

REFERAT Kommunalbestyrelsen 2005-2020 d. 07-02-2019

Mødedato Torsdag d. 07. februar 2019 kl. 00:00

Mødested

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Beslutning om etablering af en ny færgerute mellem Samsø og Aarhus - ØU - KB..... | 3 |
| Beslutning..... | 11 |
| Indkøb af hurtigfærge til Sælvig-Aarhus-ruten - ØU - KB..... | 12 |
| Beslutning..... | 16 |

Punkt 266: Beslutning om etablering af en ny færgerute mellem Samsø og Aarhus - ØU - KB

Beslutning om etablering af en ny færgerute mellem Samsø og Aarhus - ØU - KB

266. Beslutning om etablering af en ny færgerute mellem Samsø og Aarhus - ØU - KB

Sagsnr.: 741-2019-703

Dok.nr.: 741-2019-3082

Sagsbeh.: AJA

Åbent

Problemstilling:

Den forberedende proces omkring etablering af hurtigruten mellem Samsø og Aarhus er kommet så langt, at der nu overordnet og endeligt skal tages stilling til, om ruten ønskes etableret. Det indebærer også, at Kommunalbestyrelsen tager stilling til de økonomiske rammer for ruten, således at forudsætningerne for det videre arbejde, herunder især bevillingen til at indgå kontrakt om nybygning af selve færgen, er tilstede.

Sagsfremstilling:

Efter gennemførelsen af markedsanalysen har Kommunalbestyrelsen i oktober 2018 besluttet en procesplan vedr. forberedelse og gennemførelse af udbud for en ny hurtigfærge. Af procesplanen fremgår blandt andet, at Kommunalbestyrelsen 7. februar forventes at tage stilling til kontrakttildelelse for nybygning af en hurtigfærge. Samtidig er der arbejdet videre med driftsbudgetter for den ny samt den eksisterende rute, fartplanen, overfartspriser og havneforhold. Endeligt er der også udarbejdet forslag til, hvordan den nødvendig finansiering, som etablering af den ny rute kræver, kan tilvejebringes.

Som orientering om status i processen blev 10. januar afholdt et orienteringsmøde for Kommunalbestyrelsen samt efterfølgende et borgermøde i Kultursalen, hvor blandt andet de to indkomne tilbud for hurtigfærgen, men også finansieringsforslag, blev præsenteret. Sagsfremstillingen bygger således videre på denne orientering. Der er dog ændringer, som medfører en forskydning i økonomien i forhold til de tal, som blev præsenteret 10. januar:

- Den første ændring handler om, at opstart af ruten tidligst kan gennemføres 15. juni 2020. Der henvises i øvrigt til dagsordenspunktet på nærværende dagsorden omkring tildelelse af kontrakt.

- Den anden ændring indebærer, at de samlede anskaffelsesomkostninger (inkl. hjemtransport, byggetilsyn, advokater og tilkøb af udstyr) er 41 mio. kr. Det er derfor nødvendigt, at øge den årlige leasingudgift med knap 150 tkr.

- Den tredje ændring omhandler, at Søfartsstyrelsen kræver 4 besætningsmedlemmer, uafhængig af passagertallet. I tidligere forudsætninger er der taget udgangspunkt i 3 besætningsmedlemmer. Det er således nødvendigt at hæve driftsbesætningen svarende til 2,5 årsværk. Idet det 4. besætningsmedlem kan være en catering-medarbejder vil den tilhørende udgift på helårsbasis være 1 mio. kr.

Med en permanent cateringmedarbejder om bord er det oplagt alligevel at have en form for cateringdrift på skibet. Der indregnes således en omsætning på 5 kr. pr. passager med en nettoavance på 50 %. Det resulterer i en ekstra indtægt på 500.000 kr. på helårsbasis.

- Den fjerde ændring går ud på at skibets løbende vedligeholdelsesomkostninger kan reduceres med 300.000 kr. om året pga. de i tilbuddet indeholdte vedligeholdelsesplaner for diverse skibskomponenter.

- Den femte ændring drejer sig om, at effekten af "kannibalsmenen" for 2021 (og kun det år) blev opgjort forkert af Økonomiafdelingen (fejl i bagvedliggende beregningsformel for det år). Dette giver en øget udgift på 0,8 mio. kr. i 2021, som kan kompenseres ved et nyt finansieringsforslag, som opstår i forbindelse med afslutning af forhandling af garantisagen med Remontowa.

Overordnede betragtninger

Jf. tidsplanen fra KB-beslutning i oktober 2018 er det målsætningen, at ruten idriftsættes inden højsæsonen 2020, såfremt ruten skal etableres. For at kunne overholde tidsplanen vil det være nødvendigt at tildele bygningskontrakten 8. februar, hvilket ligeledes fremgår af samme tidsplan.

Tildeling af kontrakten til nybygning af en færge er forbundet med store økonomiske konsekvenser i form af optage lån eller indgå leasingaftale. Begge finansieringsformer er, jf. lånebekendtgørelsens bestemmelser, afhængige af, at skibet anvendes til sejlads mellem Samsø og Jylland.

Inden Kommunalbestyrelsen kan tage stilling til tildeling af kontrakt til et af værfterne, er det med andre ord en forudsætning, at Kommunalbestyrelsen forinden beslutter at etablere færgeruten mellem Samsø og Aarhus.

Implementeringsplan for driften

Rederiet har udarbejdet forslag til, hvordan ruten kan implementeres med hensyn til, at der er tale om en ny rute, som gradvis skal "vokse sig ind i markedet". Der er derfor ud fra de tidligere opstillede scenarier fra sagsfremstillingen i oktober 2018 arbejdet videre med følgende plan:

2020: 4½ måneders drift – opstart 15. juni – stop 31. oktober

2021: 8 måneders drift – start 1. marts – stop 31. oktober

2022: 12 måneders drift

2023: 12 måneders drift

Forventet antal passagerer

På baggrund af markedsanalysen er der i samarbejde med Inzights opstillet følgende passagertal for ruten. Det er således vurderingen, at ruten har et realiserbart potentiale på ca. 200.000 passagerer om året, når den er fuldt indfaset og etableret i markedet. I de første 3 år er der dog økonomisk taget højde for, at de faktiske passagertal kan være lavere. Der er således foretaget en reduktion på hhv. 40, 25 og 15 %. Der vedlægges et bilag med passagertal opdelt efter måneder for de forskellige driftsår.

