

Lolland Kommune skal spare mange millioner næste år. Besparelseskataloget i Klima-, Teknik- og Miljøudvalget handler bl.a. om færgefarten og indeholder fem spareforslag. De er ikke rar læsning.

Færre afgang

Det værste af forslagene er at skære afgang på færgerne. På Fejø foreslås det at fjerne to gange tur/retur på alle hverdage – sidst på morgenen og først på aftenen (*forslag KTM4*). Det betyder op til 2 timer mellem afgangene på nogle tidspunkter, og den slags er gift for mobiliteten til og fra øen. Vores erhvervsliv har transporter til og fra øen på daglig basis, som helst ikke skal forsinkes en time. Så bliver fx en vareleverance eller en håndværker dyr i ekstra ventetidsbetaling. Og pendlerne til og fra øen risikerer tilsvarende, at arbejdsdagen forlænges med en time.

Og hvad kan færgerne spare på de sløjfede afgang? – ja lønnen til personalet bliver næppe mindre, så det er olieforbruget det handler om. 216.000 kroner om året for alle 3 færger tilsammen. Vi har fra Fejøforeningen kraftigt frarådet kommunen at genere øernes beboere og erhvervsliv på denne måde. Hvis færgen ikke sejler nogenlunde stabilt uden store pauser, risikerer man ekstra forsinkelser ved at skulle vente længe på næste færge.

Konkret handler forslaget for Fejøs vedkommende først om at 2 dobbeltture sidst på morgenen på hverdage

Afg. Fejø	Afg. Kragenæs
07:30	07:55
08:35	09:00
09:20	09:50
10:10	10:50

ændres til 1 dobbelttur

Afg. Fejø	Afg. Kragenæs
07:30	08:00
09:00	09:50
10:10	10:50

Det betyder at der kommer et hul på en halv time mere (i alt halvanden time) fra Fejø, og som det værste et hul på tre kvarter mere (i alt 1 time og 50 minutter) fra Kragenæs. Den længere færgepause fra Fejø vil nok især genere beboere med et formiddagsærinde af øen. En aftale i nærheden omkring kl. 9 kommer til at kræve en times tidligere afrejse fra øen.

Den længere pause fra Kragenæs vurderer vi især vil ramme erhvervslivet, hvor formiddagskørsel til øen skal times så de ikke risikerer at skulle vente længe på at komme over til øen. Det går ud over fleksibiliteten, da fx en håndværker ikke altid kan vide hvornår det foregående job er overstået. Lang ventetid i Kragenæs Havn for at løse en opgave på Fejø vil normalt resultere i en større regning til kunden på øen.

Tidligt på aftenen handler forslaget om at 2 dobbeltture på hverdage

Afg. Fejø	Afg. Kragenæs
17:30	17:50
18:10	19:05
19:25	19:45
20:30	21:00

ændres til 1 dobbelttur

Afg. Fejø	Afg. Kragenæs
17:30	17:50
18:30	20:00
20:30	21:00

Det betyder at der kommer et hul på 2 timer efter afgang fra Fejø 18:30, hvor der nu er færger cirka en gang i timen. Fra Kragenæs lægges der en times længere pause ind efter afgange 17:50. Her vil pausen fra Fejø genere dem som skal af øen til en aftale i nærheden omkring kl. 20, da de må tage næsten en time tidligere afsted.

Fra Kragenæs vil det være rigtig træls at bo på Fejø, hvis man kommer sent fra sit arbejde på fastlandet. Når man ikke færger 17:50 fra Kragenæs, vil der med spareforslaget først være mulighed for at komme til Fejø kl. 20:00.

Vedtages besparelserne, vil de tidlige aftenfærger paradoksalt nok være bedre fordelt i weekenden end på hverdage.

Tre andre spareforslag handler om forskellige mindre besparelser.

Ingen gratis gående og cyklister

KTM1 vil hente 100.000 kr. ved at afskaffe dagene med gratis billetter til gående og cyklister – Æblets Dag, Turismens Dag o.l. Det er billetter, der så vidt vi ved i dag finansieres af tilskuddet til den Blå Landevej. Hvis det er rigtigt forstået vil beløbet som hidtil er brugt fra Blå Landevej, fremover skulle bruges på at nedsætte prisen på andre færgebilletter.

Ved at spare de gratis gående/cykler væk, er der stor sandsynlighed for, at færre vil besøge øerne på disse særlige dage, når vi ikke kan lokke med gratis færge. Det er som følge deraf muligt at øerne vælger ikke at gennemføre nogle af disse særlige arrangementer. Alt i alt forsvinder noget af besparelsen givetvis, idet antallet af betalende gående/cykler ikke vil opveje det beløb som hidtil er trukket fra Blå Landevej tilskuddet. Samtidig vil turisterhvervet og andre på øerne gå glip af noget af omsætningen ved de store begivenheder.

