



FOLKETINGET

Rejserapport: Udvalget for Landdistrikter og Øer.

Tid: Den 27.-31. august 2018.

Sted: Skotland.

Deltagere: Peter Juel Jensen (V), formand, Lennart Damsbo-Andersen (S), næstformand, Magnus Heunicke (S), Troels Ravn (S), Lea Wermelin (S), Mette Hjermand Dencker (DF), Susanne Eilersen (DF), Henning Hyllested (EL) og Roger Courage Matthisen (ALT).

Ledsaget af: Udvalgssekretær Jørgen Nielsen og udvalgsassistent Tommy Jørgensen.

Formål

Formålet med studieturen var at indhente viden om de skotske erfaringer med indførelse af trafikalt ligestilling for øer (Road Equivalent Tariff (RET)) - også kaldet landevejsprincippet - samt om andre væsentlige sager i den aktuelle skotske landdistriktspolitik, herunder hvilke initiativer, man konkret tager i Skotland for at fremme vækst og udvikling i landdistrikter og yderområder og på øerne.

Studieturen skal ses i sammenhæng med Økonomi- og Indenrigsministeriets evaluering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster, som blev offentliggjort umiddelbart før studieturen.

Baggrund

Færger er en væsentlig del af Skotlands transportsystem. Der er anslået 66 færgeruter i Skotland, som drives af en række offentlige og kommercielle operatører. Transport Scotland (Transportministeriet) brugte i 2016/17 ca. 210 mio. pund på færgefart og -aktiver, herunder skibe og havne. Transport Scotland har indgået tre hovedfærgektrakter og understøtter hermed 32 færgeruter, der årligt overfører ca. 5 mio. personer.

Transport Scotland har hovedansvaret for den skotske færgedrift og står for at implementerer den skotske færgespolitik, herunder prioritering af færgeprojekter og finansiering. Transport Scotland fastsætter færgetakster og fartplaner og udbetaler tilskud til tre hovedoperatører, som varetager færgedriften til øerne, og overvåger deres aktiviteter og præstationer. Caledonian Maritime

Assets Ltd (CMAL), som er et selskab ejet af skotske ministre, ejer skibe og havne og leaser skibe til færgeoperatørerne og er bl.a. også ansvarlig for, at der bliver bygget nye skibe. CalMac Ferries Ltd, som er den største færgeoperatør, er også ejet af skotske ministre. CalMac er nuværende operatør på Clyde og Hybridene, herunder øen Mull, som udvalget besøgte. CalMac lejer skibe fra CMAL og sejler på CMALs havne. CalMac skal rådføre sig med regionale transportselskaber, brugerne og den brede offentlighed.

Den skotske regering besluttede i 2007 at sænke færgetaksterne for at mindske de økonomiske omkostninger for øsamfund. Regeringen introducerede Road Equivalent Tariff (RET), som en enkel og gennemsigtig prisstruktur baseret på de tilsvarende omkostninger ved at rejse på vej.

RET blev i første omgang indført på pilotbasis, men er efterfølgende rullet ud og omfatter fra oktober 2015 bl.a. færgeruter i det vestlige Skotland (Clyde og Hybridene). I 2016 var der herefter en stigning i overfarter på 9 pct. (passager) og 16 pct. (biler) i forhold til 2015. Den største stigning fra 2015 til 2016 var på ruten fra Oban til Craignure på Mull, hvor passagertallet steg med 16 pct. til 644.800 og antallet af overførte bilerne steg med 41 pct. til 162.300.

Transport Skotlands analyser om RET fremhæver som gevinster ved ordningen højere besøgstal til øerne og øgede muligheder for øboere såvel socialt, kulturelt og økonomisk. Øboerne har som utilsigtede konsekvenser af RET peget på begrænset plads på færgeoverfarter og øget trafikbelastning på nogle øer. RET betyder også, at CalMac ikke kan tilpasse priserne for bedre at håndtere efterspørgslen, f.eks. kan priserne på overfarter med stor efterspørgsel ikke øges for at tilskynde brugerne til at bruge andre afgangene.

Der henvises til rapporten: Transport Scotland's ferry services, Audit Scotland, October 2017. Rapporten er omdelt på ULØ alm. del – bilag 105 (2017-18).

Udvalgets besøg på Mull

Nedenfor fremgår nogle hovedpunkter fra udvalgets besøg til Mull, hvor RET var det centrale tema:

I en brugerundersøgelse fra 2017 vedrører Mull peger brugerne bl.a. på, at RET har gjort færgebilletterne billigere, selv om prisen ikke som sådan hidtil var et problem. RET har medført flere biler, autocampere og turister til Mull. Om sommeren skal erhvervskøretøjer bestille plads på forhånd for at være sikre på en plads. Afskaffelsen af RET for erhvervskøretøjer i 2012 har øget leveomkostningerne på øen.

