

Til Udvalg for Småøer  
samt Udvalg for Landdistrikter og øer

Fejøl, den 12. september 2023

## Færgedrift til småøerne

Som opfølgning på drøftelserne ved mødet den 30. august 2023 på Kobæk Strand opsummerer vi hermed fra Sammenslutningen af Danske Småøer vores betragtninger og bekymringer vedr. færgedriften til småøerne.

### Fuldt landevejsprincip

Sammenslutningen af Danske Småøer ser naturligvis meget positivt på, at der nu i finansloven afsættes midler til at implementere det fulde landevejsprincip på ikke brofaste øer, herunder småøerne. Det er overordentligt glædeligt, at færgedriften til øerne fortsat prioriteres højt.

Mange øboere spørger os, hvordan det kommer til at foregå i denne omgang. Bliver det et "fast" takstsystem, hvor alle færger *skal* benytte de teknisk udregnede takster pr. sejlet km – eller bliver der, som nu, mulighed for en lokal tilrettelæggelse?

Vores bekymringer ved en fast takst pr. km er følgende:

#### 1) Lokal tilrettelæggelse

Det har hidtil været muligt for kommunerne i dialog med repræsentanter fra øerne lokalt at tilrettelægge, hvordan man ville bruge tilskuddet. Fx om man ville bruge tilskuddet på biler - eller ej. For nogle øer er det overordentlig problematisk, hvis en lav takst på biler betyder, at mange flere end i dag tager bilen med til øen.

Der er på mange øer meget smalle veje, ingen oplagte pladser til parkering (øerne er omfattet af naturområdezoner, strandzoner og lokalplaner etc.), og i øvrigt er det slet ikke givet, at der er midler til at etablere parkeringspladser for. Desuden ønsker flere øer simpelthen ikke mere biltrafik end i dag, da trafikikkerheden for bløde trafikanter er et af øens tiltrækningsmuligheder for både fastboende og turister.

Øer, der i dag reelt er bilfri (bl.a. Tunø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Anholt), bør kunne sikres denne praksis også fremover.

Omvendt er der større øer med længere afstande (fx Fur, Orø, Sejerø, Fejøl m.fl.), hvor det er mere oplagt at medbringe bil, og hvor lokalbefolkningens pendlere vil have stor fordel af at få en bil billigt over med færgen. Til gengæld kan pendlere på disse øer risikere at opleve manglende plads på færgen, hvis ikke taksten kan justeres i fx sommerperioden.

#### 2) Afskaf grundtaksten på gående passagerer

Grundtasten i den eksisterende landevejsprincip-ordning på ca. 22 kr. pr. gående passager, mener vi, er forkert. Det giver – især for de meget korte ruter – en iøjefaldende skævhed, at taksten for passagerer starter på 22 kr., mens taksten for biler blot ligger på knap 4 kr./km.

Et eksempel: I følge den nuværende udregningsmetode i landevejsprincippet, hvor der indgår en grundtakst, vil en returbillet til Aarø (sejlafland 2,6 km retur) med bil koste 10 kr., mens en

passager vil koste 25 kr. (21,25 + 2,6 km x 1,35 kr.)<sup>1</sup>. Uden grundtaksten ville passagertaksten være 3,50 kr.

Hvis der fremover stadig skal regnes med en grundtakst, mener vi, at den bør lægges på biler, campingvogne, autocampere etc. Og f.eks. være 40 eller 50 kr.

### 3) Hvordan sikres øboere plads på færgerne?

Vi er blevet oplyst om, at det ikke er lovligt at gøre forskel på øboere og ikke-øboere ved fx at lave opmarchbåse for biler med pendlere/øboere eller ved at give fortrinsret til øboere ved gående passagerer. Det skal der findes en løsning på. De gratis færger i 2020 og 2021 gav en forsmag på problematikken – her gælder det igen, at på nogle øer gav det problemer, på andre ikke.

### 4) Er der afsat midler nok?

Det skal generelt sikres, at kommunerne kompenseres tilstrækkeligt for de driftsudgifter, de rent faktisk har til færgedriften ift. de færre indtægter de vil få med et fuldt implementeret landevejsprincip. Vi er med andre ord bekymrede for, om der er afsat penge nok i forslaget. I den nuværende ordning (landevejsprincip i 46 uger om året) oplever vi for flere færgeruter, at midlerne i de 46 uger, der allerede skulle være sat midler af til, ikke rækker til nedsættelse af taksterne i et omfang svarende til et reelt landevejsprincip.

