

FÆRGESEKRETARIATETS NYHEDSBREV

SEPTEMBER 2018

FORMAND FOR FÆRGESEKRETARIATETS STYREGRUPPE, MICHEL VAN DER LINDEN:



FORBEDREDE RAMMEVILKÅR

Det har været en god sommersæson for de danske ø-færger med fremgang i passagertallene – faktisk alle steder.

Der er ingen tvivl om, at den store fokus på øerne som en rolig pause i et aktivt liv og et godt autentisk turistmål har medvirket til fremgangen. Men også de billigere billetter under Landevejsprincippet før og efter højsæsonen samt det ekstraordinært gode vejr har gjort sit.

Nu må vi så ikke forledes til at tro, at vi blot kan læne os tilbage og nyde succesen. Vi har fortsat kapacitet til mere, og vi kan nok ikke håbe på lige så godt ferievejr hvert eneste år. Derfor skal vi fortsætte arbejdet med at forbedre Landevejsprincippet og få alle vore kommuner og øer med på den positive udvikling.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har netop lagt sidste hånd på den første evaluering af ordningen. Den viser klart, at Landevejsprincippet (og Godstakstrefusionen) virker rigtig godt. Samtidig fremgår det også, at enkelte af de mindre øer og færger fortsat er i vadededet og ikke rigtig er kommet med på succesen. I evalueringen lægges op til mindre justeringer

med en omfordeling af midlerne. Fra Færge-sekretariatet foreslår vi en anden løsning: at der lægges et par ekstra millioner eller tre i Landevejsprincippet, det vil løse problemerne for den håndfuld kommuner, der ikke er kommet med i succesen.

Et andet vigtigt rammevilkår er forslaget om en såkaldt afløserfærge, der kan sikre forsyningerne til øerne under reparationsophold og driftsforstyrrelser.

Dette projekt har i flere år været Regeringens erklærede mål for at assistere øsamfundene, men også på sigt for at skabe stordriftsfordele og forbedret økonomi og miljødrift i den mindre, indenlandske færge sektor.

Regeringen har bekræftet, at opstartsgarantien bliver en del af finansloven, så nu går vi mere konkret i gang med projektet.

Det sidste punkt, jeg vil nævne, er regelsanering, som nu får ny dynamik. Det indgår ligeledes i Regeringens overordnede ambitioner, og vi har på vort niveau netop indledt et intensiveret samarbejde med Søfartsstyrelsen med henblik på at modernisere og effektivisere



mange af de regler, som tager sit udspring i international lovgivning, men som ofte kan tilpasses og forenkles, når vi taler den mindre, indenlandske, kommunale færgefart til de små øer. 🌊

Med venlig hilsen
Michel van der Linden

*Formand for Færge sekretariatets
Stygruppe*



Afløserfærge

REGERINGEN HAR NU BEKRÆFTET, AT OPSTARTSGARANTIE TIL AFLØSERFÆRGEN BLIVER EN DEL AF FINANSLOVEN, SÅ NU GÅR VI MERE KONKRET I GANG MED PROJEKTET.

Regeringen har forankret opgaven om at udvikle en afløser/standardfærge til den kommunale indenrigs færgefart til og fra de mindre danske øer hos Færge sekretariatet. Erhvervsministeriet samt Økonomi- og Indenrigsministeriet har – i fortsættelse af den Blå Vækstplan – kunnet bekræfte Regeringens prioritering af opgaven, også i forbindelse med finansloven.

Dermed vil Færge sekretariatet nu kunne gå mere endeligt og formelt til opgaven. **Ideen om en afløser/standardfærge har i øvrigt helt fra starten også fået god tilslutning bredt i Folketinget.**



STATUS:

- Vi har udviklet et forslag til et modulært, miljørigtigt færgeprojekt med egne skibssingenører og Odense Maritime Technology, OMT. To danske værfter er i færd med at byde på opgaven, og vi regner med, at Svendborg Færgefart vil stå for den daglige operation.



