

## Bilag 1

### Fra Public Service opgave til pengemaskine

Den 21. september 2023 traf Lolland Kommune byråd beslutning om "Strategi for Fremtidens Færgesfart" til kommunens tre små øer: Fejø, Askø-Lilleø og Femø.

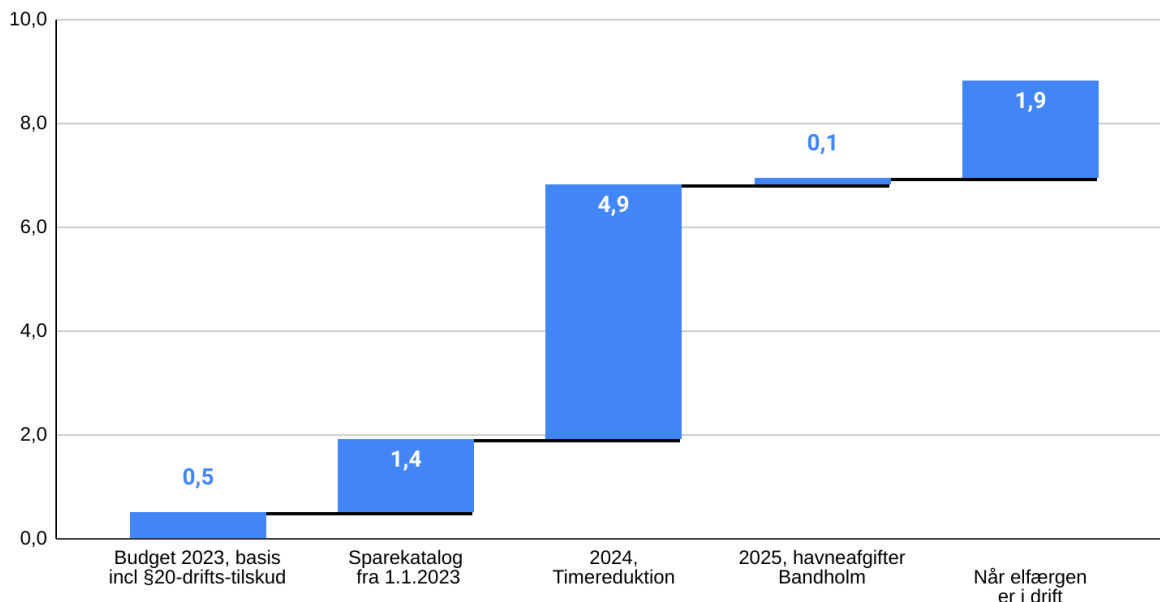
Strategien skal, med kommunens egne ord "indebære færre antal færger, ændrede sejlruiter og færre afgang".

Efter Strategien har været i høring, er den blevet tilpasset en smule. Tilpasningerne betyder en lidt langsommere implementering af planen, ligesom visse beslutninger, som eksempelvis retrofitting af Fejø-færgen til el-drift, er udskudt til senere.

Med tilpasningerne reduceres de planlagte besparelser på færgefarten med 0,7 mio. kr. til 6,9 mio. kr., og samtidig udskydes beslutningen om yderligere besparelser på 1 mio. kr. til senere.

Færgestrategien giver herefter Lolland Kommune et årligt driftsoverskud på 8,8 mio. kr. (se figur på næste side). Det svarer til en overskudsgrad på 25%. Dermed kandiderer Lolland Færgesfart til titlen som landets mest velindtjenende offentlige trafikselskab.

## Udviklingen i driftsoverskuddet i Lolland Færgesfart frem til det reviderede strategioplæg er fuldt implementeret



### Bemærkninger

#### Step 1:

Det oprindelige budget 2023 for færgesfarten viste en indtægt til kommunen på 0,5 mio.kr inkl. den del af §20-tilskuddet, der vedrører servicerammen. Dette regnskabsprincip er identisk med det, kommunen anvender ved regnskabsaflægningen for Lolland Færgesfart.

