførelse af reparationer:

Model 1, hvor de konstaterede forhold udbedres på én gang. Det kræver at færgen sejles på værft.

Model 2, hvor kun de absolut nødvendige forhold udbedes nu, og de øvrige reparationer udføres, når færgen skal på værft efter sejlsæsonen 2022.

De akutte reparationer forventes at koste 1,6 mio. kr., hvoraf ca. 400 t.kr. kan afholdes af færgens nuværende budget til reparationer, såfremt øvrige forventede reparationer skydes et år. Det vurderes, at reparationerne vil kunne holde færgen sejlede i en begrænset årrække, såfremt der ikke opstår nye udfordringer, jf. nedenfor.

Der er desuden udarbejdet overslag over øvrige kommende kendte udgifter i relation til færgen (bilagt). Overslaget viser, at der påregnes udgifter svarende til gennemsnitligt ca. 1 mio. kr. årligt i perioden 2022-2025, hvoraf der er afsat knapt 450 t.kr. til løbende vedligeholdelse og værftsophold. Det betyder, at færgens løbende driftsbudget vil skulle øges med ca. 550 t.kr. årligt ud over de akutte reparationer på ca. 1,6 mio.kr. såfremt færgen skal fortsætte sejladsen.

Det vil kræve Søfartsstyrelsens godkendelse af reparationsplan og faktiske udførte reparationer inden det kan afklares endeligt, om færgen kan opnå godkendelse til videre sejlads.

Følgende problemer er identificeret:

- Vandtætte skotter under dæk (afsnit 3.6 s16).

Beskriver at de vandtætte skotter mellem maskinrummet og de to void spaces ikke længere er vandtætte. Ved evt. indtrængning af vand i skroget, vil vandet kunne fylde alle 3 rum under dæk, hvilket betyder at den vil synke. Skibet opfylder ikke længere krav som var gældende ved nybygning (1947)

Skotterne kan udskiftes/repareres.

- Akseltryk (afsnit 4.1.1 s24)

Beregnet akseltryk er 2.2 t (bus beregnes til ca. 10 t/per aksel) Ved påsvejsning af små kraveplader i udskæringer på tværgående styrke-bjælkerne kan man øge akseltrykket til 3 t/aksel (afsnit 5 s 31). Det er en forholdsvis simpel opgave at påsvejske krave-pladerne. Færgen vil dog stadig ikke kunne tage busser eller store landbrugsmaskiner om bord.

- Forbedringer (strukturelle integritet afsnit 5 s31) Ved de sidste reparationer på brændstoftank samt gammel kølevandstank, er knæplader kun punktsvejset. OSK anbefaler fuld-svejsning for at forbedre styrken samt undgå mulighed for revnedannelse ved svejsningerne.

Det er en forholdsvis simpel opgave at fuldsvejske disse knæplader.

- Dæksplader (afsnit 4.2 s30)

Kravet til dæks-pladerne er min 7.0 mm, hvis man ønsker akseltryk på 3 t.

Det er pt. ikke muligt at fremvise tykkelsesmålinger for top-pladerne i dækket. Det vurderes dog umiddelbart, at pladerne imødekommer kravet. De seneste nye plader, som er monteret i forbindelse med reparationer er 10 mm.

- Passagerplatform bagbord side (afsnit 3.6.4 s20)

Det anbefales at undersøge dækket på passagerplatformen nærmere. Det oprindelige trædæk er dækket med en aluminiumsplade. Træplankerne er efterhånden rådnet væk og kvaliteten af de underliggende stålplader bør undersøge/udskiftes.

- Dækshuset Styrbord side (afsnit 3.6.5 s21)

Det anbefales at undersøge og, hvis behov for det, skifte dæks pladerne på dækshuset (styrbord side). 2 af færgens 4 redningsflåder er monteret oppe på dette dæk. For at kunne sætte flåderne i vandet skal man naturligvis kunne komme til dem, uden at falde gennem dækket.

Selv om Søfartsstyrelsen evt. godkender fremtidig sejlads med de nødvendige reparationer, som beskrevet i OSKs rapport, skal man være opmærksom på følgende forhold, som også vil skulle udbedres indenfor de nærmeste år:

1. Øverste dæksplade er punktsvejset, hvilket skaber revner ved svejsningerne. Dette medfører løbende udgifter til udskiftning/reparation af dækket.
2. Kun dækket (taget) på passagerdæk samt dækshuset er medtaget i ovenstående beregning. Allerede nu er søsiden af dækshusene i meget dårlig forfatning og udskiftning/reparation er tiltrængt. Det er tidligere aftalt med Søfartsstyrelsen, at der løbende foretages udskiftning af loftsplader.
3. Lønningerne er i dårlig forfatning og udskiftning/reparation er tiltrængt.
4. Der har løbende været udgifter til dyssesystemet (fremdrift). Dyssesystemet vurderes, at

være installeret i 1947 da skibet blev bygget. Hovedelementerne (de støbte rør og pumpehuse) fungerer endnu. I tilfælde af et af de støbte elementer går i stykker/revner, er det ikke muligt at finde erstatning.

