AskøNyt

August 2023

Særnummer vedrørende Lolland Kommunes nye færgestrategi

Bestyrelsen 2022-2023

Formand
Per Skov Madsen 2173-3849 45madsen.psm@gmail.com

Næstformand
Ove Munch Ovesen 5358-1245 ove@munchovesen.dk

Kasserer
Susanne Landt 2222-6923 kasserer@askoe-nyt.dk

Sekretær
Gitte Lykkebo Petersen 4059-2257 info@askoe-nyt.dk

Bestyrelsesmedlem
Henrik Pallesen

Suppleanter
Anders Skibby Jensen 2370-2537 anders@skibby-jensen.dk
Kurt Jensen kurtjensen@jensen.mail.dk

Ansvarshavende redaktør
Lone Skov-Madsen 2462-4757 lskovmadsen@gmail.com

Denne gang kan du læse om…
Askø færgens mulige (eller umulige) fremtid, hvis Lolland Kommunes færgestrategi bliver en realitet – og hvad du kan gøre, for at påvirke beslutningen.

"God" læsning til jer alle…

Mail: info@askoe-nyt.dk
Web: askoe-nyt.dk

Forstå hvad dette drejer sig om på 2 minutter:

Lolland Kommunes planer

- Bandholm-Askø ruten nedlægges og Askøfærgen sælges
- Askø-Lilleø skal betjenes fra Kragenæs og deler færge med Femø
- Antallet af afgange reduceres med 60%/64% (hverdag/weekend) til 4 afgange dagligt
- Beredskabsfærgen nedlægges, så der ikke er brandberedskab i nattetimerne, og ofte meget sent i dagtimer

Dette vil sandsynligvis have følgende konsekvenser

- Askø-Lilleø vil blive afviklet som aktivt Ø-samfund, hvor økonomi, socialt liv og kultur vil kvæles langsomt
- Beredskabet ved brand forringes yderligere, og der vil ikke været andet end lokalt frivilligt beredskab fra aften til næste morgen
- Værdien af fast ejendom på Askø-Lilleø vil falde væsentligt, og det vil blive vanskeligt at sælge sin ejendom
- Bosætning vil ophøre, og turismen minimeres
- Transporten vil for 96% af fritids/flexbeboere på Askø-Lilleø forlænges med 30 minutter i hver retning
- Antallet af afgange om søndagen (4 afgange) vil ikke være nok til at "affolke" sommerhusområdet, så nogen først kan komme med om mandagen
- Adgang til serviceydelser forringes, både på øen, hvor håndværkere og andre servicefag skal være længere på øen ved hvert besøg, og på fastlandet, hvor der skal køres 11 km længere til en større by (Nakskov i stedet for Maribo)
- Adgang til velfærdsydelser forringes, med 11 km længere til læge og meget ringe muligheder for velfærdsydelser, som f.eks. hjemmehjælp og hjemmepleje.

Du kan gøre en forskel, men det haster

- Skriv et høringssvar. Kopier denne adresse: https://www.nemform.dk/360/SP015
- **Fristen er 15. august 2023!**
- Skriv læserbrev eller andet indlæg i avisen.
- Skriv til dit lokale folketingsmedlem.
- Skriv en klage til transportministeren og indenrigsministeren.
- Søg aktindsigt ved Lolland Kommune, hvis noget forekommer uklart og trænger til at blive belyst, send blot en linje med dit spørgsmål til lolland@lolland.dk

Du kan læse mere på de næste sider, og må gerne tage udgangspunkt i dette, når du gør dit til, at denne færgestrategi aldrig bliver til noget.

Generelt om færgedrift

Færgeforbindelsen er livsnerven for en ø, og afgørende for øens udvikling, og det er der mange gode grunde til, hvor de fleste er indlysende, men nogle kan nævnes her:
Færgen er afgørende for:

- om der kan ske pendling til og fra arbejde/uddannelse
- at overføre det store beredskab ved brand
- at bringe serviceydelser til øen, såvel velfærdsydelser som varer og håndværkere
- om landbrug kan drives på øen
- at fritidshus og flexejere kan benytte deres ejendom
- om faste eller fritidshus og flexbeboere kan deltage i arrangementer på fastlandet
- turismen på øen
- udvikling af øen og skaber værdi til øen

Samlet set spiller færgebetjeningen derfor en afgørende betydning for ø-samfundets funktion, sikkerhed, økonomi, sociale liv og kulturelle bevarelse.

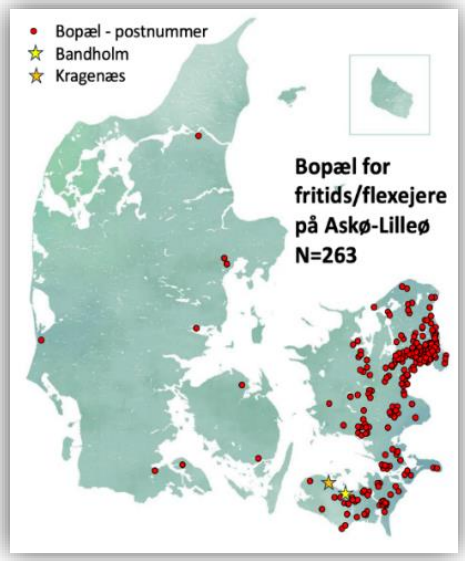
Færgebetjeningen af Askø-Lilleø
Færgebetjeningen af Askø-Lilleø foregår fra Bandholm, aktuelt med en kapacitet på 14 biler/98 passagerer pr. afgang og 10 til 11 afgange dagligt (sommer). Det afspejler, at Askø-færgen årligt fragter 23.335 køretøjer og 45.229 passagerer, og af køretøjerne er 3.828 varebiler <4 tons (tally-data fra 2022).

Færgerne til de tre "æbleøer" - Fejø, Femø og Askø-Lilleø sker samlet gennem Lolland Færgefart, et selskab som drives af Lolland Kommune, der har det overordnede ansvar for at sikre færgedriften til øerne. Færgedriften er i dag nogenlunde udgiftsneutral, og der er visse år med overskud, i størrelsesordenen op til 1,8 mio. kr.
I 2023 er der overskud, hvilket bevirker at billetprisen reduceres sidst på året.

Når færgedriften er stort set udgiftsneutral for Lolland Kommune, så skyldes det at udgifterne dækkes af brugerbetaling og statstilskud. Statstilskuddet kommer ud af en pulje på ca. 125 mio. kroner, og for Lollands kommune udgør tilskuddet samlet i 2023 26,2 mio. kroner, hvoraf over 3 mio. er tiltænkt investering i nye færger.

Askø-Lilleø's beboersammensætning adskiller sig fra de fleste andre øer, ved at der er ca. 40 fastboende og ca. 250 Fritids/flexejendomme på øen.

Ved at plotte postnumre på alle, der er tilsluttet Askø vandværk, ind på et Danmarkskort, kan man danne sig et indtryk af, hvor fritids/flexejerne kommer fra.
96% af fritids/flexejere kommer nord, syd eller øst for Bandholm (se figur til højre).



Færgernes levetid
En af kommunens pointer i strategien er at færgerne trænger til udskiftning:
"Lolland Kommunes færger er gamle, og har en begrænset restlevetid. Den ældste færge er MF Askø, der antages at have en begrænset restlevetid."

Ja, det har alle færger, uanset alder. Men de tre færger som besejler æbleøerne Fejø, Femø og Askø-Lilleø har alle fået nye motorer indenfor de sidste 3 år, og den ældste af færgerne, M/F Askø, er aktuelt den mest energieffektive af færgerne.

