



# Forslag til Strategi for Fremtidens Færgefart i Lolland Kommune

Vedtaget i Lolland Kommunes byråd xx-xx-2023

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Forslag til Strategi for Fremtidens Færgefart i Lolland Kommune .....</b>                   | <b>1</b>  |
| <b>1. Resumé.....</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1 Baggrund .....   | 3         |
| 1.2 Beskrivelse af processen .....   | 4         |
| <b>2. Administrationens anbefalinger .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>3. Beskrivelse af løsningerne .....</b>   | <b>6</b>  |
| 3.1 Beskrivelse af løsning på den korte bane .....   | 6         |
| 3.1.1 Driftsreduktion på den korte bane .....  | 7         |
| 3.1.2 Investeringsbehov på den korte bane.....   | 8         |
| 3.2 Beskrivelse af løsning på den lange bane.....  | 8         |
| 3.2.1 Driftsreduktion på den lange bane .....  | 9         |
| 3.2.2 Investeringsbehov på den lange bane.....   | 10        |
| 3.2.3 Opmærksomhedspunkter ved reduktion til 2 færger + motorbåd .....                         | 10        |
| <b>4. Overvejelser ifb. med erhvervelse af en ny elfærge.....</b>                              | <b>10</b> |
| <b>5. Overvejelser ifb. med reduktion af antallet af afgang .....</b>                          | <b>11</b> |
| <b>6. Overvejelser ifb. med ændring af sejlruiter.....</b>                                     | <b>12</b> |
| <b>7. Overvejelser ifb. med beredskabsfærger .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>8. Overvejelser ifb. med MF Christine .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>9. Resumé af arbejdsgruppernes arbejde .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>10. Input ifb. med afslutningskonferencen .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>11. Bilagsliste.....</b>  | <b>19</b> |
| B1. Baggrundsdata .....  | 19        |
| B1.1 Driftsdata .....  | 20        |
| B1.2 Overblik over færgefartens økonomi og tilskud fra staten .....                            | 21        |
| B2. Skematisk overblik over organiseringen af projektet.....                                   | 22        |
| B3. Befolkningsudvikling på øerne.....   | 23        |
| B4. Tallymateriale .....   | 23        |
| B4.1. Fejø-overfarten .....  | 24        |
| B4.2 Femø-overfarten .....   | 26        |
| B4.3 Askø-overfarten .....   | 28        |
| B5. Forslag til sejlplan 3 færger (kort bane). .....   | 30        |
| B5.1: 3 færger, 52 uger, lørdage, søn-og helligdage 2 færger. ....                             | 30        |
| B5.2: Weekend .....  | 31        |
| B6. Forslag til sejlplan med 2 færger + motorbåd (lang bane). ....                             | 32        |
| B7. Bekendtgørelse; nedsættelse af færgetakster (biler, passagerer) til og fra visse øer ..... | 33        |
| B8. Oversigt over omfattede kommuner og færgeruter pr. 15. april 2021 .....                    | 41        |
| B9. Forslag: Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.....                  | 42        |

# 1. Resumé

## 1.1 Baggrund

Lolland Kommune står overfor store udfordringer i forhold til befolkningsudviklingen, kommunens økonomi og ønsket om at klimatilpasse kommunens drift.

Derfor igangsatte Byrådet med vedtagelsen af budgettet for 2023 en proces, der skulle resultere i en ny færgestrategi – og dermed forholde sig til fremtidens behov for dels at opnå en mere klimavenlig sejlads, dels at reducere driftsomkostningerne, så afskrivninger på fremtidige investeringer ikke kommer til at belaste kommunens samlede økonomi.

Opdraget fra budgetvedtagelsen er

*”Lolland Kommune har ansvaret for færgefarten til Fejø, Femø og Askø. I dag ejer kommunen fire færger, hvoraf de tre er gamle og bør udskiftes inden for en overskuelig tidshorisont. Samtidig er færgedriften baseret på olie, hvilket medfører en betragtelig klimabelastning, ligesom man i forbindelse med en kommende skattereform vil blive pålagt øgede CO<sub>2</sub> afgifter. For at sætte skub i omstillingen af færgefarten søgte Lolland Kommune i november 2021 en statslig pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger og fik et tilskud på godt 26 mio. kr. Prisen for en ny elfærge + nye anlæg anslås at være 106 mio. kr., så kommunen skal medfinansiere ca. 80 mio. kr. Det forventes at ske gennem en leasingmodel, men det ændrer ikke ved, at der er tale om en væsentlig investering, der vil påvirke kommunens budget mange år frem. Der er ingen tvivl om, at der er behov for at skifte den ældste færge Femø Sund ud til en ny og grøn Elfærge. Investeringen på 80 mio. kr. skal samtidig være startskuddet til en modernisering af færgefarten, hvor driftsomkostningerne nedbringes med 5-10 mio. kr. årligt. Det vil indebære færre færger, ændrede ruter og færre afgange. Lolland Kommune har i dag et højt serviceniveau i form af flere afgange end sammenlignelige kommuner. I fremtiden skal serviceniveauet balanceres, og driftssikkerheden skal forbedres. Det betyder også investering i ombygning af færgelejer og tilpasning af den eksisterende flåde, så alle færger kan anløbe alle havne. Økontakudvalget involveres tæt i en proces, hvor ovenstående pejlemærker omsættes til en egentlig færgestrategi”.*

Mao. er der stillet en klar opgave til Klima- Teknik og Miljøudvalget i forhold til at fremkomme med forslag til en modernisering af færgefarten, ligesom der er en erkendelse af, at dette ikke kan ske uden

- erhvervelse af en ny elfærge til Femøoverfarten
- en reduktion i antallet af færger
- ændrede ruter
- færre afgange.