2020: 4½ måneder – 138.391 pax – 40 % reduktion – 83.034 pax

2021: 8 måneder – 183.000 pax – 25 % reduktion – 137.253 pax

2022: 12 måneder – 201.175 pax – 15 % reduktion – 170.999 pax

2023: 12 måneder – 201.175

Det er således det reducerede passagertal (sidste tal), som danner udgangspunkt for de økonomiske beregninger i sagen.

Sejlplan og priser

Driftsøkonomien er i høj grad afhængig af antal afgang, overfartstid og billetpriser.

I bilaget fremgår udkast til sejlplan og prislister. Der er tale om 986 ture i 2020, 1.658 ture i 2021 og 2.138 ture i 2022 og 2023.

Der er forudsat, at den nye rute til Aarhus bliver sidestillet med Hou-ruten angående tilskud for nedsættelse af billetpriser ("landevejsmidler"). Dette vurderes vigtigt med henblik på, at Samsø Kommune ved næste genberegning af tilskudsmidler får kompensation for den nye rute.

Der er i lighed med ruten til Hou også indregnet pendlerabat til ruten til Aarhus. Rabatten for gående sammenregnes mellem de to ruter for den enkelte passager.

De endelige priser og fartplan godkendes fremover årligt i lighed med Sælvig–Hou-ruten.

Driftsøkonomi for den nye rute

I modsætning til oprettelsen af Samsø Rederi tilbage i 2014 er der nu ved etablering af hurtigruten til Aarhus en bestående organisation og eksisterende systemer, der også kan varetage driften af den nye rute. Driftsøkonomien består dermed udelukkende af de rutespecifikke udgifter som finansiering af skib, vedligeholdelse af skib, mandskab, brændstof og havneomkostninger – se nedenstående oversigt.

Med hensyn til finansiering er forudsat, at færgen finansieres via leasing med en løbetid på 25 år, restværdi på 20 % og en fast forrentning. De samlede anskaffelsesomkostninger er opgjort til 41 mio. kr. og omfatter udover selve bygningskontrakten også hjemtransport, byggetilsyn og advokatombudsninger.

En anden væsentlig forudsætning er bemanningen. Søfartsstyrelsen har stillet krav til, at Samsø Rederis bemandingsplan indebærer 4 besætningsmedlemmer om bord på skibet, uafhængigt af passagertallet.

Der er dermed tale om 10 fuldtidsstillinger ved 12-månederssejlad.

Den tredje væsentlige forudsætning omhandler budget til brændstof. Her indgår der en pris på 4,61 kr. pr. liter (inkl. moms) og en forbrugsmængde på 359,11 liter per tur, svarende til 1.656,4 kr. pr. tur.

Tabel 1: Udgifter Sælvig-Aarhus

| Udgifter | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Marketing, it og adm. | -1.238.000 | -1.840.000 | -2.008.000 | -2.008.000 |
| Skib, vedligehold osv. | -5.130.000 | -7.638.000 | -9.346.000 | -9.346.000 |
| Brændstof | -1.694.000 | -2.846.000 | -3.488.000 | -3.488.000 |
| Havne | -823.000 | -1.091.000 | -1.171.000 | -1.171.000 |
| Øvrige | -163.000 | -241.000 | -241.000 | -241.000 |
| Buffer | -1.000.000 | -1.000.000 | -1.000.000 | -1.000.000 |

| | | | | |
|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| I alt | -10.048.000 | -14.656.000 | -17.254.000 | -17.254.000 |
|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|

Tabel 2: Indtægter Sælvig - Aarhus

| Indtægter (med pass.-nedskrivning) | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Passagerer | 7.647.000 | 12.660.000 | 15.502.000 | 18.239.000 |
| Cykler | 240.000 | 377.000 | 458.000 | 539.000 |
| Gods | 21.000 | 35.000 | 39.000 | 46.000 |
| Catering salg (netto) | 208.000 | 343.000 | 427.000 | 503.000 |
| Tilskud (landejevsmidler) | 951.000 | 1.834.000 | 2.699.000 | 3.176.000 |
| I alt | 9.067.000 | 15.249.000 | 19.125.000 | 22.503.000 |

Driftsøkonomi for begge ruter tilsammen

I omtalte markedsanalyse blev det tydeliggjort, at 57 % af trafikken for hurtigruten vil blive flyttet fra den nuværende rute Sælvig–Hou. Denne ”kannibalisme”-effekt medfører et betragteligt indtægtstab for denne rute, som der økonomisk skal tages højde for, idet det skal modsvares af et større kommunalt tilskud til denne rute. I de bagvedliggende beregninger for opgørelsen af kannibalismen er der indregnet, at der flyttes ca. 50.000 standardgående, ca. 15.000 ø-kortgående, ca. 25.000 passagerer fra standardbiler og ca. 25.000 passagerer fra ø-kortbiler til hurtigruten (i forhold til de 200.000 passagerer i 2023; ved de andre år er det en forholdsmæssig andel).

I forlængelse heraf er størrelsen af indtægtstab på tilskudsmidler (landejevsmidler) ligeledes opgjort. Idet der er et loft på den samlede afregning af tilskudsmidler, er der valgt den tilgang, at tilskudsmidler følger ”kannibalismen”, dvs. at de indgår som et tab for Hou-ruten, og samme beløb indgår som en ekstra indtægt ved Aarhus-ruten.

Indsættelsen af hurtigfærger forventes at have en positiv effekt på de afgang for Sælvig–Hou-ruten, hvor der opleves kapacitetsproblemer. Her er det vurderingen, at rederiet kan sælge en andel af de pladser, som frigøres på grund af flytning til den ny rute, til nye kunder, som ellers ikke ville have valgt at rejse til Samsø. Der er således indregnet en økonomisk gevinst for gensalg.