Brugerne peger også i undersøgelsen på et behov for bedre kommunikation med øboere og en klarere ansvarsfordeling mellem de forskellige aktørerne. Formålet med og opgaverne for færgebrugergrupper er ikke klart, og grupperne bruges ikke på den måde, som brugerne forventede. Brugerne peger også på, at der bør være større sammenhæng i sejlplanerne mellem ruterne i regionen, og at ændringer i sejlplaner bør afprøves først, før de bliver indført fuldt ud. (Der henvises til bilaget til ovennævnte rapport.)

Udvalget besøgte Mull, som ligger på den skotske vestkyst ud for Oban og er den største ø i De Indre Hybrider efter Skye og den fjerde største skotske ø. Mull har ca. 3.000 indbyggere. Den mest benyttede færge til og fra Mull er fra Oban på fastlandet og til Craignure på Mull. Overfarten varer ca. 45 minutter. Mull er den mest populære ø i de Indre Hybrider med et besøgstal på en halv mio. turister om året. Turisterne besøger bl.a. Tobermory, som ligger ca. 35 km nordøst for Craignure, og er den største by på Mull med ca. 1.000 indbyggere. En anden stor turistattraktion er klosteret på den lille ø Iona, som ligger ud for Mulls sydøstlige spids ca. 1½ times kørsel fra Craignure.

Under udvalgets besøg i Tobermory mødes udvalget bl.a. med Mary Jean Devon, Argyll & Bute Council, og John Swinbanks og Murray Beattie fra Tobermory Harbour Association, som er en lokalsamfundsejet virksomhed, der ejer, vedligeholder og administrerer mange af faciliteterne i havnen. Udvalget fik under besøget i Tobermory bl.a. oplyst, at RET har medført flere turister og dermed flere penge til Mull. De mange autocampere udgør dog visse problemer, dels fordi disse turister ikke bruger penge på hoteller eller BB og dels fordi autocamperne fylder rigtig meget både på de smalle veje, og når de parkerer. Der er derfor forslag om at etablere flere parkeringspladser i byen, at indføre regler for parkering i havnen og at pålægge autocampere parkeringsafgift.

Færgeforbindelsen mellem Tobermory og Kilchoran nord for Mull har været i fare for at lukke, men er opretholdt bl.a. på grund af indførelsen af RET. Der ankommer en hel del turister til Mull nordfra og fra andre øer via denne færge, så RET har i den sammenhæng været en succes og skabt omsætning i byen og på Mull.

Udvalget besøgte The Island Bakery i Tobermory på Mull, hvor ejerne Dawn og Joe Read Lephain fremviste og fortalte om virksomheden, som producerer kiks. Virksomheden er med sine 35 medarbejdere sammen med turismen den største arbejdsplads på denne del af Mull. Marketingsmæssigt er Mull et godt sted at have en virksomhed som denne, men der er logistiske udfordringer, og det er svært at tiltrække medarbejdere og ikke mindst ledere til et så lille samfund. Beliggenheden kræver egen lastbil for at transportere produkterne til fastlandet, og det giver sammen med færgetakster en ekstra udgift i forhold til en tilsvarende virksomhed på fastlandet. Færgekapaciteten kan nogen gange i højsæsonen være en udfordring på visse overfarter.

Udvalget mødtes med Richard Thorne fra Mull og Iona Community Trust, som er en lokal forening, som har til formål at forbedre livskvaliteten for beboerne på de to øer. Richard Thorne oplyste bl.a., at RET har gjort færgen meget billigere, og at øboerne derfor er mere tilbøjelig til at tage til fastlandet. RET har også betydet flere besøgende til Mull og Iona, herunder dog også mange på dagture eller i autocampere, som har mindre økonomisk betydning for øerne.

Richard Thorne oplyste endvidere, at væsentlige udfordringer på Mull er boligmarkedet, hvor der er få boliger i forhold til efterspørgslen, der er få helårsarbejdspladser, og der er behov for et mere sammenhængende transportsystem. Der er en tendens i retning af, at befolkningen på Mull bliver ældre. Der er god lægedækning og gode omsorgsmuligheder på Mull, men hvis man skal på plejehjem, skal man til fastlandet.