Serviceniveauet i forhold til besejling af de tre øer er højt i form af flere afgange end sammenlignelige kommuner. F.eks. har man i Svendborg besejling til Drejø og Skarø i den 3 måneder lange sommerfartplan med kun 5 besejlinger til øerne om dagen, hvor Fejø i dag har mere end 20 besejlinger pr. dag. Ligeledes besejles Lyø og Avernakø fra Faaborg i den 3 måneder lange sommerfartplan med 8 sejladsere om dagen, hvor Femø i dag kan besejles med op til 10 (inkl. bestillingsfærger).

Således er besejlingen til Lollands småøer dels flere, men flere kommuner benytter sig også af en differentieret besejling mellem en sommer og vinter, med mindre besejling i vinterperioden. Lolland Færgefart har i dag ens besejling året rundt.



Med de rammevilkår, der er givet for Lolland Kommune i de kommende år, er det nødvendigt at sikre en stabil udgiftsudvikling. Hvis der skal investeres i nye færger og dertilhørende anlæg er det nødvendigt at finde svar på, hvordan færgefarten kan tilrettelægges, så kommunens samlede udgifter ikke stiger.

Sidst men ikke mindst, har Regeringen lanceret en CO<sub>2</sub>- afgift, der forventes at være fuldt indfaset i 2030. Hvordan afgiften præcis kommer til at se ud, og hvilke udgifter Lolland Kommune kigger ind i, er stadig uvist, men de første indikationer er dog blevet luftet.

På den baggrund har der fra Klima- Teknik og Miljøudvalget været et ønske om, at strategien er langsigtet og på et tidspunkt også omfatter stillingtagen til MF Christine, der besejler Fejø.

## **1.2 Beskrivelse af processen**

Økonomi- og Erhvervsudvalget godkendte den 8. juni 2022 et beslutningsoplæg omkring fremtidens færger, der siden blev endelig godkendt af byrådet i forbindelse med budgetvedtagelsen.

Klima- Teknik og Miljøudvalget havde derfor en drøftelse med Økontaktudvalget den 15. august 2022 om ønsker til processen. Her var der bl.a. et ønske om borgermøder på de tre øer samt organisering af drøftelserne i en række arbejdsgrupper.

Udvalget godkendte den 31. oktober 2022 en organisering af processen med en styregruppe og en række arbejdsgrupper efter anbefaling fra Økontaktudvalget:

En styregruppe bestående af Teknisk direktør, Rikke Jensen, sektorchef Jytte Harpøth, overfartsleder Max Møller Christensen, Teamleder i økonomi, Jørgen Sten Nielsen, repræsentant fra Økontaktudvalget næstformand Finn Iversen samt en medarbejderrepræsentant fra Lollands Færgefart, Frederik Roelf Elslo.

Desuden 4 forskellige arbejdsgrupper med hver deres kommissorium inden for henholdsvis

1. Analyse af økonomien på færgeområdet
2. Færgelejer og færger
3. Design af fremtidige sejlruiter og afgang
4. Idekatalog for udviklingstiltag

Organisationsdiagram for arbejdet med fremtidens færgefart ses under bilag bagerst i dette dokument.

Styregruppe samt arbejdsgrupper har undervejs været understøttet af chefkonsulent fra sektoren fra Politik og Strategi, Claus Lyngby Petersen. Der har desuden været orienteret løbende i decentralt MED-udvalg i Lollands Færgefart samt i SektorMED for Teknik og Miljø Sektoren.

Politisk har Klima- Teknik og miljøudvalget haft ansvar for at gennemføre processen, og der har løbende været orientering af Politisk Strategisk Forum samt Økonomi- og Erhvervsudvalget, ligesom Byrådet er orienteret om status på processen i januar 2023.

I marts måned blev arbejdsgruppernes arbejde rundet af med en afslutningskonference, hvor det blev synliggjort, hvilke elementer, der havde været fremme i drøftelserne, og øboerne havde mulighed for at fremkomme med deres synspunkter.

Der har været stor interesse for øboer og sommerhusejere for at indgå i arbejdsgrupperne. Dette har vist, at der er et stort engagement for udvikling af øerne og villighed til at investere sin tid og derved arbejdskraft bag. Dette er et vigtigt potentiale for øerne, der lægger sporene for øernes udvikling i fremtiden.

Både på øerne og i kommunen som helhed er civilsamfundets engagement afgørende for udvikling af en bæredygtig kommune. Ikke mindst i den aktuelle situation, hvor kommunen skal tilpasse sig de demografiske og økonomiske vilkår og udvikle sig på samme tid.

Det har i arbejdsgrupperne været vanskeligt at opnå en helt fælles forståelse med øerne om rammerne for opgaven, ligesom der har været kritik af processen og analyseniveauet/datagrundlaget bag udarbejdelse af en færgestrategi. Der er derfor kun få anbefalinger, hvor der kan forventes genklang i forhold til arbejdsgruppedrøftelserne. Alligevel har processen været lærerig og der er udvekslet mange gode tanker og idéer undervejs, som kan bruges i nye sammenhænge. Bl.a. er udviklingsarbejdsgruppens idéer om øgede indtægter fra "selfieture" mv. indarbejdet i budgetforslaget for 2024.

Arbejdsgruppernes tilbagemeldinger på arbejdsgruppearbejdet er opsummeret i afsnit 9.

Klima- Teknik og Miljøudvalget har udover borgermøder på øerne og afslutningskonferencen ladet sig inspirere gennem en studietur til Faaborg-Midtfyn Kommune og Svendborg Kommune, hvor der er sket en erfaringsudveksling omkring serviceniveau, opmærksomhedspunkter, mv.

Ligeledes har udvalget deltaget i KL's Klima- og Miljøtopmøde i Sønderborg, hvor der var besøg på elfærgen Ellen og erfaringsudveksling med Ærø kommune om drift af en elfærge samt færgedrift generelt.