Tabel 3: Samlet økonomisk beregning for Sælvig–Hou og Sælvig-Aarhus

| Begge ruter (med pass.-nedskrivning) | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Ny rute – netto | -981.000 | 593.000 | 1.871.000 | 5.249.000 |
| Indtægtstab Hou-rute | -2.976.000 | -5.806.000 | -6.899.000 | -8.117.000 |
| Indtægtstab tilskud Hou-rute (landejevsmidler) | -951.000 | -1.834.000 | -2.699.000 | -3.176.000 |
| Gensalg Isabella | 331.000 | 646.000 | 768.000 | 903.000 |
| I alt | -4.577.000 | -6.401.000 | -6.959.000 | -5.141.000 |

Finansiering

Tabel 4: Finansieringsoversigt

| Finansiering af hurtigfærge | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | | | |

| | | | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Nyt pax-tilskud | 1.100.000 | 1.100.000 | 1.100.000 | 1.100.000 | 1.100.000 |
| Ekstra indtjening Sælvig-Hou | 1.000.000 | 1.000.000 | 1.000.000 | 1.000.000 | 1.000.000 |
| Havne | 700.000 | 1.200.000 | 1.300.000 | 1.300.000 | 1.300.000 |
| §21 midler | | | | | 1.500.000 |
| Variabel rente i stedet for fast rente | | 400.000 | 400.000 | 400.000 | 400.000 |
| Garantiprovenu | 930.000 | | | | |
| I alt | 3.730.000 | 3.700.000 | 3.800.000 | 3.800.000 | 5.300.000 |

Nyt pax-tilskud

Økonomi- og Indenrigsministeriet har foranlediget en evaluering af tilskudsordningen til nedsættelse af billetpriser for gående og biler (landevejsmidler). Evalueringen har ført frem til, at ministeriet nu har fremsendt lovforslag om at øge det samlede tilskudsbeløb for ordningen med ca. 5 mio. kr., hvoraf 1,1 mio. kr. vil blive tildelt yderligere til Samsø Kommune. Når lovændringen formentlig er gennemført til august 2019, vil Samsø Kommune modtage et forhøjet tilskud med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2019, idet merudgiften for lovændring er indeholdt i Finanslov for 2019. Der er tale om en permanent tilskudsforhøjelse. Tilskuddet tilgår Hou-ruten.

Ekstra indtjening Sælvig-Hou

Samsø Rederi har siden indførslen af tilskudsmidler til nedsættelse af billetpriser for gående og biler (landevejsmidler) oplevet en betydelig trafikstigning. Selvom budgetterne blev tilpasset ved budgetlægningen til både Budget 2018 og igen til Budget 2019 er der herudover et potentiale på 1 mio. kr., som indtægterne for 2019 og fremover jf. nuværende forventning til trafikken for 2019 vil overstige indtægtsbudgettet for 2019.

Havne

Samsø Rederi betaler havneafgifter i hhv. Sælvig og Hou Havn. I længere tid har der pågået en proces omkring fastsættelsen af den nødvendige driftsramme og dermed størrelsen af det samlede afgiftsniveau. I Hou er der opnået en anden fordeling af udgifterne mellem hhv. Tunø og Samsø, som medfører en samlet lavere afgiftsbetaling for Samsø Rederi. Derudover bortfalder moms for den særlige havneafgift i Hou fra 2020. For Sælvig Havn er det vurderingen at den samlede havnedrift kan optimeres imellem de to ruter, som fremover vil dele havnen, således at afgifter kan reduceres.

§21-midler

Efter § 21 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud ydes årligt et tilskud til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune. Det samlede tilskud til Læsø, Samsø og Ærø Kommuner for 2019 udgør 86,1 mio. kr. og fordeles med 24,7 mio. kr. til Læsø Kommune, 31,5 mio. kr. til Samsø Kommune og 29,8 mio. kr. til Ærø Kommune. Tilskuddet er sammensat efter følgende kriterier:

- Der ydes et fast grundtilskud til hver kommune på 19,1 mio. kr.
- Resttilskuddet fordeles forholdsmæssigt ud fra en fordelingsnøgle, der tager hensyn til antal passagerer, transport af gods og sejl distance på de færgeruter, der betjener de tre kommuner. Disse tal opgøres månedsvis for hver færgerute af Danmarks Statistik som hhv. person-km. og ton-km.

Etableringen af hurtigruten til Aarhus vil påvirke fordelingen af resttilskuddet. Senest med virkning fra år 2023 vil Samsø Kommune alt andet lige modtage et ekstra bidrag fra §21 midlerne på ca. 1,5 mio. kr. pga. længere sejlads til Aarhus i stedet for til Hou, samt et samlet øget antal passagerer.

Variabel rente

I de indledende oplæg til hurtigfærgeprojektet, som færgekonulenten har udarbejdet, er der taget udgangspunkt i en fast rente. For at bevare samme struktur indgår der en rentedækning for hele løbetiden ved leasing af hurtigfærge som en forudsætningen under driften (der er således indregnet en fast rente på ca. 2 %). Det er vurderingen, at kommunen med fordel kan finansiere skibet med en variabel rente i de første år. Markedsforventningen giver ikke anledning til, at rentesituationen vil ændre sig i de næste 1½ år, og dermed forventes det, at den korte rente stadig vil være omkring 0 %. Det vil således give en rentebesparelse på ca. 400.000 kr. i form af en lavere leasingydelse. Der er mulighed for omlægning til fast rente senere hen i leasingforløbet eller ekstraordinært afdrag.

Garantiprovenu

Samsø Rederi har i længere tid haft et udestående garantianliggende med det polske værft Remontowa omkring kølersystemet ved færgen Prinsesse Isabella. Efter længere forhandling er der med udgangen af januar 2019 indgået en aftale med værftet om afkøb af garantien, således at Samsø Rederi modtager en betaling fra værftet og selv udbedrer manglen. Det oprindelige garantibeløb var på 500.000 EUR. Værftet har accepterede et beløb på 325.000 EUR for at komme ud af garantiforpligtelsen. For at udbedre manglerne har Samsø Rederi reelt brug for 200.000 EUR. Der vil således i den forbindelse være et provenu på ca. 930.000 kr.

Oversigt over samlet økonomi

Tabel 5: Samlet økonomioversigt

| Samlet økonomi | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Tilskudsbehov | 0 | -4.577.000 | -6.401.000 | -6.959.000 | -5.141.000 |
| Finansiering | 3.730.000 | 3.700.000 | 3.800.000 | 3.800.000 | 5.300.000 |
| I alt | 3.730.000 | -877.000 | -2.601.000 | -3.159.000 | 159.000 |
| Akkumuleret | 3.730.000 | 2.853.000 | 252.000 | -2.907.000 | -2.748.000 |
| | | | | | |

Det totale tilskudsbehov for etablering af hurtigruten er dermed 2,748 mio. kr. for perioden. Fra 2023 og frem forventes hurtigfærgen således fuldt finansieret under de benyttede forudsætninger.

