

Tre øers tørstige færger

Lolland Kommune har god gavn af SKI's rammeaftale på brændstof til søs. Færgeruterne til Femø, Fejø og Askø kræver næsten hver dag en hel tankbil diesel.

tgj@ski.dk

Nord for Lolland pløjer motorfærgeren »Christine« sig fra morgen til aften gennem bølgerne til og fra Fejø, og skibets to Scania DS1486-dieselmotorer slubrer masser af olie i sig hver vej.

I samme farvand sejler også to lignende færger i pendulfart til øer i Smålandsfarvandet. Ruterne Femø, Fejø og Askø besejles flittigt, og det kræver en hel del brændstof at holde de tre færgers sammenlagt 2540 hestekræfter i konstant aktion.

Derfor får Lolland Kommune næsten hver dag leveret en tankbil med dieselolie til færgerne. I alt koster færgedriften 6,5 mio. kr. i brændstof om året, og kommunen køber dieselolien gennem SKI's rammeaftale for brændstof.

»Vi bruger SKI-aftalen fuldt ud på området, og har en klar besparelse i form af 20 pct. rabat på bulk – dvs. diesel leveret til eget tankanlæg,« siger Louise Agerskov Christensen, indkøber i Lolland Kommune.

Kommunalreformens udfordringer

»Vores politik er: Når vi har en indkøbsaftale,

så er den til for at blive brugt, men siden kommunesammenlægningen i 2006, hvor syv kommuner blev til den nye storkommune »Lolland«, har det været en konstant udfordring at bruge kommunens indkøbsaftaler.

På landjorden er det især kommunens hjemmepleje og den tekniske forvaltning, der kræver brændstof, og her er det ikke så let at få fælles fodslag. Selvom SKI-aftalen er let at bruge og giver besparelser, er det svært at sikre, at de enkelte medarbejdere rent faktisk tanker hos de tre SKI-leverandører.

Vanetænkning og praktik

»Jeg har været vidt omkring for at fortælle om brændstofaftalerne, og agiteret for, at det ikke er i orden bare at tanke hos den lokale, men vi er oppe mod en blanding af vanetænkning og praktiske udfordringer«, fortæller Louise Agerskov Christensen.

Det har bl.a. været en udfordring for indkøberen at argumentere for, at man skal køre en omvej på 12–19 km for at komme til at tanke hos Statoil, Shell eller Q8, som er leverandører på SKI-aftalen. Ikke mindst

fordi OK Benzin har flere tankstationer i yderområderne.

Der er på mange af SKI's rammeaftaler ud fra et prismæssigt aspekt tale om en nøje afvejning af, hvor mange leverandører, der skal kunne handles med, så den udfordring Lolland Kommune sidder med, er ganske reel:

»Ved at bruge alle tre leverandører på rammeaftalen, har vi svært ved at lave statistik over forbruget, og når brugerne samtidig også tanker andre steder, har vi svært ved at følge forbrugsmønstret. Så egentlig ville vi helst nøjes med at bruge én enkelt leverandør, til brandstof på landjorden, ligesom vi bruger Statoil til færgedriften, siger hun videre og tilføjer:

»I øvrigt anser mange leverandører generelt Lolland for at være et yderområde, så desværre får vi reelt en dårligere service på mange indkøbsområder.« ■

► Interesseret i at bruge aftalen?

Læs mere på: www.ski.dk/brændstof



M/F »CHRISTINE«, som sejler til Fejø, og dens søsterfærger M/F FEMØSUND og M/F ASKØ, der tilsammen udgør Lolland Færgefart, pløjer sig gennem vandet med diesel fra SKI's rammeaftale for brændstof.



Rammeaftalen for brændstof

SKI har fastlagt en rammeaftale, der giver offentlige organisationer mulighed for at købe brændstof og fyringsolie med rabat, og som samtidig indfrier pligten til at gennemføre EU-udbud på området.

Lolland Kommune bruger primært SKI-aftalen for brændstof, for at slippe for tidskrævende EU-udbud, men nyder også godt af rabatten på diesel til færgerne.

Der er dog også penge at spare på benzin til kommunens bilpark. Den udgør omkring 10 pct. i forhold til benzinselskabernes listepreiser.