

# Fejðforeningens detaljerede kommentarer august 2023 til kommunens foreslåede sejlplaner

## Hverdagsplanen på kort sigt (B5)

### Fejðboere kan ikke møde på arbejde tidligt eller komme sent hjem

Der er to afgang med stort set fast benyttelse som fjernes:

\* 5:30 fra Fejð har i gennemsnit 4 pendlere med hver dag. Deres mulighed for at nå på arbejde så tidligt vil være at tage over dagen før og overnatte på fastlandet, hvilket givetvis vil få nogle til at overveje at fraflytte Fejð.

Det vil alt andet lige være bedre at færgen Christine sejler 5:30 (og 5:45 og 6:05 i stedet for at Askø-færgen tager dem) og i stedet dropper 22:15-afgangen fra Fejð, som kun benyttes af 1 passager i gennemsnit. Det vil betyde at færgen overnatter på Fejð, som er det mest naturlige i forhold til behovet for de tidlige og sene afgang. Tidligt om morgenen skal langt de fleste af øen, og sent om aftenen er det omvendt.

\* 23:40 fra Kragenæs har i gennemsnit 3 passagerer med hver dag. Den tur sørger for at Fejðs beboere kan komme hjem til øen efter et længere aftenbesøg på Lolland eller en aftenvag på job.



*De tidlige og sene færger er vigtige for pendlere på Fejð*

Begge de to nævnte ture benyttes stort set lige meget sommer og vinter, hvilket tydeligt indikerer at der sjældent er tale om turister eller sommerhusejere, som lettere ville kunne vælge en anden afgang. Det er også hvad vores pendlerundersøgelse viser. Nogle af pendlere har indsendt deres eget hørings svar, hvor de detaljeret beskriver deres behov for færger for at kunne passe deres arbejde fra Fejð.

### Kapaciteten halveres i den travleste tid midt på dagen

Midt på dagen er der slet ikke kapacitet nok, når Fejð skal betjenes af Femø Sund og Askø-færgen, og det vil føre til kaos såfremt Christine på denne måde skal holde pause midt på dagen.

Vi har optalt den daglige brug af hver afgang i perioden nov21-okt22 (som er det seneste hele år vi har fået overfartsdata for). Lastbiler og andre større køretøjer omregnes til personbiler (bilenheder) ud fra færgefartens gennemsnitsstørrelser i bookingsystemet (fx en sættevogn fylder for 3 personbiler i længden gange 1,9 i bredden). For hver afgang har vi på denne måde beregnet det samlede antal bilenheder som har taget færgen til eller fra Fejð.

Vedlagte skemaer (*bilag 1 og 2*) viser, hvor mange dage i løbet af en måned at antallet af bilenheder til eller fra Fejð vil være for mange til Askø-færgen, som rummer 14 bilenheder. Røde felter angiver, at det sker mere end én gang om ugen, svarende til mindst 5 hverdage eller 2 weekenddage pr. måned. I sommerperioden april-oktober vil der være 57 hverdage ud af 150, hvor afgang 12:10 fra Fejð vil være overbelagt, såfremt den som foreslået skal sejles af Askø-færgen. For de efterfølgende afgang og for afgangene fra Kragenæs 11:50-13:50 er situationen den samme.

Vi taler altså om at mere end hver tredje hverdagsafgang midt på dagen vil efterlade biler, som ikke kunne komme med færgen. I juli-august måned vil mere end hver anden hverdagsafgang midt på dagen efterlade biler. Det sker allerede af og til at færgen Christine med 30 bilenheder er for lille, og i en sådan situation vil Askø-færgen skulle bruge mere end 2 afgang på at få overført de ventende biler.

Femø-færgens foreslåede dagsafgange til og fra Fejø har samme problem, dog i mindre omfang.