Samarbejde med Odder og Aarhus Kommuner

Odder Byråd besluttede 17. december 2018, at ”Odder Kommune ser mulige potentialer i etablering af færgedrift mellem Aarhus og Samsø med mulighed for, at Tunø kan indgå. Odder Kommune er indstillet på, i et givet omfang, at indgå i projektet, hvis det samlet set, økonomisk og teknisk, er fordelagtigt for Odder Kommune. Det præciseres dog, at Odder Kommunes endelige stillingtagen afventer resultaterne af den, under Ø-udvalget, nedsatte arbejdsgruppe om færgedrift, som undersøger, hvordan tunboernes mobilitet kan øges.”

Samsø og Odder Kommuner har således fortsat en løbende dialog. Odder Kommune er stadig interesseret i at deltage i rutens drift og er muligvis parat til at købe nogle afgang. Der er en forståelse mellem parterne om, at en nærmere afklaring om Odder Kommunes deltagelse skal se inden sommeren 2019, således at begge kommuner har mulighed for at indarbejde evt. ændringer i budgetlægningen for 2020.

Der har i januar 2019 været afholdt møder med såvel Aarhus Havn som Aarhus Kommune om at bruge Dokk1 som anløbsplads i Aarhus. Aarhus Kommune stillede sig positiv over for ønsket og der er udpeget en anløbsplads lige over for Letbanen. Der er foreløbigt aftalt en 2 årig prøveperiode, hvor der også skal aftales de nærmere vilkår for anløbet.

Supplerende beregninger vedrørende alternative driftsscenerier

For at minimere omkostninger i opstartsfasen, hvor der økonomisk er taget højde for at hhv. 40 og 25 % af passagertallet ikke realiseres i hhv. 2020 og 2021, lægges der op til at hurtigfærgen ikke skal sejle i vintermånederne. Det indgår derfor i de opstillede budgetter, at færgen ligger stille i perioderne

- November og december 2020
- Januar og februar 2021
- November og december 2021

Såfremt det ønskes at etablere drift i disse perioder skal der tilføres følgende yderligere midler til driften, jf. samme opgørelsesmetode:

- November og december 2020: 1,6 mio. kr.
- Januar og februar 2021: 1,5 mio. kr.
- November og december 2021: 1,4 mio. kr.

Ved at tilføre 4,5 mio. kr. i alt kan der således sikres permanent drift fra idriftsættelsen af hurtigfærgen i juni 2020. Men det vil også være muligt at vælge perioden november og december 2021 til, således at færgen blot ligger stille i en enkelt vinterperiode.

Samsø Rederi oplyser, at det i et rekrutteringsøjemed vil være en fordel at minimere vinterpauser.

Lovgrundlag:

Lov om færgefart.

Historik:

KB 9. oktober 2018, sag 197: Beslutning om et udbud af en hurtigfærge mellem Sælvig-Aarhus

KB 23. januar 2018, sag 46: Beslutning om proces for markedsanalyse for en hurtigfærgerute mellem Sælvig og Aarhus

KB 20. juni 2017, sag 826: Orientering vedr. undersøgelse af kommunens rettigheder i forhold til eneret på besejling af ruten Samsø-Aarhus

KB 20. juni 2017, sag 811: Beslutning om igangsættelse af forundersøgelse vedr. behov og muligheder for en fast rute mellem Samsø og Aarhus i samarbejde med Aarhus Kommune.

Løsningsmuligheder:

1. Ruten mellem Samsø (Sælvig) og Aarhus etableres med public service-forpligtelse og drives af Samsø Rederi.
 - a. Ruten implementeres gradvist over 3 år med 4½ måneders drift i 2020, 8 måneders drift i 2021 og helårsdrift fra 2022.
 - b. Udkast til sejlplan (antal årlige tur) og prisoversigt godkendes.
 - c. Øvrige forudsætninger for driften af hurtigruten godkendes (herunder leasing af færgen til en anskaffelsespris på 41 mio. kr., var. rente og 20 % restværdi) godkendes.
 - d. Det kommunale tilskud til Samsø Rederi for perioden 2020 – 2023 for drift af to ruter ml. Samsø og Jylland godkendes med afsat i løsningsforslag 1a-1c og de interne forskydninger, der opstår imellem de to ruter på baggrund af ”kannibalisme”, tilskudsfor skydning samt finansiering.
 - e. Det godkendes at Samsø Rederi i regnskabsår 2019 oparbejder en opsparing på 3,73 mio. kr. ud fra de i tabel 4 angivne forhold, som overføres øremærket til 2020.
 - f. Der budgetlægges i 2020 og overslagsår med et forøget tilskud til nedsættelse af billetpriser (landevejsmidler) på 1,1 mio. kr. i alle budgetår. Endvidere budgetlægges der med et forhøjet §21 tilskud fra budgetår 2022.
 - g. Det godkendes, at den manglende finansiering på 2,75 mio. kr. afsættes til budgetlægning for 2020 og overslagsår i de respektive budgetår med finansiering fra de 10 mio. kr., som Samsø Kommune modtager ekstraordinært som ø-tilskud i 2019.
2. Ruten mellem Samsø (Sælvig) og Aarhus etableres og drives af Samsø Rederi på andre betingelser end 1a – 1g.
3. Ruten mellem Samsø (Sælvig) og Aarhus etableres ikke.

Faglige overvejelser:

Vedr. finansiering

I lighed med finansiering af Prinsesse Isabella indgår det også ved finansiering af hurtigfærgen, at der indgås en oparbejdningsaftale i byggefasen, som omlægges til finansielt leasing efter gennemført udbud. Samsø Kommune har derfor henvendt sig til Kommunekredit med henblik på at indgå en oparbejdningsaftale.

Kommunekredit er dog imidlertid underlagt større krav til en juridisk vurdering af statsstøttere gler, som gør, at det indtil videre ikke har været muligt at opnå et tilsagn fra Kommunekredit om oparbejdningsaftale og finansiell leasing.