I 2021 udgav Lolland Kommune dokumentet "Færger i fremtiden", hvor det blandt andet fremgår:
"Firmaet OMT har udarbejdet to rapporter: "Teknisk vurdering af MF Askø & MF Femøsund" samt "Vurdering af ny færge til afløsning af MF Femøsund". Ifølge OMTs besigtigelse og informationer er begge færger forholdsvist velfungerende og fremstår generelt velholdte.
Fra 1. januar 2021 strammes kravene for NOx emissioner for nye motorer. Efter denne dato, skal nye skibe opfylde den såkaldte TIER III norm, som har ca. 80% lavere NOx emissioner end TIER II normen. Der henvises til OMTs rapport.

Dette har givet anledning til en beslutning om udskiftning af motorer i M/F Femøsund og M/F Christine. Begge færgers motorer har haft mange driftstimer, og med mulighed for såkaldte Corona-lån blev det muligt at foretage udskiftningen. Der er nu nye Scania-motorer i de to færger. M/F Askø har tillige Scania-motorer.

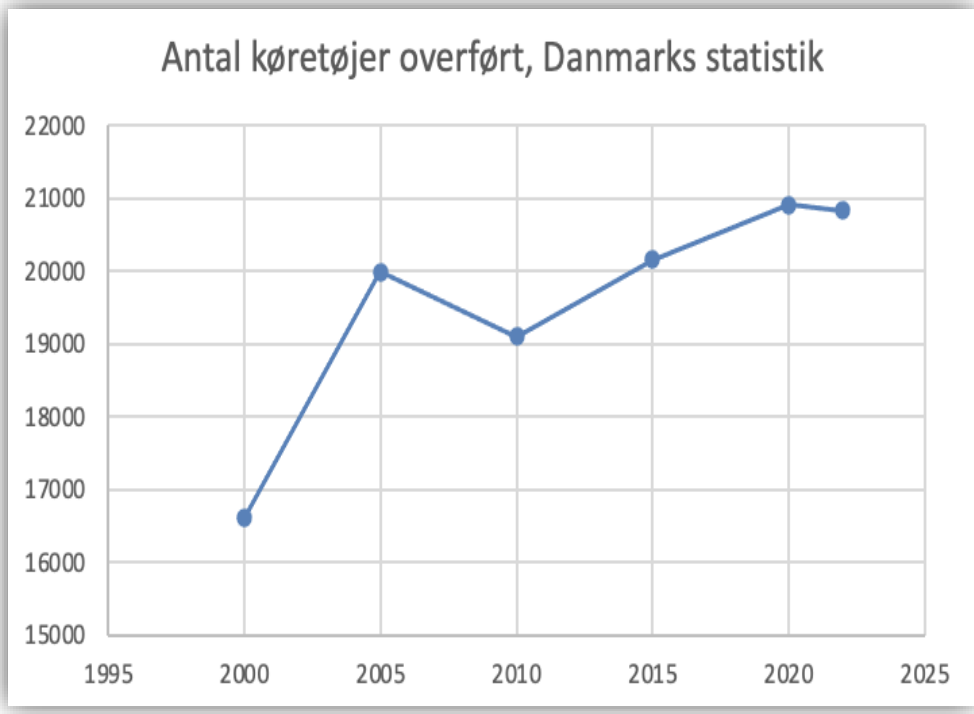
Femøsunds maskinanlæg er helt traditionelt som en enkeltenderfærge, med 2 skruer, bovpropeller. Færgen fik i årsskiftet 2018/2019 udskiftet styresystemet til propellerstigningen. Dette voldte nogle problemer, men er nu løst. M/F Femøsund har i okt. /nov. 2020 været på årligt dok ophold og har i den forbindelse fået renoveret en hel del udstyr samt maskinanlæg og færgen fremstår nu som nyrenoveret."

Lolland Kommune forsøger altså også her, at tegne et billede som ikke er i overensstemmelse med virkeligheden, hvis det nu skal udtrykkes meget diplomatisk.

Positiv udvikling på Askø-Lilleø

Askø-Lilleø har gennem de seneste mange år undergået en positiv forvandling, med et stigende antal fritids/flexejere, en stigende aktivitet generelt, og herunder en betydelig opgradering af boligmassen.

Der er landbrug, frugtavl, en kundeejet og frivilligt drevet butik (Askø købmand), fastboende håndværkere og pendlere og i det hele taget øget aktivitet, med ny café og økologisk figenplantage er på vej i 2024.
Aktiviteten er særligt høj i månederne fra påske til efterårsferien og i weekender. Den stigende aktivitet afspejles også af udviklingen i antal køretøjer overført med færgen.



Fordelingen af passagerer på afgange og måneder, hverdage og weekend er anført i forslag til strategi for fremtidens færgefart. (Figurer nedenfor og næste side)

Askø-overfarten

Belægningsfordeling på Askø-Bandholm-overfarten i hverdage

Rute	Askø-Bandholm														
Ugedage	hverdag														
Gennemsnit passagerer	Måneder													**sommer**	**vinter**
Sejltider	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	**Hele året**	**apr-okt**	**nov-mar**
06,30	1,8	2,2	3,1	3,5	4,3	4,1	4,0	5,0	5,1	4,5	4,0	2,6	3,7	4,4	2,7
08,10	4,9	3,4	4,4	5,4	4,1	5,4	14,0	9,7	5,0	4,4			6,2	6,9	2,5
08,15	3,6	5,5	3,7	4,3	5,5	5,0	7,7		3,9	3,9	4,2	4,1	4,6	4,3	4,2
09,35	3,8	4,0	3,3	6,5	5,5	5,5	19,7		7,0	6,0	4,1	5,0	6,4	7,2	4,0
09,50	3,7	5,3	5,9	7,2	7,3	7,9	23,4	16,3	6,1	8,4			9,5	10,9	3,0
11,05	4,9	7,2	5,4	7,0	8,5	9,1	27,7	14,9	6,5	7,7	5,6	7,4	9,5	11,6	6,1
13,20	4,3	7,7	8,0	6,3	7,6	8,3	30,7	16,7	7,5	9,6			11,2	12,4	4,0
13,30	4,6	6,3	4,4	5,6	10,6	8,0	17,5		8,0	7,9	5,3	6,1	7,6	8,2	5,3
14,40	3,6	3,7	7,2	5,0	5,9	10,1	26,9	15,7	5,4	8,0			9,6	11,0	2,9
14,50	4,2	4,9	4,2	5,4	6,9	6,5	13,2		7,4	5,8	3,9	4,6	6,1	6,4	4,4
16,10	5,0	4,7	6,1	6,5	6,9	7,6	21,6	15,2	6,9	7,8	3,3	3,3	8,1	10,3	4,5
17,40	1,1	2,4	2,5	2,4	4,3	4,4	10,0	8,2	4,2	4,4	1,6	2,8	4,1	5,4	2,1
19,10	0,9	0,4	0,6	0,5	1,5	1,6	4,8	2,1	1,1	2,0	0,5	0,8	1,5	2,0	0,6
20,45 fredag				0,0	8,0	0,3	1,4		0,0				2,7	1,4	
22,30	0,5	0,2	0,3	0,5	1,8	0,9	1,9	1,0	1,2	0,7	0,4	0,5	0,9	1,2	0,4
Hele dagen	3,2	4,0	4,1	4,5	5,4	5,6	15,0	11,3	5,1	5,6	3,4	3,8	6,0	7,5	3,7

