

Færgesparelserne set fra Fejøl

Hovedbudskaber

- Fejøl 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 Fejøl (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, COVID-19 giver mulighed for mere arbejde på distancen og børnetallet stiger, men der skal ikke meget til at ændre det. Foringelser i serviceniveauet stiller Fejøl 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 Fejøl årets landsby og i 2022 (sammen med Femøl) nomineret til årets ø. Vi glædes sammen, når Fejøl 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.
- Hvis besparelsen skal komme fra småøerne bør vi drøfte en prisforhøjelse som modsvar til serviceforringelse.

Uddybende 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 specielt, når olietillægget også har øget priserne. Erhvervene vil opleve længere ventetid på gods og varer samt fordyret transport til og fra øen.

Fejøl 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 indtægts/udgiftsforringelser eller øget besvær.

På Fejøl har vi brug for at kapaciteten i vores færgetrafik fastholdes og dermed bevarer muligheder for aktivitet og bosætning. At reducere serviceniveauet og øge billetpriser til og fra Fejøl vil skade øens liv og udviklingsmuligheder. Skal Fejøl lokalsamfund bevares, går det ikke at færgen 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 Fejøl, og det gør det også sværere at pendle til øens arbejdspladser.

Fejøl 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 færgen ikke sætte vores udvikling tilbage og begrænse vores muligheder for at få nye tilflyttere til øen.

Vi er fortrøstningsfulde ved, at KTM-udvalget har erkendt, at det er "uhensigtsmæssigt at lave punktvis besparelser på færgedriften" (citater fra behandlingen af sparekataloget i udvalget før sommerferien), og håber, at KTM-udvalget vil genoverveje forslagene.

Vi har ikke adgang til beregningerne, men er sikre på, at når spareforslagene rammer en så lille gruppe, så vil det unægtelig føre til en ændret adfærd, så der fx sendes mindre gods/fragten foregår på en anden måde, og de som får en rabat med værdikort vil besøge øen i mindre omfang.

Om økonomien

Den besparelsesandel som er pålagt færgerne er meget stor set i forhold til KTM'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 færgerne. Det stiller alt andet lige Fejø i en mere uheldig situation.

Detaljer om de enkelte forslag:

KTM 1: En fjernelse/**reduktion i gratis afgang** til og fra øerne vil have konsekvenser: (besparelse **100.000 kr.**)

- Færre besøgende til de store arrangementer. De gratis billetter er med til at lokke flere besøgende til.
- Arrangementer vil få lavere omsætning og give færre indtægter for turismeaktører.
- Besparelsen vil næppe kunne realiseres, idet der ikke kommer det samme antal passagerer og betaler fuld pris.
- Gratis afgang har så vidt vides været finansieret af blå landevejs tilskud, som i givet fald skal gå til andre takstnedsættelser.

KTM 2: **Flere bestillingsafgange**: (besparelse **40.000 kr.**)

- OK for afgang som ikke bruges, men det er meget få som ikke har passagerer på stort set alle dage.
- På Fejø har vi kun registreret få afgang i vinterhalvåret, som ikke bruges.

KTM 3: Betaling for **uledsaget gods**: (besparelse **93.000 kr.**)

- Vil administrationen overstige indtægten? Og besvær for brugerne.
- Fordærlige varer som fragt kan ikke stå længe. Hvordan bliver man opmærksom på om varen er kommet?

KTM 4: At lave **huller i fartplanen** på 2 timer har negativ virkning på en række forhold: (besparelse **216.000 kr.**)

- Erhvervene vil opleve længere ventetid på gods og varer.
- Montører og håndværkere vil komme til at vente på færgen.
- Transport til og fra øen vil blive ufleksible. Fragtbiler som skal hente og aflevere mange steder kan ikke altid beregne tiden så det passer med færgen, og her er 2 timer mellem afgangene lang tid at risikere at vente.
- Arbejder man lidt længere hverdage til eks. kl. 17 vil det være svært at nå færgen kl. 17.50, hvorfor man kommer til at vente til kl. 20. Ingen arbejdspladser er glade når medarbejdere får begrænset deres fleksibilitet hvad angår rådighed. Det kan også ramme pendlere til øens arbejdspladser.

KTM5: Mindre rabat på **værdikort**: (besparelse **1.200.000 kr.**)

- En total prisstigning på 1,2 mill. kr. for faste kunder som bruger værdikort, er voldsom.
- Et rabatsystem med progressiv rabat bør bevares, altså værdikort med størst beløb giver mest rabat.
- Differentierede priser er et alternativ, altså faste reducerede priser for hyppige brugere som beboere, pendlere og husejere, hvor øboer er allerbilligst. Flere øer tilbyder dette f.eks. Omø, Fur, Fanø.

Specielt for Fejø er billettaksterne allerede relativt høje

Den Blå Landevejs mål er langt fra opfyldt på Fejø, hvilket denne tabel klart viser:

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%

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 færgen 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.