Problemstillingen består i, at Kommunekredit som indirekte statsstøttet kreditvirksomhed vil stille favorable finansieringsmuligheder til rådighed for en økonomisk aktivitet, som færgedriften mellem Samsø og Aarhus anses for at være. For at kunne finansiere lovligt skal der foreligge en public service-forpligtelse. Kommunekredit, Samsø Kommune og Erhvervsministeriets kontor for statsstøtte er fortsat i dialog om, hvordan public service-forpligtelsen kan udformes, således at Kommunekredit lovligt kan finansiere hurtigfærgen. Det er således forvaltningens forventning, at der på et senere tidspunkt er fundet en juridisk konstruktion, som gør det muligt for Kommunekredit at finansiere færgen.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har tidligere meddelt Samsø Kommune, at der er tale om en låneberettiget udgift, når Samsø Kommune har etableret ruten til Aarhus. Den nye rute vil blive tilføjet til det relevante bilag til lånebekendtgørelsen. Ministeriets brev herom er vedlagt som bilag.

Såfremt Kommunekredit mod forventning ikke må finansiere hurtigfærgen, vil der alternativt blive tale om en finansiering på almindelige markedsvilkår. Samsø Kommune har derfor som sikkerhed i forhold til at kunne skaffe den nødvendig finansiering fået tilsagn fra et stort dansk kreditinstitut om, at de er indstillet på at finansiere færgen. I sagens natur vil denne alternative løsning være økonomisk mindre fordelagtig for kommunen.

Relation til lokale målsætninger, herunder kommunens sundhedspolitik:

”Handleplan for erhvervs- og bosætningsstrategi 2014 – 2020. Konkrete tiltag og indsatser i 2019 og 2020” godkendt i EBU 26-11-2018:

Nyt fokus på passagerfærge mellem Samsø og Aarhus Det er en målsætning at øge muligheden for pendling til og fra Samsø – også til Jylland. I arbejdet for øgede og forbedrede muligheder for pendling mellem Samsø og Jylland lægges der vægt på, at vilkårene for øvrige målgrupper ikke forringes. Samsø Kommune har i 2018 gennemført en

markedsanalyse, for at afdække grundlaget for en hurtigfærge. Efterfølgende er der i november 2018 vedtaget at udarbejde kravspecifikationer til bygning af ny hurtigfærge til brug for et udbud af opgaven. I den kommende periode skal der tages endelig stilling til, om og hvordan en sådan rute kan gennemføres. Det forventes, at en færge kan sættes i drift foråret 2020, såfremt det endeligt besluttes at igangsætte projektet.

Økonomi:

Jf. den samlede økonomioversigt er der følgende budget- og regnskabsmæssige ændringer for det årlige tilskud til Samsø Rederi og hovedkonto 7 vedr. udligning.

Table 6: Oversigt over budget- og regnskabsmæssige ændringer

| Ændringer | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | I alt |
|---------------|------------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| Samsø Rederi* | 3.730.000 | -877.000 | -2.601.000 | -3.159.000 | -1.341.000 | |
| §21 tilskud** | | | | | 1.500.000 | |
| I alt | 3.730.000 | -877.000 | -2.601.000 | -3.159.000 | 159.000 | -2.748.000 |

* '+' = overskud og '-' = underskud / behov for øget kommunalt tilskud

** øget indtægt på hovedkonto 7

Jf. løsningsforslag 1e forudsættes det, at Rederiets overskud i 2019 overføres til 2020 og så igen delvis fra 2020 til 2021. Den samlede manglende finansiering er i alt på ca. 2,75 mio. kr. og skal ved budgetlægning for Budget 2020 budgetlægges i overslagsår 2022. Finansiering kan tages fra de for Budget 2019 ekstra ordinært modtagne ø-tilskud på 10 mio. kr.

Såfremt det ønskes, at ruten også sejler i en eller flere af de vinterperioder, hvor færgen jf. løsningsforslag 1 ikke er i drift, skal der tillægges mellem 1,4 og 4,5 mio. kr., udover de 2,75 mio. kr.

Indstilling:

Der indstilles til politisk drøftelse og beslutning.

Beslutning i Økonomiudvalget, den 7. februar 2019:

Fraværende: Ingen

Der blev omdelt rettelsesbilag, som vedhæftes referatet.

Sagen oversendes til behandling i Kommunalbestyrelsen uden anbefaling fra Økonomiudvalget.

Bilag

741- Fartplan hurtigfærge 202X v3
2019-
3067

741- express-A5-hel-v3 - Kopi
2019-
3059

741- Billetpriiser hurtigfærge
2019-
3071

741- Hurtigfærge - Passagerer og Billetindtægter
2019-
3079

741- Rettelsesbilag til ØU-sag 239/KB-sag 266: Beslutning om etablering af en ny
2019- færgerute mellem Samsø og Aarhus | Rettelse til sagsfremstillingens afsnit
3517 om :Driftsøkonomi for begge ruter tilsammen

Bilag

Hurtigfærge - Passagerer og Billetindtægter

Rettelsesbilag til ØU-sag 239/KB-sag 266: Beslutning om etablering af en ny færgerute mellem Samsø og Aarhus |
Rettelse til sagsfremstillingens afsnit om :Driftsøkonomi for begge ruter tilsammen

Billetpriser hurtigfærge

express-A5-hel-v3 - Kopi

Fartplan hurtigfærge 202X v3

Punkt 266: Beslutning

Beslutning i Kommunalbestyrelsen, den 7. februar 2019:

Fraværende: Ingen

Dagsorden godkendt.

Kommunalbestyrelsen gav tilladelse til tv-optagelse af mødet.

Der blev omdelt rettelsesbilag, som vedhæftes referatet.

Der blev afstemning om følgende beslutningsforslag fra S og SF:

Det besluttes, at ruten mellem Samsø (Sælvig) og Aarhus etableres med public service-forpligtelse og drives af Samsø Rederi.