Belægningsfordeling på Bandholm-Askø-overfarten i hverdage

Rute	Bandholm-Askø														
Ugedage	hverdag														
Gennemsnit passagerer	Måneder													**sommer**	**vinter**
Sejltider	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	**Hele året**	**apr-okt**	**nov-mar**
06,00	0,9	0,4	1,1	1,3	2,1	1,5	1,5	1,6	2,5	1,0	0,7	0,8	1,3	1,6	0,8
07,35	5,8	4,8	7,2	6,7	5,5	7,8	7,1	6,5	5,7	6,2	3,8	3,7	6,1	6,5	5,0
09,00	3,3	4,2	4,3	4,5	6,6	5,1	8,8		4,2	3,8	3,7	2,9	4,7	4,7	3,7
09,20	2,8	3,9	5,8	5,6	4,3	4,4	11,9	8,6	4,5	5,5			6,0	6,4	2,5
10,35	4,0	4,2	5,5	6,9	7,8	8,6	28,9	20,1	6,8	8,9	3,4	5,1	9,4	12,6	4,4
12,45	5,9	10,5	8,3	9,3	11,9	13,0	30,0	20,2	10,6	11,4	7,4	8,6	12,4	15,2	8,1
14,00	5,7	5,9	6,7	7,1	8,1	7,7	22,5	12,2	6,5	7,7			9,3	10,3	3,6
14,15	3,6	4,7	3,8	8,6	6,7	6,2	14,9		6,3	5,9	4,1	7,7	6,5	7,0	4,8
15,30	5,2	5,9	7,1	8,4	8,3	13,1	23,1	15,5	9,1	9,8			10,7	12,5	3,6
15,40	4,5	5,3	4,1	6,9	7,2	9,0	15,9		7,0	7,2	5,4	7,2	7,2	7,6	5,3
17,00	5,6	5,5	7,8	7,9	9,0	9,7	21,7	16,2	8,2	10,0	4,8	5,6	9,6	11,8	5,9
18,30	4,4	5,6	5,7	8,2	9,0	8,2	19,0	9,8	7,9	8,2	5,0	6,5	8,4	10,0	5,4
19,45 fredag			5,0	20,0	15,8	21,9	12,7	16,7	8,0				15,8	13,6	1,0
22,00	1,6	3,9	3,0	3,3	5,2	5,3	5,5	6,3	7,5	5,9	3,8	3,3	4,7	5,6	3,1
Hele dagen	4,2	5,0	5,6	6,7	7,1	7,9	16,6	12,2	6,8	7,1	4,2	5,2	7,5	9,2	4,9

Belægningsfordeling på Askø-Bandholm- og Bandholm-Askø-overfarten i weekender

Rute	Askø-Bandholm														
Ugedage	weekend														
Gennemsnit passagerer	Måneder													**sommer**	**vinter**
Sejltider	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	**Hele året**	**apr-okt**	**nov-mar**
07,05 lø	0,9	2,0	1,0	2,0	3,0	0,7	3,0	1,9	1,4	2,6	1,3	0,5	1,8	2,1	1,1
08,00 sø	2,6	3,1	2,6	5,1	8,1	5,1	8,1	5,9	4,3	4,1	5,8	3,5	5,1	5,8	3,5
08,15 lø	3,0	7,0	1,8	4,6	8,3	8,3	7,2	5,0	4,8	3,4	3,5	3,0	4,9	5,9	3,7
09,50 lø	2,5	2,0	3,4	8,0	4,7	7,8	13,4	18,8	7,3	4,8	3,0	4,6	6,9	9,2	3,1
10,10 sø	5,1	9,0	10,9	15,5	17,7	28,2	30,4	23,9	17,4	18,4	7,3	10,2	16,8	21,7	8,5
11,05 lø	7,6	5,6	6,4	8,4	18,3	7,5	24,1	14,8	7,0	9,3	4,0	4,8	11,4	12,8	5,7
11,30 sø	7,4	18,3	9,0	17,6	20,9	28,8	30,0	35,0	17,3	20,6	9,5	11,0	18,9	24,3	11,0
12,10	16,5	24,8	21,3	22,6	22,4	36,3	35,0	30,8	32,5	24,0			25,7	29,1	12,5
13,10 sø	9,8	11,0	14,0	13,1	16,5	24,0	26,2	18,8	17,8	20,6	12,5	9,6	16,3	19,6	11,4
13,30 lø	2,8	8,7	5,5	9,6	8,0	8,5	17,6	11,9	7,5	9,4	6,0	3,8	9,5	10,4	5,3
14,10	22,2	29,3	16,8	19,4	24,7	33,8	28,3	28,6	26,0	26,0			24,9	26,7	13,6
14,20 sø	23,5	15,7	17,0	17,7	21,7	15,4	18,8	20,3	21,3	16,8	17,8	7,6	17,7	18,8	16,3
14,50	3,3	7,7	5,3	13,6	5,3	5,5	9,8	12,1	4,5	4,0	3,8	3,0	8,3	7,8	4,6
15,30	17,7	21,3	21,3	19,6	27,0	27,0	44,5	30,2	24,5	20,8			24,7	27,7	12,0
15,35 sø	9,8	16,3	19,3	19,1	23,0	23,4	22,8	26,8	21,8	19,6	16,5	7,4	18,9	22,3	13,9
16,10 lø	5,5	9,6	7,5	12,1	17,0	12,5	24,8	12,6	6,6	10,0	4,5	6,8	11,7	13,7	6,8
16,50 sø	7,2	11,0	11,8	17,3	23,9	23,1	18,0	20,9	24,5	14,6	16,5	6,0	16,9	20,3	10,5
17,40 lø	2,6	4,1	5,3	11,6	10,3	8,6	11,7	9,3	7,0	10,5	2,3	6,5	8,2	9,8	4,2
18,10 sø	4,8	4,2	7,6	11,0	16,0	15,7	19,0	13,4	15,1	7,8	10,5	7,4	11,4	14,0	6,9
19,10 lø	1,6	2,9	0,9	8,4	6,9	11,0	8,9	7,3	3,0	5,9	2,3	5,0	6,1	7,3	2,5
19,15 sø				1,0	6,3	4,8	10,8	4,0	6,0				6,1	4,7	0,0
21,00	1,4	1,5	3,0	3,5	5,3	7,0	8,3	4,4	2,8	2,4			3,9	4,8	1,2
21,30 sø	1,0	2,5	0,5	2,8	0,8	1,8	3,6	2,5	3,7	2,6	0,5	1,0	2,0	2,5	1,1
22,30 sø	1,0	0,5	0,7	0,6	2,8	1,6	5,3	2,6	2,2	2,0			2,2	2,5	0,4
23,00 lø	1,0	1,7	0,0	1,0	2,0	1,0	3,6	2,3	1,0	1,0	0,3	1,5	1,7	1,7	0,9
Hele dagen	6,5	8,5	7,6	11,0	14,3	13,1	17,0	11,2	11,2	10,5	6,9	5,8	10,9	12,6	7,1