Inspirationen fra udvalgets studieture har indgået i de politiske drøftelser og har sat et aftryk på de anbefalinger, som administrationen fremkommer med nedenfor.

## 2. Administrationens anbefalinger

Lolland Kommunes færger er gamle og har en begrænset restlevetid. Den ældste færge er MF Askø, der antages at have en begrænset restlevetid. I administrationens anbefalinger tages der afsæt i anbefalinger på den korte bane, dvs. mens MF Askø fungerer, og anbefalinger på den længere bane, hvor MF Askø tages ud af drift, når vedligeholdelsesomkostningerne overstiger budgettet.

Samtidig er der et selvstændigt spørgsmål om fremtiden for MF Christine. MF Christine sejler til Fejø og er specialbygget med ramper, der betyder hun har særlige krav til færgelejer. MF Christine kan retrofittes til el, men hun kan ikke anløbe Askø, og det vil kræve etablering af et nyt færgeleje på Askø, hvis MF Christine skal kunne anløbe her.

På den baggrund anbefales følgende

1. Antallet af færger reduceres - på den korte bane sælges Smålandshavet som ekstraræge, på den længere bane afhændes desuden Askøfærgen, når den er udtjent
2. Antallet af afgang reduceres - på den korte bane med ydertidspunkter med lav belægning og i weekenden, på den længere bane sejles skiftevis til Femø og Askø, hvorved antallet af afgang ca. halveres sammenlignet med i dag

3. Ændring af sejlruiter - alle færger samles i Kragenæs for at opnå størst mulig fleksibilitet i forhold til hvordan personale og færger udnyttes på tværs af de tre ruter
4. Beredskabsfærger nedlægges, hvilket kan give en driftsreduktion på den korte bane
5. Når Trafikstyrelsens næste puljeudlodning til elfærger åbner i 2028 tages desuden stilling til, hvad der skal ske med MF Christine. Der ses to muligheder, enten retrofit med de begrænsninger, der er beskrevet ovenfor, eller indkøb af ny elfærge.

### 3. Beskrivelse af løsningerne

**Tabel 1:** Oversigt over løsningsforslag på kort bane og på lang bane

| KORT BANE  | LANG BANE  |
|--|--|
| Ny el-færge bestilles.   |  |
| Smålandsfarvandet sælges pr. 1. januar 24  | Femø Sund sælges når ny el-færge leveres.  |
|  | Askøfærgeren bevares for nuværende, men afhændes, når vedligeholdelsesomkostningerne bliver for store. |
|  | Eldreven motorbåd erhverves (når Askøfærgeren er solgt)  |
| Afgange i ydertider med lav belægning reduceres med ikrafttræden pr. 1. januar 24  |  |
| Afgange i weekenden reduceres som følge af at der sejles med 2 færger – ikrafttræden 1. januar 24.   |  |
| Alle færger samles i Kragenæs pr. 1. januar 24   |  |
| Beredskabsfærge nedlægges pr. 1. januar 24   |  |
|  | Skiftevis sejlads til Askø og Femø – færgeafgang reduceres til ca. ½                                   |
|  | Endelig stillingtagen til fremtiden for Christine (når ny pulje åbner 2028)                            |
| Der igangsættes desuden i 2024 et arbejde med henblik på at fremkomme med nye løsninger til billettering og betalingsmodul (incitamentstruktur) samt harmonisering af takster mellem øerne ud fra udgift/sejlet afstand. |  |

#### 3.1 Beskrivelse af løsning på den korte bane

Administrationens anbefalinger indstilles udmøntet på følgende måde på den korte bane:

Lolland Kommune erhverver ny elfærge til afløsning af Femø Sund og denne færge indsættes primært på strækningen til Femø.

Ud fra de foreløbige analyser og vurderinger samt dialogen med Danske Standardfærger vil den administrative anbefaling være, at kommune IKKE indgår i et videre forløb med Danske Standard Færger.

Dette bygger hovedsageligt på:

- En finansiering, der er markant dyrere end den, som kommunen normalt vil kunne opnå, og som desuden risikerer at blive endnu dyrere
- En unødigt kompleks og uigennemsigtig selskabskonstruktion
- En uigennemsigtig leasingaftale.

I stedet vil anbefalingen være, at der indgås samarbejde med en rådgiver om kontrahering af egen færge, hvor de foreløbige prisoverslag lyder på ca. 75 mio. kr.

Den videre proces til beslutning omkring anskaffelse af en elfærge, vil ske ved en særskilt sag til det politiske niveau, når færgestrategien er godkendt.

En ny elfærge kræver tilpasning af færgelejet i Kragenæs og Femø, hvilket kræver en initialinvestering på 17. mio. kr.

Hvis en ny elfærge skal kunne besejle alle havne, kræver det yderligere anlæg, der specificeres i efterfølgende afsnit.

For hurtigst muligt at begrænse udgifterne i færgefarten og påbegynde ”opsparing” til ovenstående udgifter. Det foreslås derfor at iværksætte følgende med virkning fra d. 1-1-2024:

- M/F Smålandsfarvandet sættes til salg
- Afgange i ydertidspunkterne med lav belægning reduceres, jfr. tallymateriale fra bilagslisten, som viser, at der er afgange, hvor belægningen er lav
- I weekenden og på helligdage reduceres afgangene således, at der alene sejles med 2 færger
- Alle færger samledes i Kragenæs, således at også MF Askø sejler fra Kragenæs – derved opnås mulighed for optimal anvendelse af materiel samt personalets vagter på tværs af alle 3 ruter
- Den nuværende beredskabsfærge nedlægges således, at der ikke skal opretholdes et omkostningstungt beredskab.