- a. Ruten implementeres gradvist over tre år med 4½ måneders drift i 2020, 10 måneders drift i 2021 og helårsdrift fra 2022.
- b. Udkast til sejlplan (antal årlige ture) og prisoversigt godkendes.
- c. Øvrige forudsætninger for driften af hurtigruten godkendes (herunder mulighed for leasing af færgen til en anskaffelsespris på 41 mio. kr., var. rente og 20 % restværdi).
- d. Det kommunale tilskud til Samsø Rederi for perioden 2020 – 2023 for drift af to ruter ml. Samsø og Jylland godkendes med afsæt i løsningsforslag 1a-1c og de interne forskydninger, der opstår imellem de to ruter på baggrund af ”kannibalisme”, tilskudsfor skydning samt finansiering.
- e. Det godkendes, at Samsø Rederi i regnskabsår 2019 oparbejder en opsparing på 3,73 mio. kr. ud fra de i tabel 4 angivne forhold, som overføres øremærket til 2020.
- f. Der budgetlægges i 2020 og overslagsår med et forøget tilskud til nedsættelse af billetpriser (landevejsmidler) på 1,1 mio. kr. i alle budgetår. Endvidere budgetlægges der med et forhøjet §21-tilskud fra budgetår 2022.
- g. Det godkendes, at den manglende finansiering på 2,75+1,4=4,15 mio. kr. afsættes til budgetlægning for 2020 til 2023 i de respektive budgetår med finansiering fra de 10 mio. kr., som Samsø Kommune modtager ekstraordinært som ø-tilskud i 2019. Der afsættes en yderligere buffer på 2,35 mio. kr. til evt. sejlads i perioden november 2020 til februar 2021 eller andre indsatser i forbindelse med hurtigfærgeprojektet. Beløbet bliver finansieret fra de 10 mio. kr., som Samsø Kommune modtager ekstraordinært som ø-tilskud i 2019.
- h. Projektet evalueres løbende, dog med faste evalueringspunkter i oktober 2020, januar 2021 og januar 2022.

For stemte: Marcel Meijer, Helle Hansen, Michael Kristensen, Ruth Lange, Stefan Wolffbrandt og Ulla Holm.

Imod stemte: Carsten Bruun, Henrik Kjær, Søren Wiese, Per Urban Olsen og Mette Manstrup.

Undlader at stemme: ingen.

Forslaget er dermed vedtaget.

C og V har følgende mindretalsudtalelse:

” Med baggrund i et efter vores vurdering urealistisk højt passagertal med deraf følgende risiko for milliontab for Samsø Kommune, såfremt dette passagerantal ikke opnås, stemmer C og V imod forslag om indsættelse af hurtigfærge til Aarhus. C og V vil endvidere påpege, at Samsø Kommunes lånefinansiering gennem Kommunekredit stadigvæk er uafklaret og dermed også projektets samlede økonomi. C og V anser samtidig planen om indsættelse af en dieseldrevet hurtigfærge for at være i modstrid med mange års arbejde som VEØ samt arbejdet henimod at blive fossilfrit samfund i 2030. Med fuldt implementeret fartplan vil hurtigfærgen komme til at forbruge ca. 768.000 liter dieselolie om året, hvilket C og V anser for at være en foruroligende forøgelse af miljøbelastningen antallet af samsinger taget i betragtning.”

Punkt 267: Indkøb af hurtigfærge til Sælvig-Aarhus-ruten - ØU - KB

Indkøb af hurtigfærge til Sælvig-Aarhus-ruten - ØU - KB

267. Indkøb af hurtigfærge til Sælvig-Aarhus-ruten - ØU - KB

Sagsnr.: 741-2019-818

Dok.nr.: 741-2019-3078

Sagsbeh.: CK

Åbent

Problemstilling:

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet at igangsætte en udbudsproces vedrørende bygning af en hurtigfærge til eventuel indsættelse på ruten Sælvig–Aarhus, såfremt denne rute besluttet igangsæt. Der skal nu tages stilling til de indkomne bud.

Sagsfremstilling:

Der har både i 2016 og 2018 været startet op med en hurtigfærge mellem Samsø og Aarhus i privat regi. Begge gange med en ældre hurtigfærge, som havde store driftsmæssige udfordringer med teknik og regularitet, hvilket i kombination med manglende økonomisk beredskab førte til lukning af ruten.

Der er forud for udbuddet gennemført en omfattende markedsundersøgelse omkring grundlaget for ruten og foretaget en markedsafdækning af muligheder for en ny hurtigfærge.

Samsø Rederi har i november 2018 – januar 2019 gennemført et åbent EU-udbud af en hurtigfærge via Kammeradvokatens udbudsplatform og med assistance fra OSK Shiptech i Aarhus. Resultatet af udbuddet var, at 2 værfter bød på opgaven: Damen Shipyard med et bud på 56 mio. kr. og Afai Southern Shipyard med et bud på 37 mio. kr. Begge bud opfyldte udbudskriterierne med hensyn til skibets udformning, design og værfternes økonomiske formåen, garantier og certifikater. Buddet fra Afai Southern Shipyard var det mest attraktive bud af de to modtagne. Det andet bud var 37% dyrere end Afai Southern's bud, når der laves en samlet vægtning af pris (vægtning 60%), brændstofforbrug i 10 år (vægtning 25%) og motorvedligehold i 10 år (vægtning 15%). Buddet fra DAMEN havde leverance i september 2020 i Tyrkiet og buddet fra Afai havde leverance 20. maj 2020 i Kina.

Der blev med udgangspunkt heri indledt forhandlinger med Afai Southern Shipyard i Kina, som nu er tilendebragt og klar til underskrift.

Hurtigfærgen er designet af Incat Crowther i Australien, som står bag næsten 500 designs og på nuværende tidspunkt 89 hurtigfærger i produktion på 18 værfter over hele kloden. De har fået bygget 50 af deres designs i Kina til dato, og er tilfredse med kvaliteten på dette værft.

I selve designet har Samsø Rederi bedt om at få lagt ekstra aluminium i skroget i forhold til det, der var tilbudt i første omgang, så det bliver stærkere og mere stabilt. Dette på bekostning af ekstra topfart på op til 32 knob, som vi alligevel ikke har behov for på ruten. Strukturen og styrken af skroget, og ikke mindst propellerne, vil således blive designet ud fra max. hastigheden på 29,5 knob, der var sat som topfart i udbuddet.

Bygning af en hurtigfærge i Kina er meget forskellig fra bygning af en færge i Nordeuropa, som var tilfældet for PRINSESSE ISABELLA. Værftet Afai Southern Shipyard i Kina har siden starten i 1992 bygget 89 aluminiumsskibe, heraf 30 skibe til eksport. Hurtigfærgen til Samsø vil være den første, som Afai bygger som passagerhurtigfærge til Europa, hvilket man på værftet er meget opmærksom på.

Værftet er certificeret efter ISO 9001 (kvalitetsledelse) og ISO 14001 (miljøledelse) standarderne. I den ene standard er også indbygget en standard for medarbejdernes rettigheder. Værftets forsknings- & udviklingsafdeling er udpeget som udviklingscenter for bygning af skibe i aluminium i Kina, og har også egen designafdeling. Værftet er henholdsvis ejet af Kinas største værftsgruppe CSCI og verdens største rederi COSCO. Begge er igen ejet 100% af den kinesiske stat.