Rute	Bandholm-Askø														
Ugedage	weekend														
Gennemsnit passagerer	Måneder													**sommer**	**vinter**
Sejltider	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	**Hele året**	**apr-okt**	**nov-mar**
06,30 lø	1,0	0,0	0,7	1,4	1,7	1,3	2,0	1,1	0,4	0,3	0,0	0,5	1,0	1,2	0,4
07,30 sø	1,8	1,4	1,7	4,5	5,3	3,9	3,8	3,7	2,9	4,7	12,3	1,3	3,8	4,1	3,7
07,35 lø	3,7	2,5	3,8	3,7	4,1	3,3	5,4	4,9	2,8	4,8	3,3	7,8	4,3	4,1	4,2
09,20 lø	3,9	5,3	10,3	11,1	12,9	15,9	9,0	13,4	12,0	7,4	5,5	2,8	9,5	11,7	5,6
09,30 sø	3,5	3,6	6,1	11,9	12,9	8,1	8,9	11,2	6,5	4,5	3,5	3,0	7,8	9,1	3,9
10,35 lø	6,9	10,7	11,0	27,6	22,6	23,3	39,9	18,7	14,3	17,0	10,8	7,4	18,6	23,3	9,4
10,50 sø	2,6	1,7	4,5	13,4	21,3	10,0	11,2	5,5	6,3	3,2	2,8	6,8	8,5	10,1	3,7
11,30	6,0	13,0	8,3	19,8	15,1	8,5	42,0	18,8	5,8	6,8			14,5	16,7	5,5
12,30 sø	3,6	4,3	3,0	13,1	12,2	12,2	13,4	8,8	4,5	4,0	5,3	6,2	8,1	9,7	4,5
12,45 lø	9,1	18,9	13,3	12,9	14,8	26,4	31,3	19,0	20,5	11,7	5,5	8,6	17,2	19,5	11,1
13,30	3,8	7,8	8,5	10,8	10,4	8,0	22,3	11,0	7,3	6,6			9,5	10,9	4,0
13,45 sø	3,8	4,7	1,5	6,7	3,5	4,6	9,8	7,3	4,8	3,8	1,8	3,2	4,7	5,8	3,0
14,00	3,4	5,3	10,8	9,5	8,8	10,5	22,6	18,0	5,3	9,2			10,4	12,0	3,9
14,15 lø	4,8	7,7	4,0	11,2	28,3	12,3	25,2	9,4	7,3	7,8	4,8	3,2	10,2	14,5	4,9
14,50	2,7	1,3	5,3	5,9	5,6	5,0	14,0	5,0	2,8	4,0			5,1	6,0	1,8
14,55 sø	0,4	1,7	1,0	9,4	4,7	2,8	11,8	5,0	2,5	1,4	2,3	1,8	4,1	5,4	1,4
15,30	2,2	5,5	2,5	6,5	8,0	7,8	21,6	7,8	13,0	7,0			8,3	10,2	2,0
15,40 lø	3,0	5,7	6,0	4,4	10,0	6,5	19,8	10,9	7,0	3,8	1,8	3,6	8,2	8,9	4,0
16,10 sø	1,5	5,4	1,3	3,9	3,0	7,1	15,1	4,2	2,3	3,4	1,5	2,6	4,4	5,6	2,4
17,00 lø	1,4	3,0	2,5	4,1	4,4	5,1	12,5	10,5	4,6	9,3	2,0	1,5	6,6	7,2	2,1
17,30 sø	1,5	2,3	2,9	4,1	4,5	3,6	10,7	6,4	2,0	4,3	2,3	3,6	4,1	5,1	2,5
18,30 lø	1,4	2,8	2,6	3,6	2,4	6,3	7,6	10,1	7,3	3,5	4,3	1,0	5,8	5,8	2,4
18,40 sø		2,0		1,5	2,2	3,0	5,8	2,0	0,0				2,8	2,1	0,4
20,30	0,8	1,2	1,5	3,4	1,1	2,5	7,3	6,6	4,0	3,4			3,1	4,0	0,7
21,00 sø	1,7	3,0	3,0	3,2	2,4	1,8	3,0	4,0	1,0	2,6	3,8	2,7	2,7	2,6	2,8
22,00 sø	1,5	0,8	1,3	1,4	2,0	2,2	5,2	4,5	1,8	4,2			3,0	3,0	0,7
22,30 lø	1,0	3,0	1,0	5,5	2,0	2,0	6,4	11,8	0,5	0,0	1,7	2,0	4,2	4,0	1,7
Hele dagen	3,1	5,1	4,8	8,0	9,3	8,0	14,0	9,6	6,1	6,1	4,0	4,0	7,6	8,7	4,2

Lolland Kommune har i mange år støttet udviklingen på øerne!

I turismestrategien 2015 anføres Rødby og Bandholm som de byer, der skal satses på. Kommunen har medvirket til udarbejdelse af Vision for Askø-Lilleø 2025 (2016) og Færger i fremtiden (2020).
Der er oprustet med køb af en afløserfærge 2021:

Forhold som er afgørende for Lolland Kommunes forslag til strategi for fremtidens færgedrift

I forbindelse med de øgede tiltag for at imødegå klimaforandringer, har staten i 2021 givet mulighed for at søge støtte, til at dække 25% til anskaffelsen af el-færger.

Angiveligt for at udføre grøn omstilling, og undgå mulige fremtidige CO2 afgifter på færgedriften efter 2030, har Lolland Kommune søgt denne pulje og fået 26,7 mio. kroner til en ny el-færge mellem Kragenæs og Femø.
Beløbet dækker dog kun ca. 25% af udgiften, og derfor skal resten finansieres på anden vis.

Det er intentionen, med investeringsstøtten fra staten, at den skal anvendes til dette formål. Lolland Kommune har - af uvisse årsager - valgt ikke at spare investeringsstøtten op, og agter tilsyneladende heller ikke i fremtiden at bruge investeringsstøtten til at finansiere nye færger.

Da Lolland Kommune ikke ønsker, at fremtidige færge-investeringer kommer til at belaste kommunens samlede økonomi, er der behov for at spare 5-10 mio. kroner om året på færgedriften.

På baggrund af dette har Økonomi og Erhvervsudvalget i Lolland Kommune, opstillet nogle urokkelige ”hjørneflag”, som er givet videre som "bestillingsopgave" til Klima-, Teknik og Miljøudvalget. De ”hjørneflag” betyder færre afgange, færre færger og en besparelse på 5-10 mio. kroner årligt på driften.

Der er andre udgifter end færger, når det kommer til de små øer. Udgiften til f.eks. hjemmepleje er højere på øerne end på fastlandet – netop på grund af færgetransporten. Hvis man kan lykkes med at affolke øerne, vil man kunne spare denne udgift. Her er det ikke uvæsentligt at netop kvalitetsstandarden for hjemmepleje i Lolland Kommune for nyligt har været genstand

for tvister mellem Lolland Kommune og Ankestyrelsen, både i forhold til Askø og Fejø. Sager som Lolland Kommune har tabt.

Detaljerne i forslag til Strategi for Fremtidens Færgedrift kan du selv læse her, ved nedenstående link: https://www.lolland.dk/politik/hoeringer/hoeringer-generelt/hoering-af-forslag-til-strategi-for-fremtidens-faergefart.

Lolland Kommune udsendte i 2020 en rapport – "Fremtidens Færgefart, hvor man analyserede behovet for færgebetjening på de tre øer, samt den nuværende tilstand af færger og færgelejer". Man skulle tro, at det ville danne grundlag for en ny færgestrategi, men meget få elementer er med i den nye plan, mens andre elementer er bevidst gemt af vejen, for at fremme kommunens synspunkter.

Nedenfor gennemgås nogle af de konsekvenser som forslaget vil have, men færgen har så stor betydning for øerne, at det er vanskeligt at beskrive konsekvenserne udtømmende, og du kan sikkert selv komme på flere.

Begrundelsen for at færgefarten skal omlægges og reduceres

Lolland Kommune har været på studiebesøg på Fyn, og er blevet inspireret af Svendborg Kommunes betjening af Skarø og Drejø, hvor der kun sejles 4 afgange om dagen i strengsejlads og af Fåborg-Midtfyn, som betjener Lyø-Avernakø med

Kommunen mener at situationen i forhold behov for færgebetjening til Skarø/Drejø og Lyø-Avernakø er sammenlignelig med Askø-Lillø/Femø.

Skarø/Drejø er mindre end halvt så store som Askø-Lilleø/Femø i areal, og har mindre end halvt så mange fastboende indbyggere. Dertil kommer at der stort set ikke er fritidshuse på Skarø/Drejø, mens der på Askø-Lilleø/Femø er ca. 300 til sammen.

På Skarø/Drejø blev der i 2022 overført 11.542 biler medens der på Askø-Lilleø/Femø overførtes 42.915 biler.
(Kilde: Danmarks Statistik).