I bagvedliggende bilag er vedlagt eksempel på sejlplaner, hvor antallet af afgange reduceres på en måde, hvor der er taget højde for sejltider, havnetid, ladetid for en elfærge osv. Den endelige fastlæggelse af sejlplaner skal ske i dialog med øboerne, og der arbejdes på at omdanne fartplanudvalget, der i dag er et ad hoc-udvalg, til et fast mødeforum omkring sejlplaner, der løbende kan afstemme forventninger og muligheder i driften.

### **3.1.1 Driftsreduktion på den korte bane**

På den korte bane forventes en driftsreduktion på 5,3 mio. kr. fra 2024, og på 7,6 mio. kr., når den nye elfærge er indkøbt og sat i drift. Besparelsen kommer primært fra færre mandskabstimer pga. reducerede afgange og sparet drift ved at skifte M/F Femø Sund ud med en elfærge. Besparelsen er opgjort i tabel 2.

**Tabel 2:** Potentielle besparelser på den korte bane

|  |                     |
|--|---------------------|
| 11.300 færre mandskabstimer                                | 4,1 mio. kr.        |
| 1.500 færre driftstimer                                    | 0,6 mio. kr.        |
| Sparet drift M/F Smålandshavet                             | 0,4 mio. kr.        |
| Besparelser i Bandholm                                     | 0,2 mio. kr.        |
| <b>Besparelse fra 2024</b>                                 | <b>5,3 mio. kr.</b> |
| Sparet drift ny elfærge til Femø ved skift fra olie til el | 1,5 mio. kr.        |
| Optimeringer i driften i land                              | 0,8 mio. kr.        |
| <b>Besparelse, når elfærgen er sat i drift</b>             | <b>7,6 mio. kr.</b> |

### 3.1.2 Investeringsbehov på den korte bane

Investeringsbehovet på kort sigt vil dels bestå i anskaffelsen af en ny elfærge og dertil hørende ladeanlæg, samt opgradering af færgelejer i Kragenæs og på Femø. Dertil kommer opgradering af nødlejet på Femø, så M/F Christine også kan betjene Femø.

Det forventede investeringsbehov udgør ca. 101 mio. kr., og består af:

- Ny elfærge, 75 mio. kr.
- Ladeanlæg, anslået 6 mio. kr.
- Ombygning af færgelejer i Kragenæs og på Femø til ny elfærge, 17 mio. kr.
- Ombygning af nødleje på Femø til M/F Christine, 3 mio. kr.
- Muligvis fjernelse af færgeleje i Bandholm, ukendt udgift

Noget af investeringsbehovet kan dækkes af:

- Tilskud fra statslig pulje til grønne indenrigsfærger, op til 26,75 mio. kr.
- Indtægt fra salg af M/F Smålandshavet, ukendt beløb
- Indtægt fra salg af M/F Femøsund, ukendt beløb

Trafikstyrelsens tilskud fra puljen til grønne indenrigsfærger på 26,75 mio. kr., kan anvendes til delvis dækning af de omkostninger, som er forbundet med anskaffelsen af elfærgen, herunder selve anskaffelsesomkostningerne, ladeanlæg og ombygning af færgelejer til brug for elfærgen. Tilskuddet reduceres, såfremt den kommunale udgift bliver mindre end det ansøgte beløb.

M/F Smålandshavet kan sælges med det samme, mens M/F Femøsund først kan sælges, når den nye elfærge er indsat i drift. Det er ikke muligt at anslå indtægten fra salg af de to færger.

Udgiften forbundet med anskaffelse af en ny elfærge afhænger af, hvilken model for anskaffelsen, som der besluttes – se afsnit 4 om erhvervelse af ny elfærge.

## 3.2 Beskrivelse af løsning på den lange bane

Administrationens anbefalinger indstilles udmøntet på følgende måde på den lange bane.

Femøfærgen sælges, når el-færgen tages i drift.



Askøfærgen er bygget i 1992, og nærmer sig således en alder, hvor vedligeholdelses- og driftsudgifter bliver uforudsigelige, selvom der ikke er noget som dags dato indikerer, at færgen ikke kan sejle nogle år endnu. Færgens budget følges tæt, og der foretages en løbende afvejning af, hvornår drifts- og vedligeholdelsesudgifterne når et niveau/balancepunkt, hvor det ikke længere er hensigtsmæssigt at bibeholde færgen – også set i lyset af de politiske målsætninger om grøn færgedrift.

Når dette balancepunkt nås, afhændes Askøfærgen, og sejladsen til de 3 øer gennemføres herefter med den nye el-færge samt MF Christine.

Det betyder, at sejlplanen fra det tidspunkt vil være således, at ny el-færge betjener Askø og Femø skiftevis, mens MF Christine betjener Fejø, og i særlige tilfælde Femø. På grund af besætningens hviletid skal færge overnatte på Femø.

Der sejles efter samme sejlplan hele året, dvs. ingen justering i forhold til sommer-/vintersejlad.

Antallet af overfarter reduceres generelt med henblik på at optimere på passagertal på de resterende afgang.

Som et supplement til de 2 tilbageværende færger indkøbes en el-dreven motorbåd med plads til 12 passagerer samt cykler. Denne motorbåd kan indsættes jfr. udkast til sejlplan i bilagslisten, dog således at den yderligere skal kunne tilpasses ved særlig efterspørgsel fra Lolland Kommunes hjemmepleje. Anlægs mæssigt vil der opstå behov for etablering af mindre landgangsbro til motorbåd i 4 havne. (Krageløse + 3 øer).

Det forventes, at der i 2028 åbnes en ny statslig pulje, og når kriterierne for denne foreligger, tages der stilling til fremtiden for MF Christine, herunder om den skal retrofittes eller udskiftes til en ny elfærge.

Betalingsmodul på elektronisk bestilling samt harmonisering af billetpriser har været drøftet i arbejdsgrupperne, og er særdeles interessant at undersøge nærmere.