Såfremt det besluttes, at der skal arbejdes videre med at belyse mulighederne for Søfartsstyrelsens godkendelse af reparationsplan, udførelse af reparationer m.v. forventes færgen at kunne være i sejlads for gående, cyklister og personbiler mellem 3 og 4 måneder efter politisk godkendelse. Løsningen medfører compensation til forpagteren. Det skal juridisk afklares, hvor stor denne udgift vil være.

Alternative muligheder

Der er tidligere afdækket, at der ikke i markedet er interessere for at overtage sejladsen kommercielt.

Det er ligeledes undersøgt, om det vil være muligt at overtage en af de gamle havnebusser fra Movia. En sådan havnebus vil også alene kunne fragte gående og cyklende passagerer. Havnebusserne er ikke godkendt til sejlads i ubeskyttet farvand (udenfor moler), hvorfor det ikke umiddelbart vurderes at være en mulighed. Dette skib vil derudover ikke kunne lægge til i Sølager, men vil skulle sejle mellem Kulhuse og Lynæs og der vil skulle etableres en midlertidig landgangsbro ved færgelejet i Kulhuse havn da skibet ikke kan lægge til i det nuværende færgeleje. Der har endnu ikke været dialog med Søfartsstyrelsen om muligheden for evt. at kunne få godkendt en havnebus sejlads udenfor beskyttet farvand, ligesom omkostninger til etablering af ramper m.v. vil skulle undersøges.

Der findes umiddelbart ikke egnede færger i hverken Danmark eller udlandet, som kan indsættes som erstatning. Såfremt der kan findes et udenlands registeret skib vil det skulle godkendes af Søfartsstyrelsen for at kunne sejle i Danmark. Den proces kan tage flere måneder.

Der vil være mulighed for at leje et passagerskib hos Spar Shipping, som har flere skibe til lystfiskeri og turbåde. Lejeudgiften vil udgøre ca. 12.500 kr. pr. dag svarende til 2,250 mio. kr. pr. sæson + udgifter til besætning. Disse både vil kun kunne medtage gående og cyklende. Såfremt den nuværende færge øjeblikkeligt tages ud af drift, vil færgens nuværende budget kunne bidrage delvist til finansiering af lejeudgiften. Dette skib vil derudover ikke kunne lægge til i Sølager, men vil skulle sejle mellem Kulhuse og Lynæs og der vil skulle etableres en midlertidig landgangsbro ved færgelejet i Kulhuse havn.

Såfremt færgeruten nedlægges med øjeblikkelig virkning er forpagteren ligeledes berettiget til kompensation, hvis størrelse skal afklares juridisk. Ligeledes er der kontraktlige udfordringer med Kulhuse Havn og Sølager Havn der skal afklares juridisk. Færgens nuværende driftsbudget vil kunne bidrage til finansiering heraf.

De forskellige undersøgte modeller er skematisk opstillet i bilag.

Inddragelse

Inddragelse vurderet ikke relevant

Økonomi

Nærværende sag har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Det skal dog bemærkes, at i så fald udvalget beslutter, at færgen skal fortsætte med at sejle vil der være nogle afledte bevillingsmæssige konsekvenser. Disse vil skulle blive behandlet i en særskilt sag.

De akutte reparationer af færgen er estimeret til 1,6 mio. kr. I det eksisterende driftsbudget til færgen er der afsat 0,4 mio. kr. årligt til reparationer.

Herudover estimeres det, at der vil være reparationer af færgen for 1 mio. kr. årligt, hvorfor der vil være behov for at øge driftsbudgettet med 0,55 mio. kr. årligt.

Bilag

- MF Columbus - Vessel inspection and Deck strength assessment
- Illustrationer af udfordringer
- Skematisk oversigt
- Færgen Columbus budget 2022
- Columbus økonomi set på 5 - 10 års sigt med OKK bemærkninger
- Faktaark
- Statisk for brug af færgen

76 - Meddelelser

Beslutning

Der var ingen meddelelser.

77 - Beslutning om evt. salg af fast ejendom (Lukket punkt)

Åben beslutning

Indstillingspunkt 1-3 blev bragt til afstemning.

For indstillingspunkt 1-3 stemte: Kirsten Weiland (V), Inge Messerschmidt (O), Niels Martin Viuff (C), Søren Weimann (B), Morten Skovgaard (V), John Schmidt Andersen (V), Poul Erik Skov Christensen (A)

Tina Tving Stauning (A) og Rasmus Petersen (Ø) undlod at stemme.

Indstillingspunkt 1-3 anbefales.

Fraværende:

Anna Poulsen (F)

Michael Tøgersen (V).

78 - Underskrifter

Beslutning

-

Sagsfremstilling

Dette punkt erstatter det fysiske underskriftark. Når der trykkes "Godkendt" svarer det til, at underskriftarket er underskrevet.