

"FÆRGEN ER I HAVN OM FÅ MINUTTER"

Sommeren går på hæld, og måske har du været på besøg på en ø, måske endda ø-hop? Men *færgerne sejler til de danske småøer året rundt*, og det er ikke uden udfordringer for kommunerne. Både i forhold til økonomi og klimaregnskab. KL samarbejder med Færgesekretariatet om at sikre stabil og sikker færgefart.



vice- og anlægslofterne. Det udfordrer selvsagt kommunerne.

Derfor er der brug for statslig investeringsstøtte. Otte kommuner har indtil videre fået puljemidler på ca. 300 millioner kroner fra statens grønne pulje til at omstille færgefarten til mere grønne løsninger. Det er investeringsstøtte, så kommunerne kan få nye færger, der ikke belaster klima og miljø som nu. Men kommunerne skal stadig til lommerne og prioritere færgerne over andre kommunale opgaver.

Folketinget har allerede besluttet en ny færgepulje på 100 millioner kroner. Den åbner dog først i 2028.

NYE KLIMAVENLIGE FÆRGER

"Hvem kan sejle foruden vind? Hvem kan ro uden årer?" Ja, det er nok ikke den vej, vi skal gå, hvis vi vil have høj forsyningssikkerhed. Og så alligevel. Færgesekretariatet har indgået et innovationspartnerskab med Odense Maritime Technology og PensionDanmark om udvikling af grønne standard el-færger. En standardmodel, der er en national standard, men hvor der er mulighed for en lokal tilpasning. Det er ikke et paradoks. Det betyder, at færgen kan tilpasses lokale ønsker i forhold til fx størrelse og indretning, men hvor færgen er kendt, så kommunerne også kan hjælpe hinanden f.eks. ved at låne besætningsmedlemmer eller besejling, hvis ens egen færge er på værft. Det bidrager til effektivitet og forsyningssikkerhed.

Færgerne findes ikke endnu, de skal først udvikles. Her er det en fordel også for forsyningssikkerheden, hvis flere går sammen. Samarbejde har hele tiden været kongstanken bag Færgesekretariatet. Ved at stå sammen er man fælles om udviklingsomkostningerne, så alle ikke skal starte forfra

"Færgen er i havn om få minutter" har du måske hørt i løbet af sommeren eller hele året rundt for den sags skyld? Færgen sejler ikke og kommer ikke i havn af sig selv. Det stiller krav til både færge, skibsfører og havneanlæg, at færgen kommer sikkert frem og tilbage og passagererne godt videre.

Ved du, at vi har i alt 65 indenrigsruter i Danmark? Nogle er private, nogle sejler på statslig koncession, og 2/3 er kommunale genvejsfærger og ø-færger. Passagergrundlaget er typisk ikke tilstrækkeligt til, at der er konkurrence om at få lov at servicere de mindre øer. Men det gør ikke forventningerne til servicen hos øboer og andre mindre.

Der er politisk ønske og vilje i kommunalbestyrelserne til, at borgere og erhverv skal kunne bosætte sig i alle dele af landet og i alle dele af kommunen. Og ligesom den øvrige kollektive transport, er også færgefarten udfordret, hvilket ikke gør det lettere, når der ikke er noget alternativ til færgen. Derfor samarbejder Færgesekretariatet og KL om udvikling af ø-færgefarten.

Færgesekretariatet er etableret med en politisk aftale og får finansiering gennem en statslig forhøjelse af ø-tilskuddet. De 18 medlemskommuner har ø-færger og får andel i ø-tilskuddet. Herudover er der ø-kommunerne, som er selvstændige kommuner.

DE GRØNNE PULJEMIDLER

Ø-færgerne er generelt gamle og traditionelle dieselfærger, samtidig med at de sejler rigtig meget. Deres klimapåvirkning er derfor relativt stor i en kommunal sammenhæng, hvor de kan udgøre op til halvdelen af kommunens eget CO₂-udslip. Nye færger, der sejler på el, kan derfor være et væsentligt bidrag, når kommunernes ambitiøse klimaplaner skal omsættes til klimahandlinger.

Men færger er rasende dyre. Og skal det være en ny el-færge, er den typisk 30 pct. dyrere end en traditionel dieselfærge. Ca. 100 millioner for bare én færge afhængig af størrelsen. Og ikke nok med at midlerne skal findes, der skal også være plads i den almindelige kommunale økonomi under ser-



TEKST /

JAN FRITZ HANSEN
Sekretariatsleder,
Færgesekretariatet



TEKST /

NETE HERSKIND
Chefkonsulent,
KL



Foto: Nete Herzhind

REKRUTTERING

Der er i øjeblikket beskæftiget ca. 400 søfarende i den mindre danske indenrigsfart. Uden at fornærme nogen, så er det søfarende med lang erfaring dvs. også noget op i årene, og det kniber allerede nu med nye ansøgere. Marstal Navigations-skole på Ærø har sammen med erhvervet, herunder Færgesekretariatet, KL og FOA, derfor udviklet en særlig færgenavigatøruddannelse til de små færges.

Sikkerheden skal være i top. For Søfartsstyrelsen, som kommer på passagerskibe hvert eneste år og kontrollerer, er sikkerheden for passagerer og besætninger med deres egne ord altoverskyggende. Men der er enighed om, at der ikke er brug for helt de samme kompetencer til at sejle i pendulfart i kendt, indre farvand, som kræves for at sejle et stort containerskib på verdenshavene. Der skal også være fokus på kundebetjening og sejlad- og energioptimering. Derfor den nye uddannelse.

Håbet er, at den kan tiltrække nye folk, som har mod på livet til søs. Uddannelsen består af 25 ugers uddannelse på Marstal Navigationsskole og 26 ugers praktik på en ø-færge. Foreløbig har man evalueret de to testår gange positivt, og skolen har derfor søgt om, at uddannelsen bliver permanent ■

og tage alle børnesygdommene på hver deres projekt, eller en enkelt first-mover skal tage alle udviklingsomkostninger, og resten kører lidt mere på frihjul. Ved at stå sammen og deles om udviklingsomkostningerne, kommer projektet hurtigere fra start og får hurtigere en større udbredelse.

Uanset hvordan vi vender og drejer det, er ny færgeteknologi ikke en spidskompetence i den enkelte kommune, men ved at stå sammen om ny teknologi kan vi nå rigtig langt. Kommunerne opnår stordriftsfordele, hvilket også giver sig udslag i at sikre et fælles

reservedelager og bedre serviceordninger, når der er flere, der skal betjenes. Målet er, at færgen er i havn om få minutter og ikke bliver i havn, mens man venter på at få specialfremstillet en reservedel af ældre dato. Forsyningssikkerhed, effektivitet og lavere klimaaftryk er kommunernes mål, og det mål forfølges i samarbejde med Færgesekretariatet.

Otte kommuner har som skrevet fået grønne puljemidler. De fem første har allerede indgået indkøbsaftale og er i gang med at tilpasse færgen til de lokale forhold. De tre sidste arbejder målrettet på sagen.