For så vidt angår bestillingerne og betalinger, så udvikles de digitale systemer med lynets hast i disse år, og det bør undersøges grundigt, hvorledes der laves en fremtidssikret løsning. Harmonisering af billetpriser vil naturligt kunne forelægges til en politisk beslutning i forbindelse med byrådets årlige vedtagelse af kommunens mange takster – for at sikre tid til en analyse vil en realistisk tidsplan være forelæggelse til budget 2025, hvilket vil sige at materiale skal være klar oktober 2024.

### **3.2.1 Driftsreduktion på den lange bane**

På den lange bane forventes en driftsbesparelse på 8,6 mio. kr.

Dette er den samlede besparelse inklusive besparelsen på den korte bane og inklusive driftsudgifterne til en 12 personers motorpassagerbåd. Besparelsen på den lange bane er opgjort i tabel 3.

**Tabel 3:** Potentielle besparelser samlet set på den lange bane

|   |                      |
|---|----------------------|
| Sparet drift M/F Askø   | 7,8 mio. kr.         |
| Sparet drift ny elfærge til Femø ved skift fra olie til el      | 1,5 mio. kr.         |
| Sparet drift efter retrofit af M/F Christine                    | 0,4 mio. kr.         |
| Optimeringer i driften i land                                   | 0,8 mio. kr.         |
| Sparet drift M/F Smålandshavet                                  | 0,4 mio. kr.         |
| <b>Besparelse</b>   | <b>10,9 mio. kr.</b> |
| Ekstraudgift til drift af motorbåd (estimeret mandskab + drift) | 2,3 mio. kr.         |
| <b>Samlet besparelse</b>  | <b>8,6 mio. kr.</b>  |

### 3.2.2 Investeringsbehov på den lange bane

Investeringsbehovet på den lange bane afhænger af, hvornår det ikke længere kan betale sig at sejle med M/F Askø, og hvilken beslutning, der træffes i forhold til retrofit af M/F Christine.

Når det ikke længere kan betale sig at holde M/F Askø i drift, forudsættes det, at der anskaffes en el-drevet passagerbåd. Dette kræver anlæg af anlægsbroer til passagerbåden i alle fire havne.

Såfremt det besluttet at retrofitte M/F Christine til eldrift, kan investeringsbehovet opgøres til ca. 38,5 mio. kr. ud over investeringsbehovet på kort sigt:

- Retrofit af M/F Christine til eldrift, anslået 20 mio. kr.
- Anskaffelse af passagerbåd, 17,5 mio. kr.
- Anlæggelse af anlægsbroer i alle fire havne til passagerbåden, anslået 1,0 mio. kr.
- Salg af M/F Askø, indtægten er ikke mulig at anslå

Der vil muligvis kunne søges om tilskud til disse udgifter fra puljen til grønne indenrigsfærger, men det vil sandsynligvis ikke være muligt at få hele beløbet dækket af den statslige pulje.

### 3.2.3 Opmærksomhedspunkter ved reduktion til 2 færger + motorbåd

Der skal sikres den rette kapacitet til parkering i Kragenæs for pendlere og turister til øerne.

Retrofittes M/F Christine og færgen lejlighedsvis skal betjene Femø, vil det kræve en større batteripakke eller en investering i et ekstra ladeanlæg på Femø. Foretages denne investering ikke, vil det betyde, at under det årlige værftsophold og under eventuelt nedbrud af elfærgen vil der være begrænset mulighed for at overføre biltrafik herunder erhvervskøretøjer til og fra Femø og Askø. Disse to øer vil derfor kun kunne betjenes med motorbåden.

## 4. Overvejelser ifb. med erhvervelse af en ny elfærge

Ved anskaffelse af en ny elfærge, har Lolland Kommune mulighed for enten at lease en færge gennem Danske Standardfærger eller selv foranledige en færge bygget. Såfremt kommunen vælger ikke at lease gennem Danske Standardfærger, kræver det, at kommunen udbyder rådgivningsydelsen. Kommunen kan vælge enten at lånefinansiere et køb af en færge, eller lease færgen hos Kommunekredit.

Ved ansøgningen til den statslige pulje tog Lolland Kommune udgangspunkt i standardfærgekonceptet. Lolland Kommune har herefter været igennem en meget lang proces i forhold til at afklare økonomien og risici forbundet med at indgå i standardfærgekonceptet.

Bekymringerne har primært gået på den samlede udgift forbundet med leasing af færger gennem standardfærgekonceptet, set over den samlede periode og de risici, som er forbundet med at indgå i leasingarrangementet, specielt i forhold til den bagvedliggende selskabskonstruktion, udformningen af leasingaftalen og forpligtelser i forhold til servicering og reservedele, mv.

For at få afdækket risiciene, har Lolland Kommune indhentet rådgiverbistand fra to professorer i selskabsret. Der er blevet afholdt en række møder med Færgesekretariatet, et møde med konsortiet bag Danske Standardfærger, samt en række møder med andre kommuner.

Den foreløbige konklusion på afklaringsforløbet i forhold til Danske Standardfærger er, at det umiddelbart ikke anbefales at Lolland Kommune indgår i et videre forløb med Danske Standard Færger.

For at have et bedre beslutningsgrundlag, og for at have et grundlag at vurdere løsningen fra Danske Standardfærger, har Lolland Kommune indhentet overslag fra en anden rådgivningsvirksomhed på dels en færge i stål, og på en færge i aluminium. Overslaget på en elfærge i stål lyder på 75 mio. kr. Beregningerne på en elfærge i aluminium viste, at brændstofbesparelsen ved at bygge en færge i aluminium på denne rute ikke er tilstrækkelig stor til, at den højere anskaffelsespris vil kunne tjene sig hjem.