Færgen til og fra Fejø sejler mange lastbiler med fragt til og fra øen, håndværkere i deres varebiler, transporter af korn, afgrøder, sædekorn, foder eller gødning, store landbrugsmaskiner og om sommeren naturligvis ekstra biltrafik med turister. Der er dog også om vinteren mange afgange hvor antallet af bilenheder overstiger Askø-færgens kapacitet, hvilket viser at den megen aktivitet med store biler skyldes erhvervslivet på Fejø og håndværkere til og fra øen - og ikke fx turister til og fra øen.

Den nuværende kapacitet betyder, at håndværkere ikke er skræmte af at tage til Fejø og udføre opgaver. Det betyder, at husene bliver vedligeholdt, at der bliver lagt penge hos håndværkere på Lolland, og at Fejø som helhed fremstår velholdt og attraktiv.



*Når landbruget på øerne skal over med afgrøder, bliver der let fyldt selv på den største færge Christine.*

Det vil være et meget stort problem for Fejø, såfremt kapaciteten fra kl. 11:40 til 15:30 halveres på denne måde. Ved at sejle med færger med halv kapacitet af Fejøfærgens på 4 dobbeltture efter hinanden midt på dagen vil trafikken til og fra Fejø være meget sårbar overfor tilfældige udsving i biltrafikken og overfor den sædvanlige øgede sommertrafik. Det vil være meget skadeligt for såvel erhvervslivet på øen, turismen og beboerne på Fejø, at man meget ofte kan risikere at måtte vente en time ekstra på at komme over.

Nogle turister vil opgive endagsture til øen, såfremt de møder en lang færgekø med udsigt til at måtte vente en time ekstra. Leverandører til øens virksomheder og håndværkere fra fastlandet vil kræve ekstra betaling for ventetid eller i værste fald nægte at levere på øen, når det bliver så meget besværligere. Fejøboere med vigtige ærinder af øen vil være nødt til at tage en time tidligere afsted for fx at kunne være sikre på at nå deres behandling på sygehuset eller til tandlæge. Øens store frugtavlere har et tilsvarende problem, fordi leverancerne skal være fremme på bestemte tidspunkter.

Det er helt uforståeligt, at kommunen foreslår at lade Fejø-færgen ligge stille i så mange timer midt på dagen - netop i nogle timer hvor der er mange passagerer og biler og dermed stor mulighed for at tjene penge hjem til færgefarten. Formålet er at spare 4 timer på besætningens arbejdstid, og det kan med større fornuft gøres på den mindste færge. Det vil også give den enkleste sejlplan, at Christine blot skal sejle til og fra Fejø.

### **Manglende sammenhæng med busserne i Kragenæs**

Hvis færgen sejler fra Fejø i minuttal 15, vil den ankomme til Kragenæs kort tid efter at bussen til Nakskov er kørt. Afgangstiden 11:40 fra Kragenæs er tilsvarende kort tid før bussens ankomst fra Nakskov.

Den kollektive trafik er afhængig af gode skiftemuligheder, og derfor er det vigtigt med sådanne sammenhænge. Færgen er sidste led i transportkæden, hvor Lollandsbanen er tilpasset DSB's køreplaner til og fra Nykøbing, og busserne til og fra Kragenæs hænger sammen med Lollandsbanen i Maribo og Nakskov. Af hensyn til skolebørnene på Fejø som fra 4. klasse oftest skal med busserne til og fra Nakskov bør færgetiderne være tilpasset dem, når Christine sejler i timedrift.



*Der bør også være gode forbindelser mellem færger og busser i Kragenæs, især af hensyn til skolebørnene til og fra Nakskov.*

## **Weekendplanen på kort sigt (B5.2)**

### **Et hul på to timer først på aftenen**

Afgangene fra 17:30 til kl. 20 bliver skubbet rundt, og der fjernes en dobbelttur. Man kan sige at 18:50 fra Kragenæs og 19:10 fra Fejø er fjernet. De har en del passagerer om sommeren; over 20 pr. afgang i juli, omkring 15 i resten af sommerhalvåret, og selv om vinteren er der i gennemsnit 6-7 passagerer. Da besætningen alligevel er på arbejde, er der kun en mindre besparelse ved at undlade at sejle den, og det virker ikke rimeligt i forhold til at der så bliver et hul på 2 timer mellem afgangene fra begge sider.

