

Hørings svar fra Fejø om Lolland kommunes besparelser på færgerne

Overordnet set

- Fejø er en ø i udvikling og ikke i afvikling: Vi har brug for kommunens hjælp til at sikre, at øen fortsat udvikler sig i positiv retning.
- Analyser viser, at den positive udvikling for Fejø (og andre småøer) er tæt forbundet til basal infrastruktur. Det er færge, indkøbsmuligheder, skole og internet.¹
- Vi har vendt udviklingen og bl.a. reddet skolen. Husene bliver solgt. Det vi lærte under Coronaen giver mulighed for mere arbejde på distancen. Børnetallet stiger. Alt sammen godt for Fejø, men der skal ikke meget til at ændre det. Forringelser i serviceniveauet stiller Fejø svagere i konkurrencen med andre kommuner om nye beboere, erhvervsdrivende og sommerhusejere.
- Spareforslagene er ude af proportioner i forhold til, hvor lille en gruppe mennesker, der bliver ramt af omfattende gener. De rammer og udhuler alle dele af det aktive lokalsamfund, vi har på øen: erhverv, beboere, pendlere og turisme. Er der taget højde for ændret adfærd hos dem, spareforslagene rammer?
- I 2018 blev Fejø Årets Landsby, og i 2022 blev vi (sammen med Femø) nomineret til Årets Ø. Vi glædes sammen, når Fejø bliver fremhævet som et stærkt og attraktivt lokalsamfund i Lolland Kommune.
- I stedet for at afvikle Lolland Kommunes småøer bør vi samarbejde (også med andre småøer) om at få Folketinget til at leve op til sine løfter om den Blå Landevej.

Samlet om spareforslagene

Samlet set vil spareforslagene vedrørende færgedriften (KTM1, KTM2, KTM3, KTM4 og KTM5) være til gene for både erhverv, beboere, pendlere og turisme. De vil give færre turister på sigt - især når olietillægget også har øget priserne. Erhvervene vil opleve længere ventetid på gods og varer samt fordyret transport til og fra øen.

Fejø er et fungerende helårssamfund med alle aldre og befolkningsgrupper: Erhvervsdrivende, familier, pendlere, turismeaktører, sommerhusejere og pensionister. For dem vil ændret service og prisniveau for færgerne betyde forringet indtægt, flere udgifter og øget besvær.

På Fejø har vi brug for at kapaciteten i vores færgetrafik fastholdes. Vi skal bevare vores muligheder for aktivitet og bosætning. At reducere serviceniveauet og øge billetpriser til og fra Fejø vil skade øens liv og udviklingsmuligheder. Skal Fejø's lokalsamfund bevares, går det ikke at færgerne holder længere pauser efter morgen- og aftenmyldretiderne, så beboere og erhvervsdrivende pålægges op til 2 timers ekstra ventetid. Det gør det vanskeligere at være aktiv på arbejdsmarkedet, mens man bor på Fejø, og det gør det også sværere at pendle til øens arbejdspladser.

Fejø er en ø, hvor der sker noget. Der er nye initiativer og udvikling. Vi har netop tiltrukket et lægepar, reddet vores skole og sikret grundlaget på at få flere børnefamilier til øen. Nu skal nye besparelser på færgerne ikke sætte vores udvikling tilbage og begrænse vores muligheder for at få nye tilflyttere til øen.

Vi er fortrøstningsfulde ved, at Klima-, Teknik- og Miljøudvalget har erkendt, at det er "uhensigtsmæssigt at lave punktvis besparelser på færgedriften" (citater fra behandlingen af sparekataloget i udvalget før sommerferien). Men det er jo netop hvad der sker i spareforslagene.

Vi har ikke adgang til beregningerne, men vi er sikre på, at når spareforslagene rammer en så lille gruppe, så vil det unægtelig føre til en ændret adfærd. Det betyder fx at der vil være pendlere til og fra øen som parkerer deres bil i Kragenæs, at der sendes mindre gods eller fragten foregår på en anden måde, og de som får en mindre rabat med værdikort vil besøge øen i mindre omfang. Vi mener derfor at indtægten ved spareforslagene er overvurderet.

Hvorfor skal øerne spare så meget?

Den besparelsesandel som er pålagt færgerne er meget stor set i forhold til KTM-området's samlede sparekatalog:

Faktaboks:

- KTM-udvalget totale besparelsesforslag for øerne: (216 + 100 + 40 + 93 + 1200) = 1,65 mill. Kr.
- KTM-udvalgets besparelsesmål totalt 5,1 mill. kr. Færgernes andel heraf er hele 32%.
- Samtidig udgør øboerne på de 3 øer alene 1,6% af befolkningen i kommunen.

¹ Arbejdernes Erhvervsråd 2019: Danmark i balance: Fremgang på småøerne for tredje år i træk

Det virker endnu mere grotesk, taget i betragtning at færgerne er navlestrengen for øboerne og pendlere til øerne. Hvis øboere og pendlere ikke har råd til at benytte færgedriften med de foreslåede ændringer, er eneste mulighed at afholde sig fra at bruge færgen. Det stiller alt andet lige Fejø i en mere u hensigtsmæssig situation.