Overslaget på 75 mio. kr. på en elfærge i stål er anvendt til forventningerne over investeringsbehovet.

Den videre proces til beslutning af en eventuel anskaffelse af en elfærge, vil ske ved en sag til det politiske niveau, når færgestrategien er godkendt, hvilket forventes foretaget i september 2023. Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet skal herefter tage stilling til, hvorvidt og i givet fald hvordan, en elfærge skal anskaffes.

## 5. Overvejelser ifb. med reduktion af antallet af afgang

Serviceniveauet i forhold til besejling af de tre øer er højt i form af flere afgang end sammenlignelige kommuner. F.eks. har man i Svendborg besejling til Drejø og Skarø i den 3 måneder lange sommerfartplan med kun 5 besejlinger til øerne om dagen, hvor Fejø i dag har mere end 20 besejlinger pr. dag. Ligeledes besejles Lyø og Avernakø fra Faaborg i den 3 måneder lange sommerfartplan med 8 sejlads om dagen, hvor Femø i dag kan besejles med op til 10 (inkl. bestillingsfærger).

Således er besejlingen til Lollands småøer dels flere, men flere kommuner benytter sig også af en differentieret besejling mellem en sommer og vinter, med mindre besejling i vinterperioden. Lolland Færgefart har i dag ens besejling året rundt.

I administrationens anbefalinger reduceres antallet af afgang, idet antallet af ture, der sejles, udgør den største omkostningsdriver – hvilket også stod klart efter Økonomiarbejdsgruppens arbejde. Det kan således ikke lade sig gøre at reducere udgifterne i den størrelsesorden, som Økonomi- og Erhvervsudvalget har givet i opdrag, uden at antallet af afgang reduceres svarende til 15-20%.

I drøftelserne med Klima- Teknik og Miljøudvalget har der været et ønske om at tilpasse kapaciteten, så der opnås en højere belægningsgrad på de tilbageværende afgang.

Samtidig er det vigtigt, at der tages hensyn til den samlede mængde af gods og passagerer, så den samlede kapacitet kan håndtere det samlede behov.

I bagvedliggende bilag er vedlagt eksempel på sejlplaner, hvor antallet af afgang reduceres på en måde, hvor der er taget højde for sejltider, havnetid, ladetid for en elfærge osv. Den endelige fastlæggelse af sejlplaner skal ske i dialog med øboerne, og der arbejdes på at etablere et fast mødeforum omkring sejlplaner, der løbende kan afstemme forventninger og muligheder i driften.

## 6. Overvejelser ifb. med ændring af sejlrouter

For at optimere Askø færgens mandskabstimer og Askø færgens driftstimer anbefaler administrationen, at Askø fremover betjenes fra Kragenæs.

Der er i dag en stor ubalance mellem antallet af Askø færgens driftstimer og antallet af mandskabets arbejdstimer – pt. aflønnes der for ca. 5000 arbejdstimer mere om året, end der er driftstimer.

For at opnå en effektiv driftsøkonomi er det en forudsætning, at når besætningen er på arbejde, skal arbejdstimerne bruges til sejlads. Ubalancen opstår, fordi der ikke er trafik nok på ruten Bandholm – Askø til, at der kan sejles flere afgang. Besætningen har derfor megen ventetid mellem afgang. Der sejles ligeledes mange ture året rundt med meget lav belægning. Belægningsprocenten kan optimeres ved, at der sejles færre ture til Askø.

Når færgen sejler fra Bandholm og antallet af mandskabets ventetimer medtages i betragtningen, så udnyttes færgens og mandskabets potentiale og kapacitet ikke optimalt.

Hvis Askøfærgen sejler fra Kragenæs, vil den kunne betjene både Fejø og Femø, og vil kunne indgå i den samlede færgeflåde og bruges på andre ruter, så besætningens arbejdstid også udnyttes optimalt.

Når Askøfærgen afhændes, skal den nye elfærge sejle skiftevis mellem Femø og Askø. Der er således ikke tale om strengsejlads, men om at færgen sejler til én ø ad gangen. Hensynet her har været at reducere sejltiden til den enkelte ø – ulempen er, at det giver plads til færre afgang i løbet af dagen.

## 7. Overvejelser ifb. med beredskabsfærgen

Administrationen indstiller, at Beredskabsfærgen nedlægges og dermed også natberedskabet. Fremover vil redning til øerne i nattetimerne foregå med regionens helikopter, ligesom det sker på flere andre øer. Dette var således ét af de input, der fremkom på studieturen til Faaborg-Midtfyn og Svendborg.

Færgen vil fremover ikke have besætning tilknyttet om natten. I tilfælde af brand vil Askø-færgen kunne sendes til øerne fra Kragenæs. Der spares ca. 4.400 arbejdstimer svarende til ca. 1,6 mio. kr.

## 8. Overvejelser ifb. med MF Christine

I drøftelserne med Klima-, teknik og Miljøudvalget har der været et ønske om at opnå fleksibilitet og driftssikkerhed ved at alle færger kan anløbe alle havne, og dermed betjene alle øer, hvis en færge er på værft eller lign.



I den forbindelse er der gjort en række overvejelser om M/F Christine. M/F Christine har ramper, og har derfor sit eget færgeleje på Femø. På Askø er der ikke et leje, hvor MF Christine kan gå ind.

MF Christine har i dag den nødvendige kapacitet til at betjene Fejø, hvor trafikmængden (antallet af passagerer, biler, gods mv.) er størst. Færgen har en overkapacitet i forhold til trafikmængden på Femø og Askø.

Pt. er det kun i få tilfælde om året, at færgen bruges til sejlads til Femø. Men det er stadig muligt at tilpasse sejlplanerne, så færgen ikke kun anvendes på Fejø overfarten, men også kan bruges i en særplan-situation til Femø eller ved spidsbelastninger i høsten osv.