Flere bestillingsafgange

KTM2 handler om at lave bestillingsafgange på alle færger til og fra Femø og Askø, samt på alle aftenafgange (efter kl. 19) til og fra Fejø. Det sparer også brændstof – i alt for 40.000 kr. årligt. Det er sådan set et ganske uskyldigt forslag, for vi ønsker jo heller ikke at en færge sejler tom frem og tilbage til ingen nytte.

Men vi ser helst, at der ikke laves bestillingsafgange på færger som nærmest aldrig sejler tomme, for det er jo en binding ekstra på såvel pendlere som dem der lejlighedsvis skal over med færgen. Det er fx ikke givet at en håndværker på forhånd kan beregne hvor længe en opgave på øen tager, således at færgen retur kan bestilles på forhånd. Eller hvis en øbo uforudset skal hurtigt af øen, er det en væsentlig ulempe hvis det er for sent at bestille netop den færge.

Betaling for gods med færgen

KTM3 skaffer 93.000 kr. i ekstra indtægter ved at tage penge for uledsaget gods. Det er bestemt ikke urimelige priser for fragt som foreslås, men et betalingsystem vil jo give mere arbejde til såvel dem der skal betale som dem der skal administrere at der bliver betalt. Vi har svært ved at se andet end at administrationen af denne ordning nemt kommer til at koste mere end indtægten.

Vi har hørt at ordningen formentlig vil blive administreret således at gods kun kommer med hvis der er betalt for det – altså forudbetaling. Her kan vi godt frygte at fx fødevarer til øens spisesteder kan risikere at vente for længe i Kragenæs Havn og blive fordærvede.

I alt skaffer disse 3 forslag 233.000 kroner hjem ifølge forvaltningens beregninger.

Mindre rabat på værdikortene

Det eneste forslag som handler om et væsentligt beløb er *KTM5* om at formindske rabatten på værdikortene. I dag giver de en rabat på 20-37,5 procent ved forudbetaling af et beløb på 200-1500 kr. Forslaget fra udvalget er at sænke rabatten til 10% på alle værdikort, hvilket giver en besparelse på 1,2 million. Forvaltningen havde i sparekataloget foreslået at rabatten skulle sænkes til 20%, som ville give en besparelse på 909.000 kr.

Værdikortene fungerer i praksis som en omfordeling mellem faste kunder og dem som kun benytter færgerne sjældent, idet det stort set kun er de sidstnævnte som betaler den fulde billetpris. Da billetpriserne er kalkuleret ud

fra at mange bruger værdikort, ville billetpriserne være lavere hvis der ikke havde eksisteret værdikort. Godstransport har deres eget rabatsystem med statstilskud, så de kan ikke betale med værdikort.

På Fejø synes vi det er en god ordning, at de faste beboere/sommerhusejere/pendlere og hyppige gæster kan få rabat, mens andre som kun kommer sjældent, betaler tilsvarende mere. Det er efter samme princip, at man kan købe månedskort/årskort, hvis man rejser rigtig meget. Det princip findes mange steder i kollektiv trafik. Men det er ikke alle som rejser hyppigt nok til at et månedskort/årskort giver mening. Der udfylder værdikortene hullet mellem årskortenes temmelig store rabat og de dyre enkeltbilletter.

Titurskort eller en lignende rabat for hyppige brugere findes en del steder i Danmarks trafik. På broerne får man rabat ved at bruge en brobizz, hos DSB kan man udover de sædvanlige periodekort også købe kort med et mindre antal rejsedage hvis man fx kun skal på arbejde hver anden dag. Blandt andre småø-færger ved vi at Venø har en tilsvarende ordning med værdikort (20% rabat). På Fanø-færgen og Fur-færgen har de titurskort og 50-turskort. Orø har 30-turskort.

Der er øer som har differentierede priser uden at have værdikort. Det gælder fx Fanø og Fur, som har markant reducerede priser for øboere og pendlere til øen samt sommerhusejere, med øboernes pris som den allerbilligste.

Vi synes ikke at en prisstigning på 900.000 eller 1.200.000 kr. alene skal bæres af de faste kunder som bruger værdikort. Det vil være konsekvensen hvis værdikortenes rabat beskæres som foreslået af henholdsvis forvaltningen og Klima-, Teknik- og Miljøudvalget.

Det nuværende system med værdikort har en progressiv rabat. Jo mere man køber værdikort for, jo mere sparer man. Det system er udtryk for en meget gængs rabatfilosofi, og hvis der skal ændres på værdikortenes rabat, bør den progressive skala bevares. Det kunne fx ske ved at sætte alle rabatter ned med samme antal procentpoint. Herved vil det/de billigste rabatkort måske få så lav rabat at det ikke giver mening at opretholde.