Vi er på Fejø flere gange blevet spurgt om alternative besparelser. Her vil vi gerne pege på to muligheder:

- 1) Der kan spares på driften af kommunens veje. Her er et budget på mange millioner om året, og ifølge kommunens budgetter har der i de seneste år været skruet op for vedligeholdelsen af vejene. Det betyder omvendt, at det må være muligt at skrue ned igen i 2023.
- 2) Der bruges mange arbejdstimer på billettering i billethuset, og på mange andre færger benytter man nye muligheder for selvbetjening. Det må også kunne fungere på øerne og give en reduktion i udgifterne.

Kommentarer til de enkelte spareforslag

Færre afgang

Det i særklasse værste af spareforslagene 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? Lønnen til personalet bliver næppe mindre, så det er mest olieforbruget det handler om. 216.000 kroner om året for alle 3 færger tilsammen, og for Fejø's vedkommende kan det ikke være over 40.000 kroner der spares. Vi ser ikke nogen rimelighed i at genere øernes beboere og erhvervsliv alvorligt for denne lille gevinst. Hvis færgen ikke sejler nogenlunde stabilt uden store pauser, risikerer man ekstra forsinkelser ved at skulle vente længe på næste færge.

Prøv at forestille jer at vi genindfører byportene omkring Maribo og låser dem 2 timer hver formiddag og sidst på eftermiddagen, så ingen kan komme ind eller ud af byen. Det er sådan cirka hvad I foreslår at gøre mod Fejø. Husk at der ikke er reelle alternativer til færgen, hvis man skal til eller fra øen.

Konkret handler forslaget først om at disse 2 dobbeltture (vist med gult) sidst på morgenen på hverdage skal væk:

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

De foreslås ændres til 1 dobbelttur (vist med gult):

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 færges pause 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 planlægges 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 fjerne disse 2 dobbeltture på hverdage (vist med gult):

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

De foreslås ændres til 1 dobbelttur (vist med gult):

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. Her vil pausen fx 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 lægges der en times længere pause ind efter afgang 17:50. Så vil det være rigtig træls at bo på Fejø, hvis man kommer sent fra sit arbejde på Lolland eller længere væk. Når man ikke færger 17:50 fra Kragenæs, vil der med spareforslaget først være mulighed for at komme til Fejø kl. 20:00.

Det er ikke kun øens beboere og erhvervsliv som rammes af de færre afgang. Også pendlere til øen vil få forlænget deres transporttid, hvis deres arbejdstid falder sammen med de perioder hvor færger ligger længe stille.

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. De penge kan ikke bare lægges i kommunekassen.

Ved at spare de gratis gående/cyklister 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 en nærliggende risiko at øerne vælger ikke at gennemføre visse af disse særlige arrangementer. Alt i alt forsvinder noget af besparelsen givetvis, idet antallet af betalende gående/cyklister 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, og med færre besøgende vil markedsføringen af øerne mindskes tilsvarende.

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 færger. Det er fx ikke givet at en håndværker på forhånd kan beregne hvor længe en opgave på øen tager, således at færger 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.

Hvis vi kigger på hvor tit færger sejler tom frem og tilbage på aftenafgangene til og fra Fejø, er der stor forskel på sommer- og vinterhalvårene. Det sker meget sjældent fra april til oktober, og hvorfor så indføre en begrænsning i denne periode?

Betaling for gods med færgerne

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 betalingssystem 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 fordærlige varer kan risikere at vente for længe i Kragenæs Havn.

I alt skaffer disse 3 forslag 233.000 kroner hjem ifølge forvaltningens beregninger. Sammen med forslaget om færre afgang er besparelsen på 449.000 kr. årligt, hvilket er godt 5 procent af de samlede billetindtægter. Det synes vi ikke er meget at få ind for til gengæld at besvære øerne med fjernelse af afgang, bøv l med løst gods og bestillingsafgange samt dårligere fremmøde til store begivenheder.

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-færgerne og Fur-færgerne 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.

Færgefartens samlede økonomi

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 færgerne 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 skævdes 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 færgekunder (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 færgerne 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 landevejsprincippetets 108 kr. Askø-bilister betaler knap 2/3 mere end landevejsprincippet.

Denne tabel viser tydeligt, hvordan især Fejø halter langt efter den Blå Landevejs mål:

Overfartspris personbil	Askø	Femø	Fejø
Billetpris udenfor sommertiden	120	185	180
Med rabat (værdikort D)	75	116	113
Blå Landevejs pris (3,84 kr. pr. km)	46	108	23
Blå Landevej prisen i forhold til prisen nu	61%	93%	20%

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.

Blå Landevej er et klart formuleret mål i Folketinget, og så vidt vi ved er planerne stadigvæk at der snart skal evalueres på de hidtidige tilskud. Forhåbentlig bliver resultatet at tilskuddene øges så den Blå Landevej kan realiseres fuldt ud på alle småøerne. Men det kræver, at vi arbejder sammen. På Fejø undrer vi os over, at tilpasningen til den Blå Landevejs priser ikke for alvor er påbegyndt for vores vedkommende.

De høje priser på færgerne til Fejø virker som en ekstra skat på at tage til fastlandet eller besøge øen, som bestemt ikke gavner Fejø's udvikling, hverken bosætning, turisme eller erhvervsliv.

Med venlig hilsen

Fejøforeningens bestyrelse