Tallene for Lyø-Avernakø er lige så tydelige.

Hvis man skal konkludere noget ud fra Lolland Kommunens sammenligning af Askø-Lilleø/Femø med sydfynske øer, er det, at kommunen ikke anerkender demografi, geografi eller færge-aktivitet som parametre, der kan bruges til at vurdere behovet for færgebetjening. Eller alternativt at behovet for færgebetjening ikke skal indgå i overvejelserne om færgebetjeningens kapacitet eller frekvens.

I begge tilfælde opererer kommunen med en parallel-logik, som er svær for almindelige borgere at sætte sig ind i.
I forhold til sammenligningen med Lyø/Avernakø-Korshavn i Fåborg kommune har disse øer 8 afgange dagligt, noget som netop afspejler at disse øer er større end Skarø/Drejø og har flere fastboende.
Det ser altså ud til at Svendborg Kommune anvender mere almindelige og logiske principper end Lolland Kommune når færgebetjeningen skal planlægges, og begrebet studiebesøg får nu en helt ny betydning.

Her ser du tallene i skematisk.

	Fastboende	Fritidshusområde/flex	Areal km^2
Femø	112	50	11,38
Fejø	461	230	16,00
Askø-Lilleø	40	250	3,68
Skarø	26	Meget få	1,97
Drejø	65	Meget få	4,26
Avernakø-Korshavn	112	25	5,90
Lyø	81	Meget få	6,00

I kommunens forslag til færgestrategi er nævnt, at *"serviceniveauet i forhold til besejling af de tre øer er højt i form af flere afgange end sammenlignelige kommuner".*

Dette er ikke korrekt når der tages hensyn til 250 sommerhuse på Askø, 52 sommerhuse på Femø og to større sommerhusudstykninger på Fejø.

Eksempelvis har:

- Egholm i Aalborg kommune, med 51 beboere og ingen sommerhusudstykninger har 34 afgange mandage-torsdage, 36 afgange fredage, 32 afgang lørdage og 29 afgange søndage.
- Barsø i Aabenraa kommune med 13 beboere og få sommerhuse, har 8 afgange på hverdage og 5 afgange lørdage og søndage.
- Hjarnø i Hedensted kommune med 117 beboere og ingen sommerhuse, har 38 afgange på hverdage, 27 afgange på lørdage og 26 afgange på søndage.

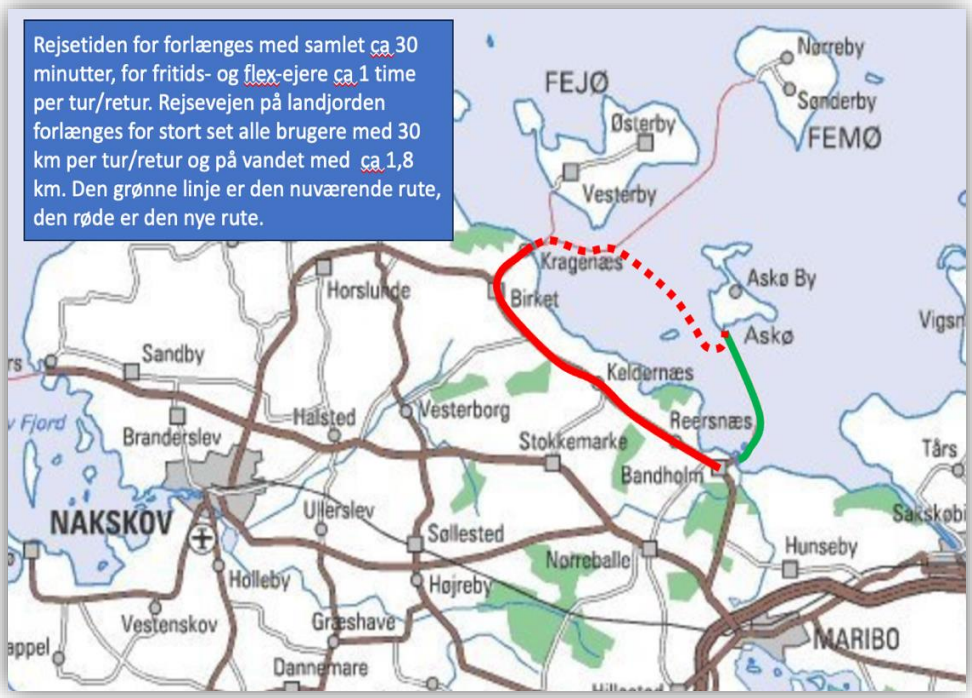
Flytning af Askøfærgen fra Bandholm til Kragenæs

Argumentet for at samle alle færgerne i Kragenæs er ønsket om at opnå mere fleksibilitet i bemandingen af færgerne, fordi alt færgepersonalet så er i Kragenæs.

Der skal to besætningsmedlemmer til at sejle en færge, så den eneste reelle fleksibilitet i dette forslag er at afskaffe Askø-færgen.

At flytte afgangen til Askø-Lilleø fra Bandholm til Kragenæs har en lang række konsekvenser for brugerne. Den mest indlysende er, at vejen bliver længere for mere end 96% af færgens fritids/flexbrugere.

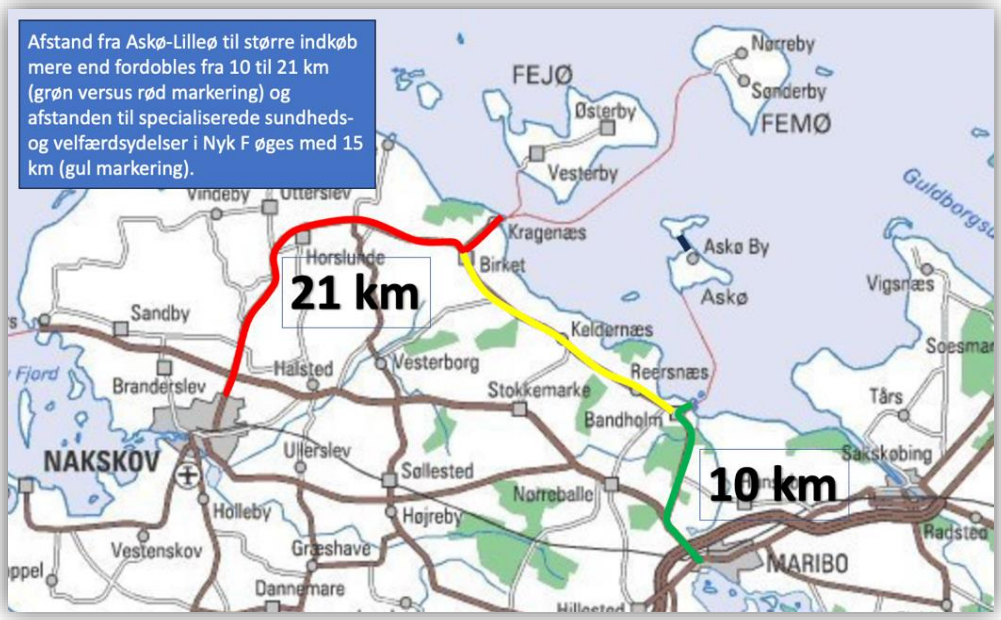
Du kan se på kortet her hvad det betyder:



Det betyder, at der, hvis man skal opretholde den nuværende trafik, kommer til at køre 20.000 flere biler mellem Bandholm og Kragenæs årligt, samt 2-3000 tungere køretøjer. Alt i alt vil der skulle køres 350.000 km mere om året, og sejles 2600 km ekstra, ved 4 afgange om dagen, og her er medregnet de ekstra kilometer til indkøb.

