

Ø-repræsentanterne i Ø- udvalget hørings svar til LTE- udvalgets forslag til sejlplaner

Ø-repræsentanterne har i samarbejde med beboerforeningerne på Agersø og Omø holdt offentlige borgermøder på hhv. Agersø d. 16. januar og Omø d. 17. januar 2016 med henblik på at drøfte færresituationen, herunder de tre forslag til ændret sejlplan. På begge øer deltog over 50 øboere i drøftelsen. På Omø deltog endvidere Allan Jørgensen fra færgekantoret og Jørn-Ole Didriksen fra LTE-udvalget. Herudover har Ø- udvalget drøftet forslagene på et ekstraordinært udvalgs møde d. 20. januar 2016.

Ø- udvalget har på det ekstraordinære møde d. 20. januar problematiseret fejlagtige antagelser som er lagt til grund for de foreslåede sejlplaner. Samtidigt påpegede Ø-repræsentanterne, at der sagtens kan findes besparelser på anden måde end gennem reduktion af sejlplanerne. Derved kan kommunens ønsker om besparelser opnås uden, at man samtidig klipper øernes livline over.

Vi håber LTE-udvalget har forståelse for øernes frustrationer og indædte kamp for vores videre eksistens som et civiliseret helårssamfund.

Besparelser på 1,5 mio.

På øerne er der stor frustration over, at besparelser i den størrelsesorden der er lagt op til skal findes på noget for en ø så essentielt som sejlplanerne. Hver dag er der pendlere og skolebørn der er afhængige af en sikker og regelmæssig færgedrift for, at kunne følge sin skolegang/uddannelse eller opretholde et arbejde. Færre afgang, uregelmæssige færgeforbindelser og usikkerhed om den fremtidige færgedrift er gift for et øsamfund og dets eksistens. Vores færgedrift er kernevelværd for øboere på højde med hvad hjemmepleje er for de ældre.

Vi skal i den forbindelse pege på muligheden for, at opnå besparelser på andre poster end sejlplanerne!

I 2011 var det et "ufravigeligt krav" til færgearbejdsgruppen, at man udarbejdede en model der tog hensyn til de stigende udgifter til brændstof (kommissorium dateret 27/10 2011). Dengang var brændselspriserne over 6 kr./liter. I dag 2016 er priserne under 2 kr. pr liter, og hvis man i 2011 skulle lave et budget, der skulle tage hensyn for de stigende oliepriser, så må det modsatte også kunne være gældende i dag. Med 630 tons brændsel svarer dette til en besparelse på omkring 2,5 mio. kr. Samtidig tyder fremtidige forventninger til olieprisen på, at denne også fremover vil ligge på dette lave niveau, så besparelser opnået ved lavere oliepriser er ikke blot et spørgsmål om en kortsigtet mulighed.

Desuden er det Ø-repræsentanternes opfattelse, at man glemmer at tage hensyn til, at der overføres 1,5 mio. kr. fra Staten til drift af afløserfærgen, samt at beløbet på 168.000 kr., der betales til Småøernes Færgeselskab, ligeledes refunderes af Staten.

Disse besparelser og manglende indtægtsførelser viser at der er mange andre områder end på sejlplanerne, hvor der kan finde besparelser.

Sejlplanerne

De tre fremlagte sejlplaner har både positive og negative sider, men der er ikke nogen af dem der lever op til de principper LTE- udvalget har fastsat for nye sejlplaner. Ø- udvalget kan ikke tilslutte sig nogen af de tre fremlagte sejlplaner, da de proportionelt set i forhold til besparelsesmålet vil give for voldsomme gener for øboere og andre brugere af færgerne til både Agersø og Omø.

Ø- udvalget er klar over, at området i lighed med andre områder i kommunen skal medvirke til, at

skabe balance i kommunens budget, men vi mener at besparelsen i stedet skal opnås gennem smarte og kloge besparelser der ikke berører de nuværende sejlpplaner.