Færgerne betales især af statstilskud

Færgefartens regnskaber har igennem de seneste år ligget tæt på at løbe rundt. Tidligere var der mindre statstilskud og dårligere økonomi. Med andre ord er færgefartens drift nærmest betalt af staten og billetindtægterne.

For god ordens skyld resumerer vi lige de årlige resultater af færgefarten de seneste syv år:

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Resultat (mio. kr.)	-5,6	-1,8	-2,6	-1,0	-1,3	+1,8	-0,7

Sommerpakken har de seneste to år fungeret som ekstra statsstøtte, når færgen fik betalt billetterne til alle de gratis gående af staten. Der kom jo flere på grund af at gående passagerer kom gratis over og fordi coronaen holdt danskerne hjemme. Det er nok den væsentligste grund til at færgerne gav overskud i 2020.

Statstilskuddet skævdeles voldsomt mellem øerne

Vi bemærker i regnskabet, at Fejø-overfarten får langt den mindste del af statstilskuddet (14%), selv om vi har langt de fleste beboere (73%) og de fleste betalende færgeskud (56-60% voksne og personbiler).

Ifølge færgefartens regnskab for 2021 er de ø-relaterede udgifter vedrørende Fejø-overfarten 8.755.000 kr. og indtægterne 6.142.000 kr., hvorved Fejø-overfarten har et underskud på 2.613.000 kroner som overvejende dækkes af statstilskuddet. Femø-overfarten har tilsvarende et underskud på 9.248.000 kr. og Askø-overfarten et underskud på 6.242.000 kr.

Fejø er langt fra landevejsprincippet/Den Blå Landevej modsat Femø og Askø

Hvis vi kigger i Folketingets krystalkugle, kommer Den Blå Landevej (eller landevejsprincippet) til at sænke taksterne markant for biler til og fra Fejø, mens taksterne til Askø og Femø i dag er langt tættere på fremtidsperspektivet i Den Blå Landevej.

Ifølge Folketingets vedtagelser om Den Blå Landevej skal en færgebillet til en personbil koste 3,84 kr. pr. km færgen sejler. Det giver en fremtidig billetpris på 23 kr. for en billet til og fra Fejø, hvor prisen i dag er 180 kr. udenfor sommerperioden (og uden olietillægget). Med værdikort D bliver prisen dog 113 kr., hvilket "kun" er små fire gange

så meget som landevejsprincippet tilsiger. Omvendt kan en bilist komme til og fra Femø for 116 kr. med værdikort D, hvilket kun er en smule mere end landevejsprincippet 108 kr. Askø-bilister betaler knap 2/3 mere end landevejsprincippet.

For personer siger Den Blå Landevej at en billet skal koste 21,25 kr. i grundbeløb samt 1,35 kr. pr.km. Her ligger alle tre øer under landevejsprincippet, hvis man bruger værdikort. Det skal dog lige bemærkes, at der i alt fald i ø-kredse er debat om det rimelige i at grundbeløbet skal være der eller i at det kun skal gælde for personbilletter. De angivne priser for landevejsprincippet er nogle år gamle og skal formentlig pristalsreguleres.

Nej til besparelserne

I Fejøforeningen arbejder vi for at ovennævnte besparelser ikke bliver virkelighed. Vi har noteret os at Klima-, Teknik- og Miljøudvalget til besparelserne udtaler at de "finder det uhensigtsmæssigt at lave punktvis besparelser på færgedriften og ønsker at se færgedriften i en større sammenhæng, herunder hvordan en fremtidig elfærge kan indgå i den samlede færgedrift, så der opnås en effektiv og balanceret service".

For at det kan virkeliggøres vil vi opfordre til at stabilitet prioriteres højere end små besparelser som pålægger øernes erhvervsliv og beboere større byrder uden at give væsentlige forbedringer i færgefartens økonomi. Især for de turistvirksomheder som har en svingende økonomi er skiftende billetpriser og andre økonomiske udsving omkring færgerne endnu en belastning, og det samme gælder de øboer som har en lille økonomi.

Vi ønsker dialog med politikerne

Fejøforeningen har inviteret politikerne til konstruktive drøftelser omkring færgerne, og vi er naturligvis interesserede i, at færgefarten løbende udvikler sig i takt med virkeligheden omkring os. Indtil videre har vi dog fået besked om at man ikke ønsker at tale med os, og at vi blot kan indsende et høringssvar eller fremføre vores synspunkter gennem Ø-kontaktudvalget. Vi er meget undrende overfor denne blanke afvisning, især fordi den nuværende udvalgsformand ved flere lejligheder tidligere har forsikret os på Fejø om, at vi altid kunne få hende i tale, hvis vi havde noget vi ønskede at drøfte.