- En investorkreds bl.a. med maritime underleverandører vil eje skibet, og Færgesekretariatet vil via en erhvervsdrivende fond og en opstartsgaranti fra den kommende finanslov i ryggen kunne udleje færgen til kommuner og andre, som har behov for tonnage eksempelvis ved dokophold eller driftsforstyrrelser, men også hvis der er behov for ekstra kapacitet.
- Endvidere forventes det, at der kan indgås en række kontrakter med forskningsinstitutioner og maritime underleverandører, som

ønsker at teste og afprøve nyt udstyr, autonom drift osv.

- Det forventes, at færgen vil kunne være operationel i løbet af 2020.

I den kommende tid vil Færgesekretariatet, efterhånden som budgetforslag mv. falder på plads, komme rundt til de interesserede medlemskommuner og andre potentielle brugere af afløserfærgen. 🚢

EVALUERING AF LANDEVEJS-PRINCIPPET

55

"Med evalueringen har vi fået et godt grundlag for at drøfte, om der er behov for at foretage nogle justeringer. Mit udgangspunkt er, at vi skal være varsomme med at lave meget store ændringer."
- Økonomi- og indenrigsminister Simon Emil Ammitzbøll-Bille



LANDEVEJSPRINCIPPET FORDELER P.T. CA. 75 MILLIONER DKK ÅRLIGT TIL Ø-KOMMUNERNE (EKSKL. BORNHOLM) SAMT TIL DE KOMMUNER, SOM HAR SMÅØER I BAGHAVEN.

Ordningen har allerede været en stor succes med god fremgang i passagertallene på færgerne og dermed i antallet af besøgende på øerne. Desværre har vi så en håndfuld kommuner, som i varierende grad og af forskellige årsager ikke rigtig er kommet med her i den indledende fase.

Det er glædeligvis den politiske ambition i løbet af de kommende år at føre et fuldt og helt Landevejsprincip igennem. Det kan opgøres på mange måder, men vi vurderer, at man har nået ca. 2/3 af målet, idet vi på et tidspunkt håber også at få højsæsonen med under ordningen.

EVALUERING

Økonomi- og Indenrigsministeriet har netop færdiggjort en første evaluering af ordningen. Med en række opdaterede tal og beregninger kommer man frem til, at godt 5 millioner DKK af tilskuddet kan omdeles til fordel for bl.a. de kommuner, som ikke rigtig er kommet med endnu.

Af de i alt 21 omfattede kommuner skal omkring halvdelen ifølge denne evaluering have mere; medens den anden halvdel så får tilsvarende mindre.

Det fremgår indirekte af rapporten, at man næppe bør foreslå en fuld omfordeling, da der selvsagt også er stordriftsfordele ved betydelige stigninger i passagertallene. Det overvejes på den baggrund tilsyneladende at lave nogle mindre justeringer.

Umiddelbart kan man sige, at den første løsning (fuld omfordeling) sikkert ikke vil blive lige vel modtaget alle steder. Mens den anden løsning (mindre justeringer) næppe vil kunne mærkes af mange.

3,5 MIO.

Den skævvridning, som er opstået for visse øer og overfarter, kan skyldes mange ting; manglende datagrundlag, den hidtidige prispolitik og overfartens karakter. Men en omfordeling af eksisterende midler, som

måske vil gøre nogen glade og andre mindre tilfredse, løser ikke rigtig problemet.

Hvis man nu i stedet afsatte blot lidt flere finanslovsmidler til de kommuner, som hidtil ikke rigtig er kommet med, og sammenholder med de nye beregninger, så har kommuner med småøer her alene et ekstra "behov" på ca. 3,5 millioner for, at de kan komme med og kan blive en del af succesen allerede nu.

Hvis de kommuner, som i henhold til de nye beregninger har en manko, kunne få denne dækket med nævnte beskedne beløb og uden at modregne hos de andre, ville succesen omkring Landevejsprincippet hurtigt komme alle til gode.

Disse ekstramidler kan eventuelt også blot ses som en "opstartshjælp" nu og her, hvor der er fokus på ø-turismen. Når det fulde Landevejsprincip til sin tid er gennemført, er alle jo kommet helt og lige med. 🌿

FORSLAG: Færgesekretariatet foreslår, at man i første omgang og i forbindelse med de igangværende finanslovsforhandlinger ser på, om ikke blot et par enkelte millioner eller tre ekstra kunne assistere den håndfuld kommuner, som ikke rigtig har kunnet tilbyde deres små øer at være en del af succesen.