Udvalget mødtes under besøget på Mull med Neil Goldsmith, som er hotelejer på Mull, og medlem af CalMac Community Board. Oprettelsen af dette råd er en del af CalMacs forpligtigelser i forbindelse med at drive færgefarten på Clyde og Hybriderne. Rådet, som ikke har beslutningskompetencer, består af repræsentanter fra brugerne af færgerne og skal være med til at

sikre, at CalMac hører og inddrager synspunkter fra øsamfund og de mennesker, som er afhængige af færgerne.

Neil Goldsmith oplyste bl.a., at han og andre medlemmer i rådet arbejder for at fremme øernes synspunkter og interesser over for CalMac og andre aktører som bl.a. Transport Scotland, men at det har være vanskeligt at trænge igennem med budskaberne og få forståelse for, at kommunikation og samarbejde med lokalsamfundene er vigtig for at få tingene til at fungere på en ordentlig måde.

RET har som sådan været en succes, da det har medført en stigning i antallet af passagerer og biler til Mull. Mull er sammenholdt med andre øer rimeligt stillet med forholdsvis mange færgeafgange, men der er kapacitetsproblemer om sommeren, hvor øboerne ofte må vente på at få plads på færgen. Man kunne ved indførelsen af RET have haft mere fokus på øboernes behov bl.a. i forhold til fastsættelsen af færgetakster og fortrinsret til færgerne.

Neil Goldsmith oplyste videre, at det er et problem, at infrastrukturen ikke var på plads før indførelsen af RET og derfor ikke kan følge med det stigende antal biler. Specielt fsva. Mull er vejene fra Craignure til både Tobermory og Iona meget smalle og mange steder med kun et spor, der gør det svært for biler - ikke mindst autocamperne - at passere hinanden. De mange biler om sommeren giver også problemer med holdepladser før færgeafgange.

Udvalget mødte senere i programmet den skotske minister for energi, bredbånd og øerne, Paul Wheelhouse, som bl.a. oplyste, at de skotske øer, som er sårbare samfund, har en høj prioritering i den skotske regering, og at RET er en del af denne prioritering. RET er en succes, men udviklingen i antallet af besøgende til øerne har også skabt udfordringer for bl.a. kapaciteten på færgerne og infrastrukturen på øerne. Det er vigtigt at få adresseret og løst disse udfordringer og at lytte til kritik og forslag fra øerne, som er forskellige, og som kan have forskellige ønsker til færgedriften m.m.

Ministeren henviste mere generelt til, at lovgivningen ikke altid har taget højde for øernes særlig forhold, men at der nu er gennemført en særlig lov om de skotske øer, som forpligter de skotske ministre

og andre offentlige myndigheder til at vurdere, hvilken indvirkning lovforslag m.m. har på øsamfund, og at sikre, at øsamfundene ikke bliver urimeligt forskelsbehandlet på grund af deres beliggenhed.

Øvrige programpunkter

Der henvises i øvrigt til programmet for studieturen, hvoraf også fremgår andre besøg og møder under studieturen (ULØ alm. del – bilag 105, 2017-18).

Der henvises endvidere til det materiale fra studieturen, som er omdelt på ULØ alm. del – bilag 110).

Udvalgets bemærkninger

Færgedriften til de skotske øer afviger med bl.a. de ministerejede selskaber og en betydelig centralisering omkring Transport Scotland på mange punkter fra færgedriften i Danmark, hvor færgedriften til de fleste øer er en kommunal opgave med statslig tilskud til bl.a. nedsættelse af færgetakter til gods (fra 2015) og passagerer (fra 2016). Den skotske færgedrift er dog en relevant referenceramme for udvalget - såvel i forhold til elementer, som vi kan lade os inspirere af i en dansk sammenhæng, som en tydeliggørelse af styrker i den måde, vi har indrettet os på i Danmark.

Skotland har siden 2007 prioriteret og brugt betydelige midler på en gradvis udrulning af RET (landevejsprincippet) til at omfatte en stor del af de skotske øer. RET har været en succes i Skotland og medført et højere besøgstal til øerne og øgede muligheder for øboerne. RET har imidlertid også givet udfordringer bl.a. i forhold til færgekapaciteten især i højsæsonen og infrastrukturen på nogle af de skotske øer, og den nærmere udformning af RET har også givet anledning til kritik fra øerne og øboerne. Det var interessant for udvalget at få et indblik i skotske erfaringer, udfordringer og diskussioner, som kan være relevante, når man skal drøfte evt. ændringer af de danske tilskudsordninger.

Studiebesøget til Skotland var også en påmindelse om, at det er vigtigt og nødvendigt, at færgedriften til øerne tilrettelægges og foregår i dialog med lokalsamfund og øboerne, som er afhængige af færgerne.