### 5) Takststigninger og brændstoffillæg?

I det seneste år har de fleste færgeruter oplevet en takststigning begrundet i besparelser i kommunen og i øgede brændstofpriser. Vi er i tvivl om, hvordan prissætningen vil foregå fremover?

Hvis alternativet til takststigning for en kommune er at skære i afgang eller sammenlægge færgeruter, så er det alternativ endnu værre for øerne end højere takster.

## Statslige færger?

Der er p.t. to store udfordringer i den kommunale færgedrift:

- Driftsudgifter til færgerne
- Spørgsmålet om finansiering af en grøn omstilling af færgerne

I den kommunale færgedrift flettes disse to områder i øjeblikket ofte ind i hinanden ift. finansiering: Hvis der skal investeres i grøn omstilling, må der spares på færgedriften. Forringelser, der har fatale følger for bosætningen på den enkelte ø.

Af de tilskud, der i øjeblikket tilfalder kommuner med småøer, er det kun tilskuddet til økort-ordningen (det at fastboende øboere rejser gratis for passager og cykel) samt tilskud til takstnedsættelser og tilskud til gods, der er øremærket de nævnte formål.

Tilskuddet til bl.a. færgedrift (§20-tilskud) er derimod et generelt tilskud og en del af det kommunale bloktilskud - og dermed ikke øremærket. Det skal udover at bidrage til færgedriften også dække dele af de ekstra udgifter, der er ved den offentlige service til en ø (det, det koster ekstra at drive skole, hjemmehjælp, vejservice etc. Desuden er det intentionen at kommuner, hvor unge er nødt til at rejse fra øen for at tage en ungdomsuddannelse kan give et tilskud til ophold. Alt dette betyder at kommunerne, særligt i perioder, hvor de er økonomisk pressede, kan vælge at bruge §20-midlerne anderledes end de er

<sup>1</sup> Tal fra 2021: Taksterne, der lægges til grund for de tekniske beregninger af den samlede billetindtægt efter stk. 1, udgør pr. kilometer 1,35 kr. for passager, 3,84 kr. for personbil, 1,35 kr. for cykel, 1,93 kr. for motorcykel, 3,84 kr. for campingvogn, 3,84 kr. for autocampere og 6,49 kr. for bus. Desuden indregnes en grundpris på 21,25 kr. for en returbillet pr. passager i de tekniske beregninger. (Jf. §2, stk. 3 i bekendtgørelsen af 6/4 2021: <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2021/602> . I den nyeste, gældende bekendtgørelse fra juli 2023 er taksterne, der ligger bag landevejsprincippet ikke angivet.)

tænkt – eller simpelthen ikke kan få færgedrift og de øvrige småø-relaterede udgifter til at hænge sammen selv med hjælp fra §20-midlerne.

Det er derfor værd at overveje, om det er tid at omlægge færgedriften, så den økonomiske byrde ved færgedriften overgår til staten og løftes væk fra kommunernes skuldre. Selve færgedriften til de enkelte øer bør dog stadig tilrettelægges lokalt.

### Lokal drift af færgerne

Der er ingen tvivl om, at driften af færgerne for mange kommuner er en stor økonomisk belastning, til trods for både §20-tilskuddet og de øvrige takstnedsættelsestilskud. Alligevel ser vi i Sammenslutningen af Danske Småøer en række udfordringer ved at overføre hele ansvaret for færgedriften til staten.

Vi er meget bekymrede for, at der i en statslig varetagelse af færgedriften sker en u hensigtsmæssig ensretning af færgeservicen uden skelen til de lokale behov. De nuværende afgang, sejltider antal ruter m.m. må ikke nedskaleres. Vi er bange for, at der vil blive en laveste fællesnævner, der kan betyde sletning af afgang, sammenlægning af ruter, ensretning af afgangstider osv.

På den enkelte ø har øboerne bosat sig ud fra en forudsætning om, at færgen sejler som angivet i sejlplanen. En forringelse af færgeservice har direkte sammenhæng med et fald i befolkningstallene. Omvendt kan en tidlig eller sen færge, der muligvis kun betjener én person, der pendler på arbejde, betyde fastholdelse af ikke bare den person, men en hel familie – og vise andre familier, at det kan lade sig gøre at bosætte sig på en ø.