#### Step 2:

I efteråret 2022 vedtog byrådet en række takstforhøjelser på i alt 1,4 mio. kr. Dermed var statens tilskud til den blå landevej endeligt elimineret. Takstforhøjelserne betød en prisstigning på 44% på den billettype, som de fleste øboere og fritidshusejere benytter <sup>1)</sup>

Kilde: Budget 2023 (basis), Lolland Kommune, Ændringsforslag- Budget 2023 vedtaget af byrådet d. 13. okt. 2022, For lag til strategi for fremtidens færgesfart i LK, Supplerende sagsfremstilling til møde i Klima-, Teknik- og Miljøudvalget den 4. september 2023

1)

Lolland Kommune har medio 2023 sænket forventningerne til årets driftsresultat for færgesfarten med 4,7 mio.

Nedreguleringen er primært et resultat af, at prisstigningen på de 44% førte til massiv hamstring af billetter (værdikort) i 2022.

Dette slår igennem som manglende indtægter i 2023.

Ifølge kommunen skal det store overskud bruges til at finansiere den grønne omstilling af færgedriften.

Men denne begrundelse falder fra hinanden, når man ud fra den tilpassede strategi kan konkludere, at de samlede investeringer i "fremtidens færgefart" er 75,75 mio. kr. efter at statens tilskud til den grønne omstilling er trukket fra.

Selv med fuld lånefinansiering af investeringerne i fremtidens færgefart, vil de årlige finansieringsudgifter ikke overstige 5 mio. kr.

## Anlægsinvesteringer i Fremtidens Færgefart

Det samlede investeringsbehov i det tilpassede strategioplæg kan opgøres til netto 75,75 mio. kr. inkl. 25,25 mio. kr. i statstilskud til grøn omstilling.<sup>1)</sup>

Investeringerne omfatter køb af ny el-færge, ladeanlæg samt ombygning af færgelejer.

Provenuet fra salget af færgerne Smålandsfarvandet og Femøsund er ikke indregnet, ligesom evt. omkostninger til sløjfning af færgelejet i Bandholm ikke er medtaget.

Investeringerne kan lånefinansieres i Kommunekredit.

Til illustration udgør den årlige ydelse på et 25-årigt fastforrentet lån på 75,75 mio. kr. i kommunekredit 4,7 mio. kr.<sup>2)</sup>

Herfra skal trækkes den investeringsstøtte, som kommunen årligt modtager som en del af §20-tilskuddet fra staten. Investeringsstøtte udgør 3,4 mio. kr. i 2023

<sup>1</sup>Kommunen har oprindeligt fået et tilskud på 26,25 mio. kr. til anskaffelse af den betydeligt dyrere standardfærge, som markedsføres af Færgesekretariatet. Med 25% tilskud til anskaffelsen af den nye færge i strategioplægget, kan kommunen forvente at beholde 25,25 mio. kr. af det modtagne tilskud

<sup>2</sup>Beregnet med låneberegneren på Kommunekredits hjemmeside

## Likviditetseffekt

Kommunens samlede, årlige likvide overskud ved en 100% lånefinansiering af anlægsudgifterne i Fremtidens Færgefart ser herefter således ud:

Årligt likviditetsbidrag fra færgedriften mio DKK	2023	2024	2025	.... ..	Elfærge i drift
Driftsresultat (Budget 2023)	1,9	1,9	1,9		1,9
Effekt af Strategi					
- Færre drifts- og mandskabstimer		4,8	4,8		4,8
- Besparelse i Bandholm		0,1	0,2		0,2
- Ny elfærge i drift					1,9
<b>Overskud på driften</b>	<b>1,9</b>	<b>6,8</b>	<b>6,9</b>		<b>8,8</b>
§20-tilskud, investeringsstøtte	3,4	3,4	3,4		3,4
Finansielle udgifter (renter og afdrag)					-4,7
<b>Likvidt overskud fra færgefarten</b>	<b>5,3</b>	<b>10,2</b>	<b>10,3</b>		<b>7,5</b>

Det betyder, at færgefarten ikke alene er omkostningsfri for kommunen - Den scorer tilmed et likvidt overskud på 7,5 mio. kr. årligt når strategien er fuldt implementeret.

Det svarer til at 2/3 af den pris brugerne betaler, hver gang de køber en færgebillet, ikke går til færgerne, men til at dække huller andre steder i kommunen.

Fra og med 2023 budgetterer kommunen permanent med et overskud på driften jf. ovenstående.