Det betyder, at hvis der på den korte bane skal sejles med 3 færger, så kan færgernes værftsophold stadig løses med særplansejlads.

På den korte bane, hvor der skal sejles med tre færger, anbefaler vi derfor, at M/F Christine beholder ramperne, så hun kan bruges i særplansituationer til Femø.

Når Trafikstyrelsens pulje åbner i 2028, skal der træffes beslutning om færgen skal retrofittes til eldrift eller det er en bedre løsning at erhverve en helt ny færge.

Hvis MF Christine skal kunne anløbe alle havne, vil det kræve at ramperne afmonteres, og at Christines to eksisterende færgelejer skal ombygges, estimeret udgift ca. 23 mio. kr. samt – hvis færgen skal kunne anløbe Askø 11 mio. kr. til tilpasning af færgelejet på Askø.

## 9. Resumé af arbejdsgruppernes arbejde

Der har i forbindelse med arbejdet med fremtidens færgefart været nedsat 4 arbejdsgrupper, som angivet i afsnit 1.2. Arbejdsgrupperne har drøftet muligheder og idéer ud fra de data, som administrationen har haft mulighed for at tilvejebringe indenfor de rammer, som det politiske opdrag og de administrative ressourcer gav plads til. Arbejdsgruppedeltagerne har også selv leveret materiale, bla. analyser af afgang med lav belægning, der har været meget værdifulde i drøftelserne.

I takt med at arbejdsgruppernes drøftelser skred frem, blev der identificeret en række mulige byggeklodser eller elementer, der kan sættes sammen i større eller mindre grad for at skabe de besparelser, som Økonomi- og erhvervsudvalget havde givet i opdrag.

Materialet har endvidere været bearbejdet yderligere af administrationen, i forhold til den politisk stillede opgave. De enkelte elementer vil hver især have større eller mindre betydning for de enkelte øer, og der er derfor ikke entydig konsensus om alle forslag. De enkelte elementer vil kort blive gennemgået her:

### 1) **Reduktion af afgange – hensyn til pendlere, skolebørn, erhverv, hjemmepleje, sommerhusgæster**

Arbejdsgrupperne har konstruktivt gået ind i drøftelserne af 'de røde afgange', altså de afgange i tallymaterialet, hvor belægningen er meget lav, dvs. i yderperioderne (tidlige og sene afgange).

Der er enighed om, at en reduktion i antallet af afgangene i størst mulig grad skal tage hensyn til pendlere, skolebørn, erhverv, hjemmepleje, sommerhusgæster (når de bruger deres huse i mest gængse ferier).

Arbejdsgrupperne har også opnået en fælles forståelse af, at en reduktion i det omfang, som Økonomi- og erhvervsudvalget har givet i opdrag, kræver tilpasning af antallet af afgangene svarende til 15-20%, idet antallet af sejlede afgangene er den største omkostningsdriver.

Det ændrer ikke ved, at øboerne generelt ikke ønsker en reduktion af serviceniveauet i det omfang.

## **2) Ændrede ruter – alle færger sejler fra Kragenæs**

Der er stor ubalance på ruten Bandholm og Askø mellem færgets driftstimer og personalets arbejdstimer. Ubalancen opstår, fordi der ikke er trafik nok på ruten til, at der kan sejles flere afgangene. Det betyder, at personalet kommer til at stå standby for at kunne sejle tidlige og sene afgangene.

Hvis mandskabet sejlede fra Kragenæs, ville de kunne betjene flere ruter, og ventetid kan derfor også minimeres f.eks. i tilfælde af nedbrud af en færge. Her kan vi hurtigere ændre færgernes omløb, så MF Askø hjælper til på de andre øer.

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 elfærge.

Ændring af ruten har været drøftet i arbejdsgrupperne, og beboerne på Askø er ikke glade for denne løsning, da det vil betyde længere rejsetid for dem – både i kørsel fra Bandholm til Kragenæs, men også i sejltid fra Kragenæs til Askø. For fritidshusejerne, hvor mange kommer nord fra, har det især været påpeget, at den samfundsøkonomiske belastning ved at ændre ruten indebærer både øget trafikbelastning på vejen til Kragenæs samt øget CO<sub>2</sub> udledning ved biltrafikken.

## **3) Ændrede ruter – strengsejlads**

Arbejdsgrupperne har drøftet strengsejlads som en byggeklod/et element. Strengsejlads kendes fra Faaborg-Midtfyn og Svendborg, hvor trafikmængderne dog er lidt mindre end hos os. Endvidere har beregninger vist, at rundfartstiden ved strengsejlads mellem Kragenæs-Femø-Askø vil være mere end to timer.

I udgangspunkt er øboerne ikke glade for strengsejlads, og især ikke, hvis der skal besejles fra samme leje i Kragenæs (se herover). Det vil betyde, at rejsetiden mellem f.eks. Kragenæs, Femø, Askø og retur eller mellem Kragenæs, Fejø, Femø og retur bliver meget lang. Eksempler herpå blev på fin vis præsenteret af øboerne på afslutningskonferencen, og det har administrationen taget til efterretning.

Derfor peges der i administrationens anbefaling ikke på strengsejlads, men derimod på skiftevis sejlads Kragenæs til Femø og retur, heretter Kragenæs til Askø og retur. Det giver færre afgangene til hver ø i løbet af dagen men kortere rejsetid.

Et opmærksomhedspunkt vil være, at der skal påregnes længere ladetid, når færgen er retur i Kragenæs, hvilket sejlplanen skal tage højde for.

## **4) Sommer/vintersejlplan**

Arbejdsgrupperne har desuden drøftet, om der kan justeres yderligere i forskellen mellem sommer og vintersejlad, så vinterperioden med færre afgang forlænges.

