

Notat vedrørende sene afgange færgefarten Orø-Holbæk

Orø-Holbæk Overfarten

Formål

Dette notat redegør for muligheder og konsekvenser ved indførelse af senere afgang på Orø-Holbæk Overfarten, herunder beredskabs-, drifts- og personalemæssige samt økonomiske forhold.

Samlet vurdering (konklusion)

Det vurderes samlet set, at indførelse af senere afgang er vanskeligt at implementere inden for de nuværende rammer. Løsningen indebærer udfordringer i forhold til bemanning, hviletidsregler, økonomi og beredskab. Derudover er det for nuværende tvivlsomt, hvor stor efterspørgslen på senere afgang reelt er, hvilket ligeledes gør det vanskeligt at vurdere, de økonomiske konsekvenser i forhold til det øgede serviceniveau. Tidligere erfaringer peger på et begrænset reelt behov for senere afgang.

Beredskabsmæssige konsekvenser

En senere afgang vil indebære, at overfarten ikke længere er standby for beredskabssejlad i Holbæk fra kl. 22:30.

Dette vurderes, alt andet lige, at:

- Førringe beredskabet
- Medføre potentiel forlænget responstid ved hændelser
- Være uhensigtsmæssigt i forhold til beredskabsopgaven og den gældende beredskabsaftale
- Aftalegrundlaget mellem Holbæk Kommune og Region Sjælland understøtter ikke en løsning, der svækker beredskabet.

Hviletidsregler og aftaleforhold

Indførelse af en senere afgang vil nødvendiggøre indgåelse af en ny hviletidsaftale. En sådan aftale kræver godkendelse fra både FOA og Søfartsstyrelsen. Den nuværende sejlplan ligger allerede tæt på grænserne for de gældende hviletidsregler, hvilket begrænser det fleksible råderum væsentligt. Sagt forenklet, så betyder det, at det er begrænset hvor meget der kan ro-

keres rundt på medarbejdernes arbejdstid. På den baggrund vurderes det som meget usikkert, om en ny hviletidsaftale vil kunne opnå godkendelse inden for en rimelig tidshorisont, eller overhovedet vil kunne godkendes.

- En senere afgang vil kræve indgåelse af en ny hviletidsaftale.
- Aftalen skal godkendes af både FOA og Søfartsstyrelsen.
- Den nuværende sejlplan ligger allerede tæt på grænserne for de gældende regler og dermed vil det kræve tilførsel af yderligere ressourcer for at kunne sejle de senere afgange.
- Det vurderes som meget usikkert, om en ny aftale kan opnå godkendelse.
- Et realistisk bud på behandlingstid vil ligge på minimum tre måneder, uden komplikationer.

Bemanding og rekruttering

Uden en godkendt hviletidsaftale for den nuværende besætning vil en senere afgang i tidsrummet kl. 22:30–23:30 forudsætte tilgængelighed af yderligere personale på dette tidspunkt, såfremt der ikke ændres i den nugældende vagtplan, hvilket vurderes som en uholdbar løsning. Personalet på Orøfærgen er glade for den vagtplan der sejles efter på nuværende tidspunkt og en ændring heri vil kunne betyde, at det kan være svære at fastholde det nuværende personale samt rekruttere nyt personale fremadrettet.

- Minimumsbemandingen er én skibsfører og én styrmand, men i praksis vil der ofte være behov for to skibsførere.
- For en robust løsning vil det være nødvendigt at rekruttere minimum yderligere to – optimalt fire – navigatører for at sikre to hold.
- Det vurderes som en nærmest umulig opgave at rekruttere personale, som fast kan sejle to timer på dette sene tidspunkt.

Økonomi – fuld løsning (alle ugens dage, ét hold)

Personaleudgifter

- Skibsfører: ca. 130.000 kr. årligt (7/37 af årsværk)
- Styrmand: ca. 115.000 kr. årligt (7/37 af årsværk)
- **Samlet årlig lønomkostning (minimum): ca. 245.000 kr.**

Driftsudgifter

- Brændstofforbrug: En dobbeltafgang forbruger ca. 55 liter brændstof, 7 dobbeltafgange pr. uge svarer til en årlig merudgift på ca. **202.020 kr.**
- Hertil kommer øgede vedligeholdelsesomkostninger som følge af længere driftstid og øget slitage på maskineri.

Alternativ løsning: dobbeltture lørdag og søndag morgen afskaffes

En alternativ tilgang kunne være at reducere fartplanen med en dobbelttur lørdag og søndag morgen for bedre at kunne imødegå hviletidsreglerne.

Godkendelse af en ny hviletidsaftale vurderes fortsat som usikker.

Erfaringer fra tidligere forsøg

Senere afgang blev afprøvet fredag og lørdag i en ca. tre måneders periode omkring 2017 – de eneste ugedage, hvor dette operationelt var muligt.

Evalueringen viste:

- Ingen dokumenteret eller stabil efterspørgsel baseret på statistik.
- Ordningen blev derfor indstillet.

Det vurderes, at en sæsonbetonet genindførelse ikke væsentligt vil ændre disse forhold.

Afsluttende bemærkning

På baggrund af ovenstående vurderes det, at indførelse af senere afgang hverken er driftsmæssigt bæredygtig, økonomisk forsvarlig eller forenelig med de gældende hviletids- og beredskabsmæssige rammer. Løsningen anbefales derfor ikke.