Besøget på værftet viste et meget velorganiseret og rydeligt værft, som har godt styr på produktionen af aluminiumsskibe. På de skibe, som var under produktion, var der net og afspærringer, og medarbejderne bar personlige værnemidler. Ved gennemgang af lagre og haller var kvaliteten af produkterne på hylderne høj, og der var en meget fin orden.

Der er i udbuddet krævet vesteuropæisk standard med mulighed for dag til dag-service for alle vigtige komponenter, dvs. at der skal være reservedele og servicemedarbejdere tæt på Danmark. Samtlige 315 dele / leverandører, der bruges til skibet, er derfor udvalgt og godkendt af Samsø Rederi og rederiets rådgivere.

Rent fagligt er aluminium i forhold til stål et noget anderledes materiale at arbejde med. Det kræver høj faglig standard, især med svejsearbejdet, at bygge et let og stærkt skib. Værftet har sin egen designafdeling, som kontrollerer, at alle dele og det samlede design overholder specifikationerne. Alle dele til skibet bliver af værftet vejet og kontrolleret op imod designet, inden de bliver svejst eller monteret på skibet.

Følgende er gjort for at få den bedst mulige brændstoføkonomi og mindst mulige miljøpåvirkning for hurtigfærgen:

- Verdens førende designer af mindre hurtigfærger, australske Incat Crowther har designet hele færgen, for at få det mest optimale design på skroget og dermed den bedst mulige brændstoføkonomi.
- Motorerne i skibet er de mest moderne MAN-motorer på markedet og er af tysk fabrikat. Det samme er gearkassen i skibet.
- Propellerne bliver designet og produceret specielt til færgen og den marchhastighed, som skibet skal sejle med på ruten. Fabrikanten ligger i Japan og regnes blandt verdens bedste på området.
- Der er lagt vægt på et let design – men samtidigt holdbart.
- Den mindst mulige påvirkning af miljøet med hensyn til bølger og støj inde og ude.

Hvilke faciliteter indeholder hurtigfærgen - hoveddata:

Hurtigfærgen er 35 meter lang og 10 meter bred, hvilket sikrer, at den kan sejle komfortabelt, selv i blæsevejr på op til 16 m/s. Skibet er fra starten indkøbt med et aktivt system, som sætter finner ned i vandet for at modvirke skibets rulning i blæsevejr. Dette vil reducere en eventuel søsyge, når det blæser på Kattegat.

Der er plads til 296 passagerer og 4 besætningsmedlemmer og derudover er der 44 stole på det åbne dæk på 1. sal. Der er plads til 75 cykler og barnevogne på færgen. Der er tre ind- og udgange på hver side af skibet, som kan bruges samtidigt, hvilket sikrer en kort og effektiv operation i havn.

Ved indretningen af hurtigfærgen er der set meget på de behov, som passagerne har på PRINSESSE ISABELLA, og det er forsøgt at få disse integreret på hurtigfærgen.

Skibet er indrettet med en lille cafe på nederste dæk, hvor der på alle turene vil være mulighed for at købe forfriskninger og snacks til turen. Der er ligeledes wifi ombord og strømudtag/USB-ladestik i stort antal. Alle sæderne er behagelige sæder med læderbetræk og en nedklappelig bakke af metal fastgjort på sædet foran. Dette gør, at man kan nyde sin mad og drikkevarer uden at skulle sidde med det i hånden. En bærbar computer / tablet kan også stå på bakken.

Der er afsat to stoleområder til passagerer, der rejser med hunde – et i hvert side. Rejser med hunde er i vækst, hvilket tydeligt ses på PRINSESSE ISABELLA. Der er også afsat en skærm til børne-tv med tilhørende pladser oppe foran i færgen.

På nederste dæk er der dedikeret et område til borgere, der har været til ambulans behandling på sygehus. Der er mulighed for at trække et gardin rundt om disse siddepladser således, at man kan sidde lidt i fred, hvis man trænger til det efter behandling på sygehuset.

Der er afsat plads til fire kørestole på nederste dæk og tilhørende toilet, en god og bred ind- og udgang i færgen til både almindelig og elektrisk kørestol.

Der er god ventilation i skibet samt varmedyser ved vinduerne, som modvirker kuldestråling og dug på vinduerne. Der er langs vinduerne på underste dæk smalle borde, så der f.eks. kan arbejdes under overfarten. Der er tænkt på, at lyset kan tændes i sektioner, således at pendlere på den første tur om morgenen kan sidde i dæmpet belysning.

Hvad skal der laves af faciliteter i Aarhus og Sælvig:

I Aarhus bliver anløbsstedet på den nordlige side af Dokk1, og i Sælvig bliver anløbsstedet ud for opmarchpladsen, hvor der tidligere var en gammel træbro. Begge steder bygges solide flydebroer af beton, som har alle faciliteter indbygget. Dette gør, at hurtigfærgen og "kajen" altid ligger ud for hinanden og dermed sikrer en god adgang for kørestole, barnevogne, cykler etc. Fra flydebroen og op til kajen laves en gangbro, med en svag stigning på max 5%, uanset der er høj- eller lavvande.

Tidsplan for leverance og indsættelse af hurtigfærgen:

I budet fra Afai-værftet var leverancen sat til 20. maj 2020 i Kina. Efter forhandlinger med Afai-værftet i Kina er leverancen nu fremrykket til 3. april 2020 i Kina.

Der beregnes ca. én måned til hjemsejlad på et specialskib med leverance i Rotterdam, og derfra videre sejlad til Aarhus med ankomst ca. 15. maj.

I den følgende måned skal rederiet uddanne skibets personale efter reglerne for hurtigfærger, og de skal opnå rutine i anløb i Aarhus og Sælvig. Når det er en hurtigfærge, er der helt specifikke krav til besætningen med antallet af sejlede

timer, inden man må sejle skibet med passagerer. Skibet og besætning gennemgår ligeledes prøver og test af udstyr, hvilket skal godkendes af Søfartsstyrelsen, inden skibet kan gå i drift. Hurtigfærgen kan være i drift på ruten fra 15. juni 2020, hvis der ikke opstår forsinkelser.