Læs **Evalueringsrapporten**





Det, der bliver søsat - kommer i mål

Det er spændende, jeg glæder mig til at komme i gang, siger overfartsleder Max Møller Christensen, Lolland Færgefart, der blev valgt til medlem af Færgesekretariatets Styregruppe i maj.

- Jeg er interesseret i alle de sager, som Færgesekretariatet har gang i, og det er ekstra interessant, fordi det, der bliver søsat, også kommer i mål. Det er til gode for alle småfærger i Danmark, alt fra fælles indkøb, service, uddannelser, batterier – til projektet med afløserfærger og fair fordeling af Landevejsprincip og meget mere.

Max Møller Christensen peger på, at der er god synergi i, at han arbejder med mange af

projekterne "hjemme på Lolland" – og så kan være med på overordnet plan i Styregruppen:

- Lollands Færgefart er med i det nye forskningsprojekt om energioptimering. Der er allerede målerudstyr på Femøfærgeren, og vi er ved at se på, om ballastvand og bunkerbeholdning kan reduceres – og hvad det vil betyde for bunkerforbruget.

- Den største CO2-besparelse ligger i at forøge overfartstiden med fem minutter. Det vil give 25-30 % besparelse i brændstofforbruget på vores tre færger og tilsvarende mindre CO2-belastning.

Længere overfartstid er ikke populært hos øboerne, men en grønnere færgefart kan vi



ikke komme uden om, lyder det fra Max Møller Christensen:

- Herudover er vi i gang med at udvikle vores service blandt andet med et drive-in-billethuset og udflytning af administrationen fra Nakskov til Kragenæs, så vi kommer tættere på kunder og medarbejdere. 🚢

FÆRGEPORTRÆTTER:



NYT FORSIKRINGS-TJEK

NU ER DET TID TIL SERVICEEFTERSYN AF FORSIKRINGERNE. MICHAEL WEBER FRA EDGE STARTER NU ANDEN RUNDE TIL FÆRGESKABERNE FOR AT TJEKKE, OM FORSIKRINGERNE KAN BLIVE (ENDNU) BEDRE.

I det sidste år har alle færgeselskaber i Færgesekretariatet haft mulighed for et servicetjek af færgernes kasko- og P&I forsikringer. Erfaringen er, at der for de fleste er en relativ stor tocifret procentbesparelse, hertil kommer lavere selvrisiko og bedre forsikringsbetingelser. Dog er der kommuner, der på grund af kontraktlige bindinger etc. ikke har kunnet benytte ordningen, som er et medlemstilbud for Færgesekretariatets medlemmer.

- Forsikringerne er normalt tegnet for et år. Nu tager jeg en ny runde ud til færgeselskaberne for at høre, hvordan det er gået, og om der er noget, der bør justeres, siger Michael Weber, der som mæglerchef hos marinemægleren EDGE er ansvarlig for samarbejdet med færgeselskaberne:

- Jeg arbejder videre med at gøre forsikringerne endnu mere attraktive med hensyn til dækning, præmier og selvrisiko. På baggrund af,

hvordan året er gået i det enkelte færgeselskab, går jeg tilbage til forsikringsmarkedet og forhandler på ny. Der er nu endnu flere forsikrings-selskaber, der byder sig til på færgesområdet, og det er mit job at finde den bedste løsning til de enkelte færgeselskaber – samtidig med, at jeg er garant for både dækning, service og skadehjælp, hvis uheldet er ude.

- Det er den proces, der kører nu. Jeg er på vej rundt – og jeg håber, at de færgeselskaber, der ikke har haft mulighed for at komme med før, også vil vise interesse for tilbuddet, siger Michael Weber. 🚢

Et forsikringstjek indebærer, at policens dækninger, betingelser, præmier, forsikringssummer og selvrisiko bliver kigget grundigt efter, og erfaringen er, at der ofte er en del, der kan optimeres, så kommunens reelle risikoforhold er korrekt og bedst muligt afdækket. Der er lidt særlige forhold, der gør sig gældende i forhold til søfart, derfor kan tjek være ekstra godt/vigtigt. 🚢





REGEL-SANERING

I forbindelse med Regeringens overordnede regelsaneringsarbejde har formanden og sekretariatet netop haft en drøftelse om mulighederne på det maritime område med Søfartsstyrelsens ledelse.