Flytningen betyder nemlig også, uafhængigt af den planlagte reduktion af antal afgange, at der bliver længere til alle andre indkøb end dagligvarer, fordi man nu skal køre til Nakskov i stedet for Maribo, altså en ekstra vej på 11 km, som samlet set betyder endnu mange tusind kilometer ekstra, og ekstra tid, som jo også er noget værd.

Du kan se her hvordan geografien ændres:



Færgelejet i Bandholm

Lolland Kommune nævner, at man kan spare på vedligeholdelsen af færgelejet i Bandholm ved at flytte til Kragenæs, men det, som kan spares på vedligeholdelse af færgelejet i Bandholm, er meget begrænset, jvf. Lolland Kommunes egen rapport, "Færger i fremtiden" fra 2020:

" Færgelejet i Bandholm er et traditionelt sakseleje. Færgelejet er i 2020 blevet totalrenoveret med nyt galvaniseret understel på landrampen. Det tidligere forældede elektriske stålwirehejseværk med tårne er udskiftet til hydraulik og stempler. Stemplerne er monteret under rampen. Der vil fremover kun være vedligehold på hydraulikstation og 2 stk. slanger for hydraulikolie til stemplerne."

Igen er fremstillingen fra Kommunen 180 grader forskudt fra virkeligheden, og kommunen nævner heller ikke tabet af den investering, som er gjort i det nyrenoverede færgeleje.

Kommunen skriver også i forslaget til færgestrategi:
"Færgelejet i Bandholm er privatejet, og kommunen lejer det. Ved en fremtidig elektrificering af ruten vil færgelejet skulle ændres, og der vil skulle afsættes særskilte midler til investering i ombygning af færgelejet og ladeanlæg til en el-færge".

Her glemmer man at nævne, at Bandholm netop er en ideel havn til el-færge, fordi der i kraft af industrihavnen, i modsætning til i Kragenæs, er fremført kabel med tilstrækkelig kapacitet til ladning af en færge.
Igen løber Lolland Kommune med en halv vind, og har i bedste fald ikke undersøgt infrastrukturen, før ansøgningen til støtte til el-færge fra Kragenæs.

Rapporten "Færger i fremtiden i Lolland Kommune" nævner ikke muligheden for at reducere færgeantal eller at flytte færgeruter. Du kan læse den langt bedre gennemarbejdede rapport her:
https://www.visitaskoe.dk/wp-content/uploads/2021/11/2021-Faerger-i-fremtiden.pdf

Reduktion af afgange
Reduktion i antal afgange vil have drastisk betydning for øerne, og sikkert være det endelige dødsstød. Det vil først og fremmest reducere kapaciteten i et omfang, så det ikke er muligt frit at komme til og fra øerne, når man har mulighed eller brug for det, og man må forudse kaotiske tilstande. Det vil særligt være et problem mellem påske og efterårsferien, og for Askø-Lilleø specielt i weekenderne.

Her kan man undre sig over, at det i første omgang er planen at reducere betjeningen mest i weekenderne, når arbejdsgruppens meget detaljerede analyse af færgedata viser, at behovet for færgetransport er langt størst i weekenderne. Her har Lollands Kommune igen tilsidesat almindelig logik, for at tilpasse

betjeningen til den nye arbejdsplan, hvor markant reduktion af aktiviteten i weekenderne er en forudsætning for, at færgefolkenes overenskomst kan overholdes med den nye arbejdsplan.

Tænk hvis du får brug for en glarmester eller slamsuger. Du kommer til at betale deres løn i al den tid de er på øen, plus færgen, selv om opgaven kun tager 20 minutter – hvis de altså kan booke en plads på færgen. Det er i forvejen uforholdsmæssigt dyrt at få håndværkere til øerne, og det bliver derfor kun værre.

Pendling bliver meget besværligt, velfærdsydelser bliver uforholdsmæssigt dyre og begrænsede, og brandberedskabet reduceres til et niveau, hvor der kan gå mange timer før der kommer forstærkning til det lokale beredskab.

Nedlæggelse af beredskabsfærgen
Allerede fra nytår, er der lagt op til, at beredskabsfærgen nedlægges, og at brandberedskabet udenfor færgernes bemandingstid er overladt til "det lokale beredskab".

Ambulanceberedskabet skal varetages af helikopterberedskabet, som i de fleste tilfælde også kommer, men der er også flere aktuelle tilfælde, hvor vejret har været for dårligt, eller helikopteren har været på en anden opgave, og derfor ikke er kommet. Så må man vente til næste morgen, hvor færgepersonalet møder ind igen, da der ikke er nogen på tilkaldevagt.

Ved en opringning til Lolland Brandvæsen, blev det konstateret, at de ikke er blevet hørt herom, og at de ikke er enige i prioriteringen fra kommunen. Det lokale brandberedskab består at en lille brandbil bemandet af frivillige "ildsjæle", som kun er beregnet til førstehåndsindsat, indtil de store brandbiler kommer med færgen.
Altså har Lolland Kommune indstillet til at nedlægge beredskabet, uden at forhøre sig ved den ansvarlige myndighed.

Hvad sker der med værdierne?
Der er ingen, der er i tvivl om, at ejendomspriserne er afhængige af adgangen til øerne og aktivitetsniveauet. Når de nye strategier føres ud i livet vil ejendomspriserne på Askø-Lilleø og Femø styrtdykke, medens priserne på Sydkystens ejendomme vil gå på himmelflugt.

Green Washing og andre muligheder for grøn sejlads
Green Washing er et fænomen, som opstår når nogen forsøger at opnå en fordel under dække af udokumenterede klima eller miljøforbedringer.
Lolland kommune gør sig skyldig i "Green Washing", når de forsøger at begrunde kvælning af Askø-Lilleø og Femø med behovet for grøn omstilling. Som du har set tidligere, har alene flytningen af sejladsen fra Bandholm til Kragenæs så store miljø- og klimamæssige aftryk, at fordelen ved at indsætte en el-færge er tvivlsom, særligt fordi sejladsen i tiden inden el-færgen indsættes er længere, primært på fossile brændstoffer.

Der er mange andre muligheder for at sejle grønt. Verdens første brintfærge M/F Hydra, sejler i Norge, og herhjemme er der i Limfjorden planer om at sejle på brint. Cowi har i 2021 udarbejdet en (nu sikkert allerede forældet) rapport omkring grøn omstilling af danske indenrigsfærger, som du kan læse her: https://www.trm.dk/media/5ctgbsb0/faergeanalyse-groen-omstilling-af-danske-indenrigsfaerger-final-a.pdf

Noget tyder på at Lolland Kommune har været for hurtigt ude med at søge tilskud til el-færge, og ikke har undersøgt finansiering og alternativer tilstrækkeligt. Det betyder at kommunen sandsynligvis er låst fast i el-færgeplanen, fordi der er opnået tilskud, og ikke længere er fri til at vælge den bedste løsning for klimaet og for alle.

Økonomi
Som nævnt ovenfor har kommunen i ca. 20 år modtaget statstilskud til investering i nye færger, ca. 3 mio. kr. om året. Hvor de penge er anvendt er svært at belyse her, men de ca. 60

mio. kr. er ikke sparet op. Det betyder at finansiering af en ny el-færge skal ske ved at optage lån, som vil påføre Lolland kommune en ekstra udgift hver år, og det er det, som er årsagen til at Askø-Lilleø og Femø nu skal kvæles.

Denne problemstilling har ofte været taget op i Ø-kontaktudvalget, hvor man fra kommunens side har meddelt, at det ikke var et problem ikke at spare op, fordi man bare kunne tage et lån i Kommunernes Landsforening, når der skulle købes ny færge, noget som desværre ikke er ført til referat.