Det kunne eksempelvis være gennem:

- De lavere oliepriser
- Ved overførelse af overskuddet på færgedriften 2015 til-2016
- Ved et 360 graders eftersyn af hele færgedriften
- Ved slukning af lyset på færgerne aften/nat
- Ved bestillingsture på udvalgte afgang
- Ved reduktion af administration
- Ved øgede billetpriser
- Ved at servicefarten sættes ned

Kommentarer til sejlpplanerne:

Kommentarer fra Agersø:

Der er fremlagt 3 sejlpplaner alle med et nøgletal over ønskede besparelser. Der er ligeledes fremlagt en form for "konsekvensvurdering" for hver sejlpplan, hvor vi dels slet ikke kan genkende de anvendte tal ligesom vi heller ikke mener, at konsekvensvurderingen er fyldestgørende. Eksempelvis mangler det overordnede billede af konsekvenserne for såvel øboere, boligejere og turister af en reduceret sejlpplan. Det betyder, at antallet af berørte passagerer er voldsomt undervurderet.

Ligeledes har vi påpeget, at statistikkerne der bliver udarbejdet er mangelfulde og fejlagtige. Eksempelvis har havnekontoret forklaret, at det lave antal af "ø-biler" skyldes at man fejlagtigt kun har medtaget "Invalidebiler" i denne opgørelse. Når man så kun fokuserer på "ø-biler" (eller rettere: Invalidebiler) i nærværende konsekvensvurdering undervurderes antallet af berørte passagerer konsekvent. Vi håber og forventer, at statistikkerne er blevet tilrettet tilbage i tiden således, at statistikkerne baseres på et retvisende datagrundlag.

Sejlpplan forslag 1: Denne plan er helt forkert i sin konklusion af konsekvenser af berørte øboere. Det er ikke bare gennemsnitligt 4 personer der berøres af første og sidste afgang fra/til Agersø kl. 05.30/06.00 og kl. 22.30/23.10. Når der udregnes et gennemsnit på 4 personer gør vi opmærksom på, at det ikke er de samme 4 personer, men over tid os alle der berøres ved denne nedskæring. Det er pendlernes mulighed for, at blive boende på øen og dermed hele familier der risikerer at må rejse. Desuden er den sidste tur om aftenen alle beboeres mulighed for, at deltage i familiesammenkomster, kurser og møder på fastlandet, ligesom gæster på øen allerede må forlade øen kl. 20.30. Kort sagt vores sociale liv vil blive nedlagt.

Sejlpplan forslag 2: Forslag 2 er den mindst dårlige, men den har stadig en lang række svagheder. Det kan ikke accepteres, at der arbejdes med bestillingsure, færgen skal ikke oplægges på Stignæs, på grund af risiko for hærværk, skade på færgen (ved at ligge i en vestvendt havn under kraftig vind) samt risiko for at skadedyr som ræve og rotter kan komme om bord med katastrofal konsekvens for dyrelivet på øerne. Alle helligdage skal sejles som hverdage ligesom den beskrevne trekantsejlsads heller ikke kan accepteres.

Sejlpplan forslag 3: Det er umuligt, at forestille sig at vi kan arbejde/leve/bo på Agersø under denne plan. At forestille sig, at vi fortsat kan tiltrække nye beboere er ligeledes ren utopi. Følgende forhold skal som minimum ændres: Højsæsonen bibeholde som foreslået, ingen bestillingsture, ingen oplægning af færgen på Stignæs, alle helligdage besejles som hverdage, ingen trekantsejlsads. Mellemsæsonen er slet ikke tilfredsstillende ligesom lavsæsonplanen specielt på hverdage er fuldstændig umulig såfremt man har et fast arbejde på Sjælland.

Kommentarer fra Omø:

Pendlere:

Det er nødvendigt, at færgen sejler kl. 5 om morgenen fra Omø, da pendlere skal på arbejde OG håndværkere skal til Omø fra Stignæs kl. 6. (morgenturen fremgår af 2. og 3. fartplansforslag) **MEN** det er også nødvendigt, at vores pendlere kan komme hjem igen kl. 17. 17-turen er en vigtig pendlerafgang fra Stignæs! Ingen med fuldtidsarbejde kan nå en færge kl. 16 og hvis man skal vente til kl. 18, er man først på øen kl. 19. Derfor er det fortsat tvingende nødvendigt med en afgang fra Stignæs kl. 17. (Ingen af de fremlagte forslag tager hensyn til eftermiddagspendlerne)

Skoleelever:

Alle tre fremlagte forslag tager hensyn til, at vores ældste skoleelever kan komme retur til Omø kl. 16. MEN da det er elever i de ældste klasser, benytter mange af eleverne muligheden for at gå til sport eller besøge kammerater efter skoletid for så at tage færgen hjem kl. 19.