Der er allerede identificeret flere områder, hvor en mere national tilgang og regulering til de små indenrigsfærger vil kunne lede til regelsanering.

Forslagene fra den Blå Vækstplan vedrørende en afløserfærge, ny færgeuddannelse og teknologiske udviklingsprojekter i de kommunale færger kommer selvsagt i fokus i denne sammenhæng.

Blandt andre emner, som der muligvis kunne ses på i nærmere detaljer er:

- mulighederne for mere fleksible synsintervaller,
- bredere fartstilladelser,

- lempelse af sommer/vintertal-restriktionerne,
- kravene til fysisk opbevaring af brodokumenter/bøger,
- områder til autonomisejlsforsøg,
- kravene til røgdykkerøvelser,
- godkendelsesprocedurer til batteri-installation etc.

Der kan sikkert findes mange andre områder, hvor der kan foretages regelsanering, uden det går ud over driften eller sikkerheden.

Mere proceduremæssigt vil vi nu sikre en fast møderække med de ansvarlige sektorledere i Søfartsstyrelsen, foruden et årligt møde med Styrelsens ledelse.



SAMLER FORSLAG

Vi vil i den sammenhæng mere formelt samle forslag til gode forenklingsforslag ind hos medlemmerne samt udpege et mindre team, som kan sikre den faglige ekspertise under møderne med myndighederne.

I forbindelse med dette arbejde er det også vigtigt, at vi selv er villige til at begrænse os til de forhold, som der er sandsynlighed for, at vi kan få forbedret.

Vi vil – sammen i Færgesekretariatet – søge at stå på mål for, at vi så heller ikke presser unødigt på for forslag med videre, som ikke med rimelighed kan forventes regelforenklet eller løst. 🚢



Færgefolk møder forskere

Et forskerhold er i gang med at skaffe **hardcore data**, der skal være grundlaget for at udvikle tiltag, som kan reducere CO2-udslip fra ø-færgerne.

Startskuddet har lydt for et forskningsprojekt, der efter planen skal munde ud i en række anbefalinger til tiltag, ændringer og metoder, som giver mest mulig effekt på energiforbruget på ø-færgerne. Herudover skal der udvikles et værktøj, der kan give navigatørerne direkte beslutningsstøtte i forhold til at sejle på den mest optimale måde.

- Alt, hvad vi gør, gør vi i samarbejde med folkene på færgerne. De kommer til at være med igennem hele processen – og skal fx hele tiden godkende, at de data, vi indsamler, er korrekte, og at de planer, vi har, er realistiske – ligesom vi forsøger at "forstyrre" besætningerens arbejde mindst muligt, lyder det fra lektor Niels Rytter, der arbejder på Aalborg Universitet og er leder af projektets danske del.

HARDCORE FACTS

Første step har været at indsamle data om tre udvalgte ø-færger: Sejerøfærgeren, Femøfærgeren og Orøfærgeren. Der er muligvis plads til et par ekstra færger i projektet.



Færgesekretariatet ved Lars Wolfgang Hansen fra Orøoverfarten og Hans Søby fra Skarø- Drejøoverfarten samt sekretariatsleder Jan Fritz Hansen fik fremlagt planerne for den del af ECOPRODIGI, der vedrører ø-færgerne ved et møde i Svanninge Bakker.

Når det er afklaret, hvilke data der umiddelbart er tilgængelige, starter indsamlingen af resten af de nødvendige data. Denne del af processen skal efter planen være færdig til jul.

BESLUTNINGS-VÆRKTØJ

Forskernes endelige mål er at udvikle et værktøj, som direkte og intuitivt kan bruges til beslutningsstøtte for vagthavende navigatør i styrehuset.