Der er brug for lokale ordninger, så der er mulighed for, at den enkelte ø kan gå i dialog med færgeadministrationen om nødvendigt. Det kan fx være om ændringer af afgangstider, hvis den lokale fastlandsskole ændrer ringetider, eller hvis der er flyttet mange pendlere til, som har andre behov, end beboerne før havde.

Hvis færgedriften lægges over i et statsligt regi, er det for os at se afgørende, at der bliver en vej for dialog mellem øboere og administration: en form for ø-råd, der kan varetage hver enkelt øs behov for dialog om deres færgerute.

Det er vigtigt at understrege, at en småø-færge ikke er at sammenligne med en bus i et landdistrikt. Hvis en færgeafgang aflyses, svarer det ikke til, at en busafgang aflyses. Det svarer snarere til at vejene ud af landsbyen lukkes fuldstændig for kørende såvel som gående trafik.

Med ovenstående in mente ser Sammenslutningen af Danske Småøer snarere en løsning, hvor udgifterne, det økonomiske ansvar, bæres af staten, mens den lokale drift og tilrettelæggelse fortsat varetages af kommunen.

### Den grønne omstilling af færgerne

Den nuværende færgedrift er stort set dieseldrevet for alle småøfærgers vedkommende. Det er en stor belastning for kommunernes CO<sub>2</sub> regnskab og med en afgift på CO<sub>2</sub> i nær fremtid, bliver det også en endnu større økonomisk belastning for de kommuner, der ikke når i mål med den grønne omstilling.

Sammenslutningen af Danske Småøer mener, at det giver mening at samle den grønne omstilling, udviklingen af el-færger etc. i en statslig sammenhæng, så det sikres, at alle færgeruter kommer i mål, og at ingen kommune efterlades alene med ansvaret og den store opgave, økonomisk så vel som teknologisk, at gennemføre byggeri eller retrofit af grønne færger til de 27 småøer.

En langsigtet plan for, hvornår hvilke færger kan omstilles eller bør nybygges, bør ikke være et kommunalt ansvar, men bør samles og ligge hos staten, ikke mindst finansielt.

De puljer, der har været i 2020 og 2021 og måske kommer igen i 2028, er ikke tilstrækkelige: Her kan kommuner opnå støtte op til 25% af udgifterne<sup>2</sup>. Det er naturligvis en hjælp, men det er fortsat for mange kommuner en uoverskuelig opgave, dels økonomisk, dels ift. infrastruktur (el-forsyning og havneanlæg) og valg af teknologi. Ydermere belaster det anlægs- og servicerammen for kommunen og går ud over kommunens øvrige manøvrer muligheder. Det er ikke rimeligt.

Den seneste udvikling for færgen ELLEN på Ærø, der efter en brand i batterierne er ude af drift i længere tid, har vist, at der er behov for et nødsystem, hvor der hurtigt kan indsættes en reservefærge, hvis der er nedbrud på en af færgerne. Dette er ikke umiddelbart muligt for kommunerne enkeltvis at løse. Hovedparten af småøernes færgeruter har p.t. ikke en reservefærge, de kan indsætte, eller alternative færgeruter, der kan benyttes.

### **Finansieringsmuligheder**

Vi mener, det bør være en statslig opgave fx at søge EU-midler hjem til ø-færgerne. Vi ser en mulighed i den kommende social- og klimafond i EU<sup>3</sup>, hvor der skal allokeres midler til grøn omstilling af offentlig transport. Her finder vi det oplagt, at der fra dansk side i den nationale tilrettelæggelse peges på grøn omstilling af ø-færgerne og afsættes midler fra puljen til dette.

Vi håber, at I vil tage dette med i jeres fortsatte arbejde for at opnå de bedste muligheder for færgedrift til småøerne, og vi står naturligvis til rådighed for dialog om emnet.

Med venlig hilsen

**Kirsten Sydendal**

Formand

Sammenslutningen af Danske Småøer

---

<sup>2</sup> Den forrige pulje til nybygning af færger fra 2012-13 gav støtte til 80 % af udgifterne.

<sup>3</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0101\\_DA.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0101_DA.html)