Med de nye fartplansforslag isoleres de ældste skoleelever, idet det KUN er muligt at returnere til Omø kl. 16, da der ikke er busser til færgerne kl. 18 og 21.

Desuden har minister for børn, undervisning og ligestilling Ellen Trane Nørby varslet ændringer i de lange skoledage, hvilket kan betyde, at man ændrer færgetider til ingens verdens nytte.

Fartplansforslag passer ikke med busserne:

Ingen af de fremlagte fartplansforslag passer med busserne efter kl. 16. Det betyder, at alle pendlere, der benytter offentlig transport, skal nå færgen kl. 16 - ellers er der ingen bus. Ligeledes skal skoleelever - som beskrevet ovenfor - returnere med færgen kl. 16 - der er ingen bus til afgang kl. 18 og 21.

Det betyder også, at såfremt man fra Omø skal videre med bussen, er færgen kl. 15 fra Omø sidste mulighed.

Erhverv

Man har i de vedtagne principper - og derfor også i de fremlagte fartplansforslag - 'glemt' at tage hensyn til erhvervet på Omø. Man har ikke været opmærksom på de behov både det på Omø hjemmehørende og de tilrejsende erhverv har.

Turisme

På det afholdte offentlige møde meldte flere sommerhusejere ud, at deres ture til Omø ville blive færre. Det er ikke muligt med en arbejdsdag i f.eks. København at nå færgen fredag aften kl. 18, og hvis man først kan komme med færgen kl. 21 - ja så bliver besøgene på Omø betydelig færre.

Sejlsplanernes besparelsesrationale er ugenomsigtigt

De enkeltes sejlsplaners egentlige besparelsespotentiale er meget usikkert, og det er ikke muligt at gennemskue, hvad der reelt opnås af besparelser ved de enkelte delelementer i sejlsplanerne som f.eks. trekantsejlsads, aflysning af yderturene kl. 05 og kl. 23. Ø-udvalget har derfor anmodet om at få fremlagt en detaljeret oversigt over de besparelser der opnås ved de enkelte sejlsplaners delelementer. Ø-udvalget ønsker gennemskuelighed i sejlsplanernes økonomiske grundlag.

Budgetter og regnskaber

Sammensætningen af færgernes budget og regnskab er en tilbagevendende diskussion mellem færgeselskabet og Ø-udvalget. Alle de tal om færgedriften som Ø-udvalget anvender, er baseret på information fra havnekontoret, men der er ikke enighed eller gennemskuelighed i, hvordan de forskellige tilskud fra Staten til færgedrift indgår i budgettet eller kan/skal genfindes i regnskabet. Eksempelvis: når vi skriver, at der er et underskud i 2014 på 14,1 mio. kr., så skal det tal kunne genfindes i regnskaberne for færgedriften. Når vi skriver, at Slagelse Kommune får et paragraf 20 tilskud på 10,7 mio. kr., så er det baseret på oplysninger fra Økonomi- og Indenrigsministeriet, og når vi skriver at man får 1. mio. kr. i driftstilskud fra Trafikministeriet til dækning af ø-billetter, så er det baseret på offentlig tilgængelige tal. Der bør således slet ikke være tvivl om tallenes validitet. Ø-udvalget anmoder om, at det bliver tilvejebragt et gennemskueligt grundlag for færgernes økonomi, som er baseret på en fælles forståelse af centrale nøgletal for færgedriften. Det vil gøre det noget lettere, at forholde sig til færgernes økonomi og hermed konsekvenserne af eventuelle besparelser, hvis der er en fælles opfattelse af og hermed tillid til færgernes økonomiske grundlag.

Venlig hilsen

Renny Rosenlund og Annette Holst, Agersø
Carsten Larsen og Jonna Andersen, Omø