Marie Lützen, docent på SDU/SIMAC: - Vores mål er at udvikle en digital "boks", der kan indsamle og behandle alle de forskellige data og sætte dem sammen til et billede af, hvordan færgen sejler lige nu. Er det energieffektivt – eller kunne der være en anden fart/rute/omdrejninger osv., der under de givne sejlsadsforhold ville være mere energieffektiv?

Samtidig skal navigatøren kunne "spørge", hvad en plan-



lagt ændring af sejladsen vil betyde mht. ankomsttidspunkt og energiforbrug.

BATTERIER ELLER AKSELGENERATOR

Som en del af projektet forventer forskerne også at kunne give nogle anbefalinger til, hvilke større tiltag der – ud fra videnskabelige facts – kan betale sig at gennemføre på færgerne: akselgenerator, udskiftning af hjælpemotor med batteripakke og fuld batteridrift – ny færge eller ombygge den gamle. 🌱

Seniorforskere og studerende fra Aalborg Universitet og SIMAC/SDU står for den danske del af forskningsprojektet, der er støttet af EU igennem programmet ECOPRODIGI.

Færgesekretariatet har fået tildelt knap en halv million kr. til at støtte mindre udviklingsprojekter, og midlerne udmønter sig i dette projekt, som Danske Maritime også er med i.



SIMULATORKURSER I MARSTAL



- Vi er klar til at tilbyde et simulatorkursus i eco-sejlads til ø-færgernes navigatører som alternativ og supplement til det kursus, der bliver udbudt på Vaxholm i Stockholm, siger Jeppe Carstensen, rektor på Marstal Navigationsskole. Han fastslår, at Marstals tilbud er prismæssigt konkurrencedygtigt med det svenske kursus:

- Desuden er der en geografisk fordel for en del af overfarterne.

En række af Færgesekretariatets navigatører har deltaget i et prøvekursus på skolen, og deres vurdering er positiv: Simulatoren på

Marstal Navigationsskole rummer mulighederne for at afvikle kurserne.

Det er aftalt, at Marstal Navigationsskole udbytter en eksisterende skibsmodel med en dobbeltender – der er mere aktuel for færge-navigatørerne – og evt. udbytter til endnu egnet færgemodel. Desuden ser skolen på mulighederne for at installere azimut-håndtagene mere anvendeligt end sådan, som de p.t. er monteret.

- Men forbedringerne hænger naturligvis sammen med, at der er tilmeldinger til kurserne, understreger Jeppe Carstensen. 🚢



i kalenderen:

Årsmøde 2019:

9.-10. maj 2019
fra kl. 12 til kl. 12
på Lolland.

**Først sejlads og
besøg på Fejå,
herefter delegeretmøde i Maribo.**

*Nærmere program
følger.*

KOMMUNIKATION FRA FÆRGESekretariatET



- Medlemsbladet **Ø-FÆRGERNE** udkommer i maj og november.
- På faergesekr.dk findes hørings-svar, bekendtgørelser, serviceaftaler, nyheder og aktuelt materiale.
- Find også Færgesekretariatet på [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/faergesekretariatet).
- Formandens (elektroniske) Nyhedsbrev: Udsendes 3-4 gange årligt og efter behov.

Færgesekretariatets Styregruppe:

- Direktør Michel van der Linden, Kalundborg Kommune (formand),
- Direktør Torben Præstegaard Jørgensen, Svendborg Kommune,
- Vej- og ejendomschef Kim T. Jensen, Norddjurs Kommune,
- Overfartsleder Max Møller Christensen, Lolland Kommune,
- Overfartsleder Søren Adersen, Struer Kommune,
- Centerchef Flemming Kortsen, Slagelse Kommune.



Hvis I har spørgsmål eller forslag til op-gaver, som Færgesekretariatet kan tage sig af, er I velkomne til at kontakte os: Styregruppens formand, Michel van der Linden:

michel.linden@kalundborg.dk
40 16 32 29

Sekretariatsleder, Jan Fritz Hansen:
jfh@faergesekr.dk
29 16 22 07

Sekretær Lotte Clausen Rhodes:
lotte@aeroe-ferry.dk
63 52 40 03

Færgesekretariatets formål er at fremme et løbende kommunalt samarbejde om drift, optimering og værdiskabelse på færgesområdet for at sikre fortsat udvikling i det danske ørige.