Energitillæg fra 1. juli 2022

Færgepriserne har allerede fået en væsentlig stigning i år på grund af stigningerne i oliepriserne og andre udgifter for færgefarten. Kommunen har valgt at lægge hele merudgiften over på billetpriserne, da kommunen ikke vil tage det som et underskud på driften.

Det er selvsagt alvorligt for Fejø, at taksterne er steget med ca. 25%. Det vil medføre reduceret trafik til og fra øen, hvilket vil skade vores turistaktører. Samtidig er det en ekstra udgift for mange øboere og pendlere.

Fejøforeningens bestyrelse

Anne-Grethe Laursen, Finn Iversen og Vagn Kjær-Hansen

Bilag: Se udvalgets sparekatalog

Her er link til referat fra KTM-udvalgets møde den 30. maj 2022. Det er punkt 3 som handler om budget 2023, og sparekataloget er bilag 2 til det punkt: <https://www.lolland.dk/politik/dagsordener-og-referater/dagsorden?agendaId=28e771bf-61f3-4fd2-bc43-fcdfe71d0748>

Her er direkte link til KTM-udvalgets del af kommunens samlede sparekatalog:
<https://www.lolland.dk/document/a4559f03-0078-445c-9757-556a488a0899>

Sparekatalogets bruttoliste fra forvaltningen var følgende:

Klima-, Teknik- og Miljøudvalget

KTM16 er et alternativt forslag til KTM45, som findes i budgettilpasningskataloget. KTM45 omhandler nedskrivning af budget på Plustur-ordningen.

		2023	2024	2025	2026
KTM1	Afskaffelse af gratis billetter til arrangementer på øerne	-0,100	-0,100	-0,100	-0,100
KTM2	Alle afgange gøres til bestillingsafgange	-0,040	-0,040	-0,040	-0,040
KTM3	Betaling for uledsaget gods til øerne	-0,093	-0,093	-0,093	-0,093
KTM4	Olie og driftstimer besparelse - færre afgange	-0,216	-0,216	-0,216	-0,216
KTM5	Ændringer i rabatsats for værdikort	-0,909	-0,909	-0,909	-0,909
KTM6	Leje af ekstra offentlig toiletvogn på Femø undlades	-0,040	-0,040	-0,040	-0,040
KTM7	Bortfald af tilskud til Femø Jazz	-0,040	-0,040	-0,040	-0,040
KTM8	Besparelse på gadelys – tændingstid og drift	-0,150	-0,150	-0,150	-0,150
KTM9	Blå Flag Strande	-0,130	-0,130	-0,130	-0,130
KTM10a	Offentlige toiletter reduceres i serviceniveau	-0,375	-0,375	-0,375	-0,375
KTM10b	Lukning af offentlige toiletter	-0,750	-0,750	-0,750	-0,750
KTM11	Optimering og ensretning af service på idrætsanlæg	-0,800	-0,800	-0,800	-0,800
KTM12	Reduktion i service på Park og Vejområdet	-1,000	-1,650	-1,650	-1,650
KTM13	Ændring af blomsterudsmykning	-0,100	-0,100	-0,100	-0,100
KTM14	Nedlæggelse af rutekørsel til Døllefjelde Marked	-0,060	-0,060	-0,060	-0,060
KTM15	Nedlæggelse af buslinje 712 – Sommerkørsel til Hestehovedet	-0,110	-0,110	-0,110	-0,110
KTM16	Nedlæggelse af Plustur-ordningen	-0,826	-0,826	-0,826	-0,826
KTM17	Flexitur – øget indtægt via forhøjelse af bytakst	-0,150	-0,150	-0,150	-0,150
	Klima-, Teknik- og Miljøudvalget minimum	-5,139	-5,789	-5,789	-5,789
	Klima-, Teknik- og Miljøudvalget maksimum	-5,514	-6,164	-6,164	-6,164

På mødet 30/5 besluttede Klima-, Teknik- og Miljøudvalget:

*KTM indstiller, at følgende forslag udgår således, at de ikke fremtræder som besparelsesforslag:
KTM6, KTM7, KTM 10a, KTM 10b, KTM 16, KTM 17*

Herudover skal der ske følgende:

KTM 5 ændres til en besparelse på kr. 1.2 mio. grundet ændringer rabatten på værdikort. (Ændres til 10 % for alle typer)

Øvrige besparelsesforslag indstilles godkendt.

Det optages endvidere en merudgift til Park og vej på kr. 0,8 mio. kr. grundet udgifter der er forbundet med nye projekter, hvilket der fremadrettet bør ske en drøftelse med økonomiudvalget om.

KTM-udvalget finder det uhensigtsmæssigt at lave punktvis besparelser på færgedriften og ønsker at se færgedriften i en større sammenhæng, herunder hvordan en fremtidig elfærge kan indgå i den samlede færgedrift, så der opnås en effektiv og balanceret service.