### **Fejøboere kan ikke komme sent hjem**

Der fjernes en afgang 23:40 til Fejø, som i snit benyttes af 3 passagerer. De vil ikke have mulighed for at komme hjem til øen. Den tur benyttes stort set lige meget sommer og vinter, hvilket tydeligt indikerer at der sjældent er tale om turister eller sommerhusejere, som lettere ville kunne vælge en anden afgang. Der er flere pendlere fra øen, som ikke ville kunne passe deres arbejde uden denne afgang.

### **En skrivefejl**

Afgangene fra Kragenæs 7:50 skal formentlig være 7:20 som den er i dag.

### **Manglende sammenhæng med busserne i Kragenæs**

Hvis færgen sejler fra Fejø i minuttal 15, vil den ankomme til Kragenæs kort efter at bussen til Nakskov er kørt. Det er samme problemstilling som i hverdagssejlplanen ovenfor, dog kører busserne i weekenden kun hver anden time (ulige timetal kl. 9-19).

## **Den langsigtede sejlplan med 2 færger og motorbåd (B6)**

### **Passagerfærge/motorbåd vil ikke fungere for alle bilister**

Der foreslås at 4 afgangene hver vej overgår til motorbåd, således at bilister må stille deres bil i Kragenæs. De to tidlige morgenafgange 5:30 og 6:05 fra Fejø benyttes i snit af 10 pendlere tilsammen på hverdage. Aftenafgangene fra Kragenæs fra kl. 21 og senere benyttes tilsammen i snit af næsten 15 som skal sent hjem til øen.

På de tidspunkter kører bussen på Fejø ikke. Nogle vil derfor være afhængige af at de kan transportere sig på anden vis på øen, og for andre vil heller ikke den løsning være mulig. Det gælder fx håndværkere som har masser af værktøj i bilen eller andet til opgaven, leverandører til eller fra øen, beboere på bostedet Solvang eller handicappede som behøver deres bil. Hjemmehjælpen som skal rundt til flere personer på Fejø vil formentlig have brug for en ekstra bil stationeret på Fejø.

Alt i alt vil passagerfærgen for mange være det samme som ingen færge, altså en de facto indskrænkning af sejlplanen til 6:25-20:45, hvilket vil ramme mange med skæve arbejdstider hårdt.

Hvis færgen Christine skal have indskrænket sin sejltid så drastisk, vil det være en overvejelse værd om den skal sejle 6:05 fra Fejø og i stedet droppe 20:45-afgangen fra Fejø, som det meste af året nok vil benyttes af færre passagerer end 6:05. Det vil betyde at færgen overnatter på Fejø i stedet for i Kragenæs.

### **Færre afgang i eftermiddagsmyldretiden og om aftenen**

Pendulfarten er fjernet i myldretiden eftermiddag. Det betyder en afgang mindre. Da besætningen alligevel er på arbejde, er der kun en mindre besparelse ved at undlade at sejle i pendulfart som i dag.

Der er en lang pause på 2 timer mellem den sidste færgeafgang og motorbådens første aftentur. Den fjernede aftenafgang kl. 21 fra Kragenæs har i årsgennemsnit godt 7 passagerer til Fejø. Antallet varierer tydeligt henover året, idet der om sommeren er næsten 10 passagerer med den afgang, mens der i vinterhalvåret kun er godt 4.

### **Manglende sammenhæng med busserne i Kragenæs**

Hvis færgen sejler fra Fejø i minuttal 15, vil den ankomme til Kragenæs kort efter at bussen til Nakskov er kørt. Det er samme problemstilling som i de kortsigtede sejlplaner ovenfor.