Man kan måske derfor få det indtryk, at kommunen har opført sig økonomisk uansvarlig, og nu har bragt sig i en situation, hvor "kastanjerne skal rages ud af ilden" ved at reducere udgiften til færgedriften og kvæle øerne.

Et økonomisk aspekt som ikke er særlig godt belyst er, hvor stor en del af statstilskuddet som bortfalder, når den nye plan iværksættes. Noget som kan få afgørende betydning for den samlede økonomi ved den nye færgestrategi.

Lolland Kommune har ingen plan for hvordan restfinansiering af en ny færge skal ske, hvilket tydeligt er eksemplificeret af den planlagte leasingmodel, som kommunen ikke havde undersøgt, og nu har droppet. Nu vil kommunen købe en færge, men hvordan er der ingen beskrivelse af.

Politiske aspekter

Efter kommunalvalget i 2021 blev der indgået en bred konstitueringsaftale mellem 22 af byrådets 25 medlemmer, hvoraf 13 kommer fra Socialdemokratiet, der altså har absolut flertal. Borgmester er Holger Skou Rasmussen fra Socialdemokratiet. I konstitueringsaftalen er der ikke nævnt noget specifikt om færgedriften.

Borgmester Holger Skou Rasmussen har et helt særligt forhold til småøerne nord for Lolland, som han fortalte Dronningen om

i sin velkomsttale ved sensommertogtet til Fejø og Askø-Lilleø august 2022.

Holger Skou Rasmussen er kommet meget på Fejø som dreng, da hans bedsteforældre boede på Fejø, og han har både som barn og voksen "tilbragt umanérlig mange timer ude på havet rundt omkring de små øer".

Han afslutter talen til Dronningen:
"Mange ø-boere er stolte af deres ø. Og det samme er vi i Lolland Kommune. Og på en dag som i dag – hvor vejret er med os, æblerne er modne og naturen står flot – er det let at forstå, hvorfor så mange hvert år vælger at komme hertil for at få lidt af charmen. Jeg håber, at både Fejø, Askø og Lilleø – og for den sags skyld også områdets andre øer – vil blive ved med at udvikle sig i samme positive retning. Så vi også i fremtiden kan både udvikle og bevare et unikt miljø her i Smålandsfarvandet".

Hvordan klinger det nu, mindre end et år senere?

Fritids- og flexejere på Askø-Lilleø
Askø-Lilleø, eller i virkeligheden kun Askø, skiller sig ud ved, at en meget stor andel af boligmassen er fritidshuse, ca. 220. Der er udover dette også en del flex-beboere, som bruger den ældre del af boligerne uden for fritidshusområdet. I den nye færgestrategi ser det ikke ud til at fritids/flexbeboere har nogen betydning for planlægningen af færgefarten. Som du kan se på side 5, bor langt de fleste uden for Lolland Kommune, og stemmer ikke i kommunen.
Politikerne har derfor tilsyneladende ikke nogen motivation for at tilgodese fritids/flexbeboere på Askø-Lilleø, men der er flere ting at bemærke her. Fritids/flexejere har erhvervet fast ejendom med den berettigede forventning, at Lolland Kommune sørger for rimelig adgang til Askø-Lilleø.

Fritids/flexbeboere udgør et stort aktiv, både for Askø-Lilleø, som ville være affolket for længe siden uden

fritids/flexbeboere, og for Lolland Kommune, hvor de fleste fritids/flexbeboere deltager i handels- socialt og kulturliv, bidrager væsentlig til den lokale økonomi, tiltrækker gæster til Lolland, og dermed fungerer som ambassadører for både Lolland og Askø-Lilleø.

Turisme
I samarbejde med en række turistaktører og andre interessenter, blev der i 2016 udviklet en vision for Lolland som turistdestination. Rødby og Bandholm var udset til at være fokusbyer i denne udvikling. Visionen var Lolland Kommunes bud på det Lolland, som turisterne fortæller om, når de kommer hjem, og som gør, at de kommer igen, og anbefaler Lolland til andre som feriemål.

"Lolland er Hele Danmarks Sydkyst; en populær turistdestination, der udbyder unikke og autentiske oplevelser i et stærkt samarbejde mellem lokale turismeaktører, hvor kvalitet og service er i højsædet. Omdrejningspunktet er kysten, naturen, kulturen, de lokale fødevarer og de mange oplevelser og aktivitetsmuligheder".
"Hele Danmarks Sydkyst" som brand henviser til hele Lolland, der med 300 km kyststrækning har unikke muligheder for at udvikle turismeerhvervet indenfor kyst- og naturturisme."

Efter at den nye færgestrategi er blevet udformet, er der, som med et trylleslag, også kommet ny turismestrategi, sikkert fordi øerne i sagens natur ikke kan udvikles turistmæssigt uden færgeforbindelse.

Den nye strategi handler derfor alene om Sydkysten:
"Udviklingsplan for Lollands Sydkyst.
Med budgetaftalen for 2021 vedtog Lolland Byråd at få lavet en ny strategisk udviklingsplan for Lollands Sydkyst. Nærmere bestemt - Området fra Hyllekrog i øst, via sydkysten til Nakskov Fjord og Nakskov by, med særligt fokus på strækningen fra Rødbyhavn til Hummingen".

Man kan jo ikke undgå at undre sig over timingen af disse tiltag: Først at kvæle æbleøerne og dernæst bruge alle ressurserne på at skabe en international turistdestination på Lollands Sydkyst.

Når man kører op fra Femern Tunnelen, så tager det ca. lige lang tid at køre til Hummingen og til Bandholm, og det tager væsentlig længere at køre til Kramnitze. Der er derfor ikke nogen grund til ikke at inddrage Nordlolland i turismefremstødet. Antallet af fritidshuse på æbleøerne, som er potentielle boliger for turister er lige så mange som på Sydkysten.

Ældresagen

Når man har ejet et sommerhus i et år, er der mulighed for at bo i huset året rundt, og det benytter mange pensionister sig af, også nogle på Askø-Lilleø.

På øerne, hvor tilflytning af børnefamilier allerede før færgestrategien var en fjern drøm, er mange funktioner afhængige af de som bor fast på øerne, selv om de måske kun udgør 10% af de som har ejendom på øerne. Det er i mange tilfælde pensionister som er med at holde foreninger og købmand i gang, med deres utrættelige energi.

Med den nye færgestrategi bliver det meget vanskeligt at bosætte sig på Askø-Lilleø som ældre, fordi funktionerne, både på øerne og på fastlandet, både velfærds-, sociale og kulturfunktioner, kræver en god og hyppig betjening med færge. Ældres muligheder for at vælge øerne som bopæl forringes derfor, og der er sandsynligvis en af kommunens formål med at kvæle øerne.

Her ser man stort på landevejsprincippet og den blå landevej, hvor ideen er, at småøerne skal have lige adgang til funktioner på fastlandet, og ikke betale mere end hvis der var en almindelig landevej.

Juridiske aspekter

Den manglende VVM-redegørelse

Grundlaget for miljøvurdering af planer og programmer er EU's direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet. Baggrunden for kravet om miljøvurdering er, at vurderingerne vil forbedre beslutningsgrundlaget i henseende til miljøhensyn i forbindelse med udarbejdelse af planer og programmer med miljømæssige konsekvenser. Direktivet er i Danmark implementeret i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

I forbindelse med forslaget til Strategi for Fremtidens Færgedrift er der nok mange, der har undret sig over, hvor lidt Lolland Kommune har belyst de miljømæssige konsekvenser, herunder flytning af færgebetjening af Askø-Lilleø fra Bandholm til Kragenæs, men også de miljømæssige konsekvenser i videste forstand, når det gælder miljøet på øerne (Strategi for Fremtidens Færgedrift må antages at slå Askø-Lilleø og Femø ihjel). Misforholdet mellem den relativt lille økonomiske gevinst og de katastrofale følger har været svær at forstå, og der har manglet en detaljeret vurdering af konsekvenserne, som kan holdes op mod gevinsten.