## Strategien er ødelæggende for øerne

Det gode resultat, som kommunen skaber for sig selv, kommer med en meget høj pris for øerne. Overskuddet bliver skabt gennem kraftige nedskæringer i færgebetjeningen, især for Askø-Lilleø og Femø's vedkommende.

At konsekvenserne både er alvorlige og helt ødelæggende for øerne, kan man læse i de 300 høringssvar, der er fremsendt i sagen, som beskriver de store trafikale, økonomiske, job og rekrutteringsmæssige problemer, som forslaget vil skabe.

Vi ved godt, at Lolland Kommune er økonomisk hårdt trængt og derfor må "vende hver en krone" for at få tingene til at hænge sammen, men med "Fremtidens Færgefart" går kommunen efter vores opfattelse langt over stregen.

Det viser vrangsidens af det kommunale selvstyre, når kommunen hensynsløst udnytter, at ø-samfundene er retsløse, når det gælder den kommunale færgedrift. Når kommunen, som tilfældet er her, underminerer økonomien i nogle af landets mest skrøbelige samfund ved at overføre store beløb, som staten og brugerne har betalt til færgedriften, til andre formål i kommunen.

## Kommunen bør også bidrage til færgefarten

Fra 2016 har folketingets udvist øget bevågenhed over for øerne, og det har resulteret i en række nye og større tilskud til færgedriften. De øgede tilskud har i store træk blot betydet, at Lolland Kommune har reduceret deres udgifter til færgedriften tilsvarende.

Staten finansierer i dag 70-75% af driften gennem tilskud, de resterende 25-30% finansieres overvejende af brugerne.

DKK'000	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Staten	18.732	20.257	21.015	21.362	22.845	25.995	25.485	24.071
Brugerne	6.944	7.053	6.614	7.128	8.204	7.117	8.175	10.637
Kommunen	5.557	1.777	2.624	972	1.264	0	742	1.592
Samlet bidrag	31.233	29.087	30.253	29.462	32.313	33.112	34.402	36.300
Overskud						1.856		

Kilde: Regnskaber 2015-2022 for Lolland Færgefart

Når Staten gennem de senere år har øget tilskuddene til kommuner med småøer, er det for at fremme en positiv udvikling. Således giver staten siden 2016 et tilskud til "den blå landevej", der skal ligestille færgerne med anden transport på landevejen.

Folketinget anser den blå landevej for at være en succes. Man er dog ikke opmærksom på, at Lolland Kommune med de seneste takststigninger reelt har konfiskeret pengene.