Forsinkelser i levering:

Der kan opstå forsinkelser i leveringen af færgen, når over 300 forskellige komponenter/leverandører skal leveres i rette tid til konstruktionen af færgen. Bygning af en hurtigfærge er betydeligt mere ” simpel”, end bygning af en traditionel færge, som har væsentligt mere teknologi i sig. På trods af dette er der dog stadig risiko for, at leveringen kan blive forsinket.

Der kan også opstå forsinkelser ved tegningsgodkendelse og hjemtransport med specialskib.

Kvalitetskontrol og tilsyn:

Den danske Søfartsstyrelse administrerer de danske krav til hurtigfærger, og et udpeget klassifikationselskab udfører kontrol af tegninger og materialer.

Da bygningen af færgen foregår i Kina, kræver det et tæt tilsyn med værftet 2 -3 gange om ugen. Dette skal foregå på samme måde som med tilsynet af PRINSESSE ISABELLA, som var meget effektivt og årsagen til den høje slutkvalitet på skibet. En ekspert i hurtigfærger vil gennemgå alle tegninger for at sikre, at skibets konstruktion er på plads. Der vil ske lokale tilsyn med byggeriet 2- 3 gange pr. uge fra start til slut. Designfirmaet vil også lave kontrol af, om det udførte arbejde stemmer 100% overens med deres design.

Da der nu findes et rederi med erfarne medarbejdere, i modsætning til da PRINSESSE ISABELLA blev bygget i Polen, så vil rederiet også deltage i kontrollen af hele byggeprocessen og de planlagte tests.

Inden skibet overtages på værftet, vil det blive testet efter et på forhånd bestemt og godkendt program. Når skibet kommer hjem til Danmark, skal rederiets brug af skibet også testes af Søfartsstyrelsen og godkendes. Da skibet er under HSC koden (High speed code), skal der gennemføres en miljøgodkendelse af skibet på ruten og dets påvirkninger på bølger, støj og fauna. Rederiet skal også have udvidet sit D.O.C.-certifikat til at drive rederi med et H.S.C-certifikat til hurtigfærger.

Rederiet har valgt, at der skal indsættes en del udstyr tilpasset danske standarder i hurtigfærgen, når den kommer hjem, for at opnå hurtig service og mulighed for reparation af udstyret.

Lovgrundlag:

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter.

Historik:

KB 9. oktober 2018, sag 197: Beslutning om et udbud af en hurtigfærge mellem Sælvig-Aarhus.

KB 23. januar 2018, sag 46: Beslutning om proces for markedsanalyse for en hurtigfærgerute mellem Sælvig og Aarhus.

KB 20. juni 2017, sag 826: Orientering vedr. undersøgelse af kommunens rettigheder i forhold til eneret på besejling af ruten Samsø-Aarhus.

KB 20. juni 2017, sag 811: Beslutning om igangsættelse af forundersøgelse vedr. behov og muligheder for en fast rute mellem Samsø og Aarhus i samarbejde med Aarhus Kommune.

Løsningsmuligheder:

1. At der indgås kontrakt på bygning af en hurtigfærge fra Afai Southern Shipyard som beskrevet i sagsfremstillingen.
2. At der ikke indgås en kontrakt på nybygning af en hurtigfærge.

Økonomi:

Færgens pris fra værft er 35,3 mio. kr.

Køb og montering af udstyr efter danske standarder efter hjemkomst: 0,6 mio. kr.

Tegningsgodkendelse, byggetilsyn og egen kontrol: 1,7 mio. kr.

Hjemtransport af skib fra Kina: 2,6 mio. kr.

Miljøgodkendelse af færgen og ruten i Danmark: 0,5 mio. kr.

Pulje til uforudsete udgifter: 0,3 mio. kr.

Den samlede pris for færgen er derfor 41,0 mio. kr.

Indstilling:

Under forudsætning af, at Kommunalbestyrelsen beslutter at oprette en hurtigfærgerute til Aarhus, indstiller færgedirektøren, at der indgås kontrakt med Afai Southern Shipyard om bygning af en hurtigfærge til ruten

(løsningsforslag 1).

Beslutning i Økonomiudvalget, den 7. februar 2019:

Fraværende: Ingen

Sagen oversendes til behandling i Kommunalbestyrelsen uden anbefaling fra Økonomiudvalget.

Bilag

741-2019-3069 Bilag: Oversigstegning af færgen fra Incat Crowther - Afai Southern Shipyard

741-2019-3076 Bilag - Billeder hurtigfærge

Bilag

Bilag - Billeder hurtigfærge

Bilag: Oversigstegning af færgen fra Incat Crowther - Afai Southern Shipyard

Punkt 267: Beslutning

Beslutning i Kommunalbestyrelsen, den 7. februar 2019:

Fraværende: Ingen

Der blev begæret afstemning om færgedirektørens indstilling, at der indgås kontrakt på bygning af en hurtigfærge fra Afai Southern Shipyard, som beskrevet i sagsfremstillingen (løsningsforslag 1):

For stemte: Marcel Meijer, Helle Hansen, Michael Kristensen, Ruth Lange, Stefan Wolffbrandt og Ulla Holm.

Imod stemte: Carsten Bruun, Henrik Kjær, Søren Wiese, Per Urban Olsen og Mette Manstrup.

Undlader at stemme: ingen.

Forslaget er dermed vedtaget.

Der gives en anlægsbevilling på 41,0 mio. kr. til byggeprojektet.

C og V har følgende mindretalsudtalelse:

” Med baggrund i et efter vores vurdering urealistisk højt passagertal med deraf følgende risiko for milliontab for Samsø Kommune, såfremt dette passagerantal ikke opnås, stemmer C og V imod forslag om indsættelse af hurtigfærge til Aarhus. C og V vil endvidere påpege, at Samsø Kommunes lånefinansiering gennem Kommunekredit stadigvæk er uafklaret og dermed også projektets samlede økonomi. C og V anser samtidig planen om indsættelse af en dieseldrevet hurtigfærge for at være i modstrid med mange års arbejde som VEØ samt arbejdet henimod at blive fossilfrit samfund i 2030. Med fuldt implementeret fartplan vil hurtigfærgen komme til at forbruge ca. 768.000 liter diesellole om året, hvilket C og V anser for at være en foruroligende forøgelse af miljøbelastningen antallet af samsinger taget i betragtning.”