Lolland Kommune har i medfør af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020, med de ændringer, der følger af § 1 i lov nr. 2192 af 29. december 2020 og lov nr. 2213 af 29. december 2020, **pligt til at udarbejde en VVM-redegørelse for Strategi for Fremtidens Færgedrift, og det kan vi ikke se er sket**.

I loven fremgår det i § 1 at lovens formål er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau, samt at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling, ved at der gennemføres en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Formålet med en miljøvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden så tidligt som muligt og forud for, at myndigheden træffer afgørelse om planen, programmet eller projektet, tages hensyn til planers, programmers og projekters **sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet**, herunder den biologiske mangfoldighed, **befolkningen**, **menneskers sundhed**, flora, fauna, jordbund, jordarealer, **vand, luft, klimatiske faktorer**, **materielle goder**, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større **menneske- og naturskabte katastroferisici (vi tænker på beredskabet ved brand**) og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Værditab af fast ejendom
Den private ejendomsret er ukrænkelig og sikret i Grundlovens §73. Hvis man skal afstå sin ejendom, eller rådighed over sin ejendom, kan det kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Lolland Kommune har ansvar for at sikre færgebetjeningen til Askø-Lilleø i medfør af Aftale om Strukturreform, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2004, og Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 1084 af 28. oktober 2019. Der er intet krav om at færgedriften skal være uden udgift for kommunen.

Ved den foreslåede strategi for fremtidens færgefart begrænses adgangen til ejendomme på Askø-Lilleø og Femø i et væsentligt omfang, idet den på sigt mere end halveres. På denne måde begrænses ejernes rådighedsret over deres ejendom, herunder især fritids/flexejere. Dette må forventes at medføre en værdiforringelse af fast ejendom på øerne i størrelsesordenen 100-200 mio. kr., dvs. et bevidst, specifikt og intensivt indgreb i ejendomsretten. Der opstår herved en ekspropriationslignende situation, fordi Lolland Kommune, under dække af at tjene almenvellet (grøn omstilling), forringer værdien af fast ejendom på øerne. En mere nøjagtig angivelse må bero på taksering foretaget af sagkyndige.

I lov om fremme af vedvarende energi, jf. lovbekendtgørelse nr. 125 af 7. februar 2020, fremgår det, at der kan ydes erstatning for værditab og salgsoption på beboelsesejendomme ved opstilling af vindmøller, solcelleanlæg, bølgekraftanlæg og vandkraftværker. Det er oplagt, at det værditab øerne vil opleve, ved begrænsning i adgang til anvendelsen af fast ejendom på øerne, kan sidestilles med det værditab ejendomme får ved opførelse af energianlæg. Grunden til at der ikke er en lovpraksis på dette område er formentlig, at Lolland Kommunes planlagte overgreb på små ø-samfund er uden fortilfælde i Danmark.

Det er således usikkert hvorvidt der er tale om ekspropriation, om der er et erstatningsansvar på linje med det som er kendt ved gener fra energianlæg, eller om der kan siges at være tale om en såkaldt erstatningsfri regulering fra kommunens side. Sikkert er det dog, at værdiforringelsen, som følge af den foreslåede færgestrategi, vil føre til et erstatningsretligt efterspil, hvis den gennemføres.

*Lever Lolland Kommune op til ansvaret for at **sikre** færgefarten?*
I lovbekendtgørelse nr. 1084 er det formuleringen at Kommunen har "ansvar for at sikre færgebetjeningen". Hvilket serviceniveau kommunen er forpligtet til at sikre, som følge af dette ansvar, er ikke lovbestemt, men Lolland Kommune tager, i overensstemmelse med praksis, selv udgangspunkt i serviceniveauet i andre kommuner med småøer, herunder Svendborg og Fåborg-Midtfyn kommuner.

Lolland Kommune fremfører, efter en studietur, både i "Forslag til Strategi for Fremtidens Færgefart" og i medierne, åbenlyst uvidende om de faktuelle forhold, at serviceniveauet for færgefarten i disse fynske kommuner er væsentlig lavere end i Lolland Kommune.
Alle geografiske, demografiske, erhvervsmæssige og færgeaktivitetsdata (tally-data) for øerne, som rimeligvis kan indgå i denne sammenligning, tyder på, at det aktuelle serviceniveau

er tilsvarende, eller ligefrem bedre, i de fynske kommuner, sammenlignet med Lolland Kommune. Her er der således ikke berettiget grundlag for at reducere serviceniveauet i Lolland Kommune.

Hvis der var krig, naturkatastrofer eller anden force majeure, så kunne man forestille sig, at det var rimeligt for Lolland Kommune at fjerne Bandholm-Askø ruten og halvere færgeservice for at sikre færgefarten.
Det er ikke tilfældet, og under de nuværende omstændigheder, er der intet rimeligt grundlag for at tolke "ansvaret for at sikre færgedriften" som foreneligt med den strategi, som er foreslået, hvor en effektiv og udgiftsneutral færgerute lukkes, en færge sælges, og færgefarten halveres.

Lolland Kommune finder sig sammenlignelig med Svendborg Kommune, hvor man også har fået statsstøtte til ny el-færge (Højestene, til Skarø-Drejø), men Svendborg Kommune har ikke varslet reduktioner i færgedriften for at klare restfinansieringen, så også her smuldrer grundlaget for Lolland Kommunes strategi.

Og hvad skal vi så gøre for at stoppe denne strategi og undgå massakren på vores skønne Askø-Lilleø?
Kommunens nedladende og patroniserende fremfærd, hvor man anerkender fire brugerudvalgs store arbejde, ved at fremhæve et forslag om "Selfie-ture" i den nye færgestrategi, for at øge indtjeningen, medens man ikke giver sig væsentligt i forhold til det øvrige forslag.

Det taler vist for sig selv, og var også medvirkende til at Femø trak sig fra arbejdet i foråret 2023. Vi kan med andre ord nok ikke påvirke strategien nævneværdigt indefra, dette er allerede forsøgt, og dannelse af arbejdsgrupperne ser ud til alene at skulle legitimere processen med borger/bruger inddragelse, og derved give ø-boerne medansvar for den nye strategi, som de derved har været med at forme.

Du har allerede gjort en forskel ved at læse dette dokument til enden.

Der er mange gode folk på sagen, men DU kan også gøre en større forskel end du måske tror. Tal med og aktiver dit netværk og vigtigst af alt - Sørg for selv at indsende et høringssvar! https://www.nemform.dk/360/SP015

Det kan bare være få linjer, hvor du giver din mening til kende – og til dette kan du evt. søge inspiration i ovenstående eller selv finde andre vinkler.

Aktindsigt
Du kan søge aktindsigt hos Lolland Kommune (lolland@lolland.dk), hvis du ikke mener at beslutningsprocessen er belyst godt nok. Du skal huske at skrive, at du søger indsigt mhp. på høringssvar om ny færgestrategi.

Det er nemt at søge aktindsigt, man sender bare en e-mail til kommunen og beder om indsigt. Kommunen har så 7 dage til at svare. Du kan f.eks. spørge om indsigt i ansøgningen om støtte til el-færge, om al kommunikation omkring udformning af færgestrategien (du kan kun få indsigt i eksterne e-mails). Eller du kan søge indsigt i, hvor stor statsstøtten har været gennem årene, og præcis hvad den er brugt til.

Du kan følge med på Facebook

Du kan skrive læserbreve

Du kan tale med politikerne, eller skrive til dem:
https://www.lolland.dk/politik/byraad-og-udvalg/byraadet