

Sammenfattet hørings svar fra Drejø

Drejø januar 2022

Drejø mener at spareforslaget bør tilbagekaldes således at Højestene fortsætter efter nuværende besejling frem til ny klimaoptimeret/økonomisk færge sættes i drift, hvorefter eventuelle besparelser på ny optimeret drift bør tilfalde Øboerne i form af bedre besejling, helt i tråd med essensen af den visionsplan som kommunen selv har været med til at udvikle, men åbenbart har svært ved at efterkomme.

Kommunen modtager et bloktilskud på 7,692 mil kr. for at betjene øerne, desværre er de ikke øremærket, men hensigten har helt sikkert ikke været, at betjeningen skulle være lig en forringelse af besejlingen af øerne. Efter adskillige forsøg på at få retvisende og samstemmende regnskaber på Høje Stenes drift og afrapporteringer til ministerierne, er dette endnu ikke lykkedes. Til trods for velvilje fra forvaltningen og dennes brug af konsulentbistand.

Ifølge "Oplysninger fra Indenrigs- og boligministeriet" samt publikationen "Kommunal udligning og tilskud 2022" modtager Svendborg Kommune i 2022

Bloktilskud til øerne (inkl. Hjortø)

7.692 mill kr

Tilskud til godstransport 0.240 mill kr

Tilskud til passagertransport 0.324 mill kr

Tilskud fra trafikstyrelsen 1.076 mill kr

Dette i sammenlagt med færgens driftsindtægt (ca. 1.856 mill kr) skulle give et rådighedsbeløb på over 11 mill kr

I 2021 forventer Højestene at give et underskud på 10.366 mill kr

Så overordnet betragtet kan det ikke være nogen helt dårlig forretning for Svendborg Kommune! Også taget i betragtning, at den også henter skatten fra de ansatte!

I 50'erne sejlede man til Drejø på 55 minutter, under én time, og nu er vi tæt på 1½ time, det øger ikke bosætningen, gavner slet ikke erhvervet hvor en forlængelse af overfartstiden nedsætter tiden hvor turisterne kan opholde sig på øerne. Havnemester Christian Steffensen udtaler da også i FAA d. 12. januar 2022, stik imod handling "Havnekontoret har også erfaret, at flertallet af turister i højere grad er til et længere besøg på den enkelte ø end til hurtige hop mellem flere øer". Ja hvad siger det ikke om Øhavets Hovedstad.

I 2008 fik vi igen lagt på overfartstiden, 10 minutter, angiveligt også den gang for at kunne spare halvdelen af brændstofforbruget. Regeringens CO2 regnskab er at regne fra 2005, vi har altså allerede en gang hjulpet til med både CO2 og besparelser, stopper det aldrig. Dertil kommer at tiden ikke er ligefremt proportionalt med olieforbruget, de første 10 min i 2008 må altså have givet meget mere end de 10 min

vi nu skal holde for med. Desuden ses Havnens beregningsmodel og benævnelse ikke at være korrekt, hvilket vi flere gange har gjort opmærksom på, tallene bør kunne tilgås offentligt og skal revideres så de er korrekte før det overhovedet kan komme på tale at forlænge overfartstiden igen.

Drejøs beboerantal falder med over en om året, og gennemsnitsalderen er tæt på 70 år. Vi har ikke læger og specialbutikker på øerne, det er derfor bydende nødvendigt at bibeholde den time som færgen ligger over fra 10 til 11 således at man kan nå eks. lægebesøg, således at det ikke skal tage en hel dag at komme til lægen.

Forurening

Denne er åbenlys for enhver, som ser Højestene starte om morgenen. Masser af sort os fra partikelforurening. Det oser af forældet teknologi.

Det er ikke CO2 forurening (som 2 bybusser i Svendborg) men partikelforureningen, der er problemet.

Vi (Jørgen Lundsgaard etc.) har derfor kontaktet Kai Larsen, Pedersen & Sørensen, som oprindelig dimensionerede Højestenes motor installation. Kai Larsen konkluderede at Højestene aldrig havde haft et ordentligt hovedeftersyn - og trængte til det.

Også en sandblæsning og maling. Men derudover var den i forbløffende god stand og kunne sejle mange år endnu.

Så det eneste fornuftige er at skifte motorerne, som er forældet teknologi. Og de har snart gået 100.000 timer. Det skal være med nyeste motorteknologi, som kører med "AddBlue" i udstødningen (forhindrer NOx forurening) og har partikelfilter. Samt en meget bedre brændstoføkonomi.

Herved opnås både den ønskede besparelse og mindre forurening.

I forbindelse med en sådan motorudskiftning foreslog Kai Larsen også at ombygge færgen til hybrid El-drift, som man havde gjort på Helsingør - Helsingborg overfarten. Så kunne færgen sejle til og fra havn på el, og skulle ikke ligge med lange opladningstider i havn.

En sådan ombygning ville kunne holdes indenfor de allerede tildelte 25 mill kr.

Og sejle næste år.

Og så er der tid til at vente på en ny færge

Besparelser

At man ved blot at sænke temperaturen ½ grad i de kommunale bygninger, helt kunne have "tjent" besparelsen, som vi nu skal holde for med. At Svendborg Fjernvarme, (der jo også må være at finde i den "pulje" hvor Højestene er "storsynder") ved en korrekt indstilling vil kunne spare rigtig mange penge. Hvorfor er der ikke prøvet at regne på trekantsejlad og hvorfor er Z-ture til Skarø ikke beskrevet i forslagene, Drejø er trods sin beliggenhed stadig den Ø med størst beboertal og med ringeste besejling. Med hensyn til besparelser i det hele taget så er det interessant at gennemgå regnskabets driftsudgifter. Flere kan være potentielle spare- og effektiviseringsområder. F.eks.:

Kontorhold og IT er steget fra 0.250 mill kr til 0,472 mill kr i årets løb

(Ved færgens start blev dette klaret af en 1/2 dags kontordame)

Er der også kontorphonale inkluderet i de faste lønninger?

Hvad er 57,000 kr til husbåd?

Hvorfor giver caféen pludselig et underskud på 20,000 kr

Etc.

Således er der rig mulighed for at finde de krævede besparelser i driften. Uden at skulle lade det gå ud over overfartstiden. Den var ved Højestenes start 55 min. Så det er en alvorlig forringelse øboerne har været udsat for. Det burde have været en forbedring.

Drejø peger under protest på:

Fartplanforslag 1.2 og forslag 2.2

Således vedtaget på møde i Drejøl Forsamlingshus d. 16.012022 med 20 deltagere

Yderligere tiltrædelse er vedhæftet i forlængelse af denne indsigelse

Ø-repræsentant

Lars Milling