

FÆRGE- SEKRETARIATET FREMME BOSÆTNING OG ERHVERV PÅ 26 ØER

20 kommunale ø-ruter fordelt på 18 kommuner med 26 øer bidrager til at binde landet sammen. De kommunale ønsker til færgedriften handler om sikker, effektiv og klimavenlig drift, **der bidrager til bosætning og erhverv også på de mindre øer.** Færgesekretariatet fremmer med KLs opbakning de ønsker.

Færgesekretariatet er et samarbejde mellem landets 18 ø-færge-kommuner med i alt 26 småøer. Kommunerne ejer og driver en eller flere færger, der sejler til øer, der er en del af kommunen. Disse ruter får også del i det særlige statslige ø-tilskud. Kommuner, der alene består af en ø, hører altså ikke med i denne gruppe. Men der samarbejdes selvsagt også med dem.

Færgesekretariatet, som har virket siden 2015, blev etableret som led i en politisk aftale, og aktiviteterne er finansieret gennem en statslig forhøjelse af ø-tilskuddet. De deltagende kommuner betaler altså kun indirekte for aktiviteten.

Færgen til Tunø ved kaj.



Miniputfærgen Egholm i fart mellem Egholm i Limfjorden og Himmerland.

Hovedformålet er at bidrage til tværkommunalt samarbejde for at optimere færgedriften til øerne.

Der er udstukket to hovedspor for sekretariatets arbejde. Sekretariatet skal for det første fremme tiltag, der kan optimere og billiggøre selve driften af færgerne. For det andet er sekretariatet ansvarlig for at etablere et godt netværk for erfaringsudveksling og samarbejde kommunerne imellem.

Teknisk direktør Michel van der Linden fra Kalundborg Kommune er formand for Færgesekretariatets styregruppe. Michel er også medlem af KTC's bestyrelse. Herudover består bestyrelsen af tre kommunale tekniske chefer og to overfartsledere.

JO TAK, HER GÅR DET GODT

Færgesekretariatet har taget initiativ til, at der er udarbejdet et ø-barometer. Det er en ny landsdækkende undersøgelse, der tager pulsen på de danske småøer. Der hersker en udbredt optimisme omkring fremtiden på de fleste øer, dog især på de lidt større og mellemstore øer. Og der er gode bedømmelser af færger og personale.

På halvdelen af øerne vurderer øboerne, at der har været fremgang både i antallet af tilflyttere og i er-

Maskinrummet på Tunøfærgeren.



hvervslivet. På mere end halvdelen er der startet nye virksomheder, typisk indenfor restauration, turisme og handel/butik. Stort set alle øer oplever fremgang i antallet af turister, og det er især danskerne, der kommer. Så alt i alt ser øboerne positivt på fremtiden.

EFFEKTIV DRIFT OG FORSYNING

Det er et kommunalt ansvar at sikre færgebetjeningen til danske øer; ikke mindst de mindre af dem. Derfor følger KL's politiske Udvalg for Miljø og Forsyning aktiviteterne i Færgesekretariatet. KL's ønsker og krav til ø-færgerne ligner i høj grad dem, der er til andre forsyningsvirksomheder: Forsynings sikkerhed, effektiv drift og gode indkøbsaftaler. En fartplan man kan regne med, dvs. stabilitet, er det vigtigste for brugerne. Det kendes også fra andre former for kollektiv trafik.

Færgesekretariatet har indgået fælles indkøbsaftaler på en lille halv snes områder og med pæne millionbesparelser for færgerne og dermed også ejerne/kommunerne. Der arbejdes løbende med energioptimering og batteridrift ligesom mulighederne for at spille konstruktivt ind i forbindelse med klimapolitikken er nogle af de områder, som aktuelt analyseres.

LANDEVEJSPRINCIPPET

Billetprisen er selvsagt af betydning for mobiliteten både for beboere, erhverv og turister. Der ydes statsligt tilskud til færgefarten - det såkaldte landevejsprincip. Rationalet bag er, at det ikke skal koste mere at flytte sig en kilometer til søs, end det koster på landevejen. Der er vi ikke helt endnu. Men tilskuddet er styrket over de seneste år gennem en række politiske aftaler. Senest i november 2018 blev tilskuddet hævet, og den periode, hvor der kan ydes tilskud, blev udvidet til 46 uger.

Tanken er, at det ikke blot skal være billigere for øboerne, der er afhængige af den regelmæssige, måske daglige overfart, men også for turisterne, for dermed at skabe mere og nødvendig omsætning på øerne.

Der er reducerede takster for erhvervstransport, som har gjort en positiv forskel for erhvervslivet på mange af øerne. Det har i alle tilfælde i en vis udstrækning udlignet den forskel, der har været af udgifterne til f.eks. transport af varer, som er større, end hvis virksomheden ligger på fastlandet.

Landevæjsprincippet skal evalueres i 2022, men meldingerne fra øerne er allerede nu, at det har været med til at skubbe på en positiv udvikling.

NYE, KLIMAVENTLIGE FÆRGER

KL lancerede i starten af året det politiske udspil "CO2 reduktion i kommunerne - en styrket lokal klimaindsats". Udspillet indeholder 48 konkrete forslag til, hvad der kan gøres for at sætte de lokale løsninger til CO2-reduktion endnu mere i spil i kampen mod klimaforandringerne.



Kompasrosen findes endnu ombord.

Anbefaling nummer 17 går lige på færgerne. KL anbefaler nemlig, at der etableres en statslig investeringsstøtte til nye klimavenlige færger, når ældre færger skal udfases.

Færgedriften er ikke en overskudsforretning. Det betyder naturligvis, at særlig investeringsbehovene er stærkt afhængige af, hvornår der skal købes nye færger, som ofte vil koste 50-60 mio. kr. stykket.

DE GAMLE FÆRGER

Færgesekretariatets medlemmer har 25-30 færger i drift. Hovedparten er mere end 20 år gamle og står derfor for udskiftning indenfor de næste 5-10 år. Derfor står kommunerne overfor store investeringer indenfor en kortere årrække.

Færgesekretariatet arbejder målrettet på at få projekteret en standard/udviklingsfærge, som tager hensyn til økonomien og klimapåvirkningen. El-drift kan være en mulighed på de relativt korte overfarter, men både kommuner og ø-færger er afhængige af driftssikre og effektive færger.

Derfor er det vigtigt at få udviklet en driftssikker model, der giver stordriftsfordele og grøn optimering ved at sikre et mere standardiseret produkt snarere end et mere enkeltstående færgeprojekt. Et tættere samarbejde mellem færgesekretariatet herom er en af de opgaver, der bliver og skal arbejdes videre med i den kommende tid. ●