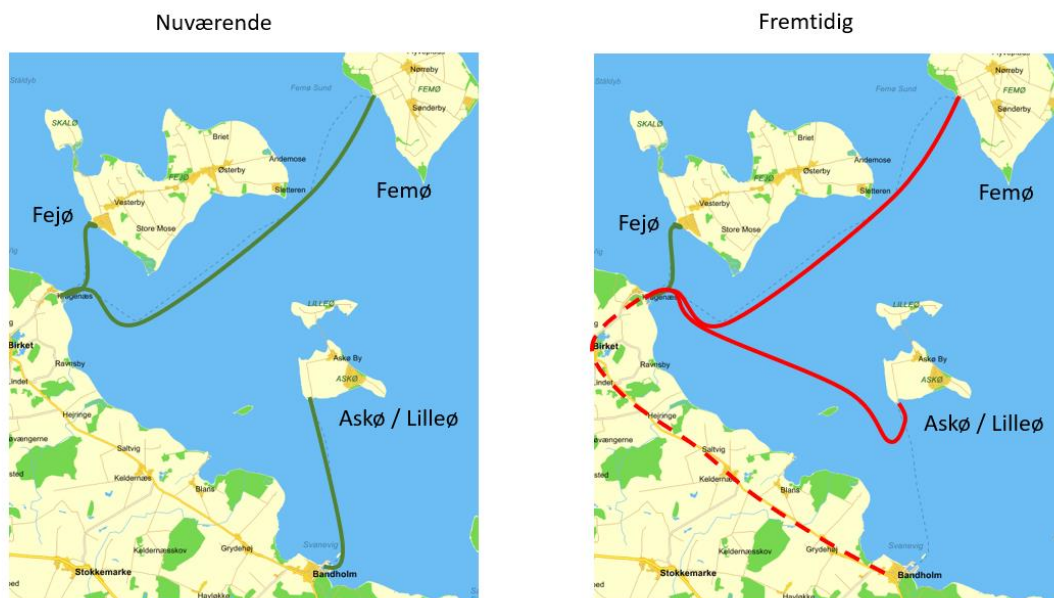
### Den blå landevej

	Billetpris bil	Rabatpris bil	Blå L. pris bil	Tilskud fra staten
2014	190	119		
2015	190	119		
2016	148	93	101,64	312.000
2017	165	103	98,84	725.000
2018	150	94	99,68	804.000
2019	175	110	99,68	1.848.000
2020	180	113	98,56	1.884.000
2021	185	116	98,28	1.908.000
2022	185	116	103,6	1.944.000
2023	185	<b>166,5</b>	103,6	1.992.000
				<b>11.417.000</b>

## Bilag 2

### Hensyn til Beboere og sommerhusejere på Askø

Et af de steder, hvor oplevelsen af retsløshed er særlig stor, og hvor færgestrategien slet ikke giver mening, er i forhold til flytningen af Askø færgen fra Bandholm til Kragenæs. Sejlturen forlænges med 50% og folk der skal til Askø skal ud på en 16 km. længere køretur.



En løsning som af forvaltningen er opgjort til at spare Lolland Kommune for 0,1 mio. kr. for leje af havneplads i Bandholm, men som ved nærmere gennemregning kun kan give anledning til større udgifter og en markant øget forurening.

Ekstraomkostningerne ved at sejle længere vil på én måned vil løbe op i ca. 0,1 mio. kr. De resterende 11 måneder bliver dermed ren tilsætning. Det vil hvert år koste Lolland Kommune 1,1 mio. kr. at spare 0,1 mio. kr. på flytningen af Askøfærgerne fra Bandholm til Kragenæs. Læg dertil dyre ny-anlæg i Kragenæs, øget trafikbelastning på vejene, miljøpåvirkning, tryghedsforanstaltninger i trafikken m.m.

Askøfærgerne skal sejle 50% længere hver tur. I dag tager det ca. 25 minutter at sejle mellem Bandholm og Askø. Forvaltningen påstår at turen Kragenæs-Askø kan lade sig gøre på 40 minutter. Det kan det - med gashåndtaget i bund. Askøfærgerne bruger 28 liter diesel tur-retur ved økonomisk sejlads. Det koster markant mere brændstof at sejle hurtigere, og færgerne mellem Kragenæs og Askø vil derved i stedet bruge 80 liter diesel. Den længere tidsmæssige overfart får den naturlige konsekvens, at der skal bruges 50% flere mandetimer.

Med en kraftig reduktion af antal afgangene ift. i dag, så kan Femø og Askø-Lilleø's beboere ikke komme frem og tilbage til fastlandet i et omfang, som er rimeligt og berettiget.

Antallet af færgeafgange bliver som nævnt minimeret i færgestrategien. Med en færge, som har kapacitet til 14 biler pr. overfart, og som sejler fra Kragnæs til Askø-Lilleø helt ned til kun fire gange om dagen, vil det være max. 56 biler, som kan transporteres til Askø-Lilleø på f.eks. en fredag. Det vil dermed være matematisk umuligt for de rundt regnet 300 sommerhusejere og beboere på øen, at komme med bil til og fra deres ejendom på en typisk rejsedag i weekenden.

Hvis man som sommerhusejer fremover ikke har mulighed for at tage sin bil med til Askø, men i stedet bliver tvunget til at gå ombord på færgen til fods, så gælder det blå landevejsprincip ikke længere. Det antal færgeafgange, som forvaltningen lægger op til at indfase på sigt, er ikke tilpasset den reelle situation, og vil knap kunne forsvares i en turistmæssig lavsæson.

Netop Askøs sommerhusejere har Lolland Kommune set sig særligt sure på. Der er i færgestrategien planer om at indføre en særlig høj betaling for afgange fredag og søndag, da de typisk betjener sommerhusejere. Ud over at det er ekstremt diskriminerende for sommerhusejere, er det også noget vrøvl, da færgen en fredag eller søndag, altid sejler med en blanding af fastboende, sommerhusejere, håndværkere, landbrug m.m.