Tallymaterialet viser, at der er stor forskel mellem overfartsbehov i sommer- og vinterperioden. Det hænger især sammen med sommerhusfolkets brug af deres huse og antallet af endagsturister i højsæsonen.

Det har i arbejdsgrupperne været drøftet, hvor skæringen mellem sommer- og vintersejlad går. Øboerne ønsker især en sommerplan i tidsrummet fra Påske til efterårsferie, dvs. april til oktober. Til sammenligning har især de fynske kommuner, der har været besøgt i forbindelse med strategiarbejdet en sommerplan i juni, juli og august, mens blå-landevejs-princippet giver mulighed for prisreduktioner hele året minus de 6 uger, der oftest lægges i sommerferien, hvor efterspørgslen fra turister er høj.

### **5) Retrofitting af MF Christine**

Opdraget fra Økonomi- og erhvervsudvalget har været, at det er Femø Sund, der skal udskiftes med en ny elfærge, da den har den længste rute og dermed den største CO<sub>2</sub> udledning.

Arbejdsgrupperne har desuden drøftet muligheden for elektrificering af M/F Christine, hvor vurderingen er, at der fortsat er så meget restlevetid i færgen, at retrofitting fx i 2026 vil være en positiv businesscase. På Fejø overfarten anvendes der årligt over 200.000 liter olie, dette vil give en betydelig reduktion af CO<sub>2</sub>.

Alternativt skal retrofitting udskydes til 2028, hvor Trafikstyrelsen har afsat 100 millioner kr. til en ny ansøgningsrunde af tilskud til ombygning og retrofitting af danske indenrigsfærger. Der ligger imidlertid ikke nogen garanti for at Lolland Kommune vil kunne opnå tilskud til ombygning, da kriteriet fortsat forventes af være, at tilskud tildeles til ombygning af de færger, der forurener mest.

I drøftelserne med Klima- Teknik og Miljøudvalget har det været interesse for at udvide perspektivet til at omfatte muligheden for at erhverve en helt ny elfærge til ruten Kragenæs-Fejø. Derfor er der i administrationens anbefalinger lagt op til, at løsningen står åben og afventer en særskilt politisk drøftelse nærmere 2028.

### **6) Justering i beredskabet**

I dag bruger Lolland Færgefart M/F Femø Sund som beredskabsfærge. Det er imidlertid en anseelig udgift at have en den i konstant beredskab og som reservefærge ved nedbrud. Arbejdsgrupperne har drøftet mulighederne for at nedlægge beredskabsfærgen, hvilket har givet anledning til bekymring.

I drøftelserne med Klima-, Teknik- og Miljøudvalget har erfaringerne fra de fynske kommuner givet inspiration til den administrative anbefaling, der er at nedlægge beredskabet og overgå til Regionens beredskab med bl.a. helikopterbetjening ved kritisk sygdom og behov for evakuering, samt at gøre brug af det lokale brandberedskab, der er på øerne.

### **7) Betalingsmodul på elektronisk bestilling, billetpriser harmoniseres (kræver dog nærmere analyse)**

Øboerne ønsker en ny og let billetbetjening i form af elektronisk billettering. Det kan være i form af nummerpladescanner, billetautomat som det man kender fra togstationer eller en app-løsning som DOT (din offentlige transport). Det har endvidere været drøftet, hvordan et sådant system kan be-

tjenes af udlændinge med udenlandske betalingskort. Fælles for alle forslag er imidlertid, at der skal kunne spares på billetpersonale i 'personalehuset' i Kragenæs.

Det har endvidere været drøftet, om billetpriser skal harmoniseres. Det kan gøres på flere måder som f.eks. 1) ens pris til alle tre øer beregnet som en gennemsnitspris på omkostningerne ved en standardsejlad eller 2) pris pr. sejlet km. Det vil derved betyde, at billetprisen vil stige til Femø, og til Askø, hvis der sejles fra Kragenæs, mens prisen til Fejø vil forblive i det leje, den har i dag.

Det har endvidere været drøftet, om man kan prisjustere afgang (nudging), så de afgang hvor der er mange passagerer med bliver billigere, og de afgang, hvor der er færre med, bliver dyrere. Dette vil skulle bero på en yderligere undersøgelse, hvor erfaringer og viden om adfærdsdesign trækkes ind i arbejdet for at finde de bedste løsninger.

I administrationens anbefalinger indgår det, at der i 2024 skal arbejdes med billetløsninger, der kan indgå i takstbladet for 2025.

#### **8) Økonomisk råderum til fleksibilitet – f.eks. til en passagerfærge eller lign.**

Arbejdsgrupperne har efterspurgt konsekvensvurderinger af alle de drøftede byggeklodser/elementer. Det er imidlertid svært at lave, da de kan udfoldes i mere eller mindre grad. Fra øerne er der stor bekymring om kapaciteten, både hvad angår antallet af afgang og tider på døgnet, hvor det er muligt at komme til og fra øerne. Det har derfor været drøftet, om der kan skabes et økonomisk råderum, så der bliver plads til ikke kun to færger men også en passagerbåd, der kan sejle i ydertidspunkter (en slags flextrafikbåd) men også som kan sættes ind i turistsæsonen til at fragte turister parallelt med færgerne.

Administrationen har i anbefalingerne indarbejdet en motorpassagerbåd til 12 personer i løsningen på den lange bane for at imødegå nogle af ulemperne ved en reduktion til 2 færger.

## **10. Input ifb. med afslutningskonferencen**

I forbindelse med arbejdsgruppearbejdet har der være rejst en række spørgsmål og bekymringer i forbindelse med de forestående ændringer i færgefarten. Bekymringerne er blevet rejst efterhånden som arbejdet skred frem. Der har fra øernes side været ønske om at få lavet samfundsøkonomisk konsekvensanalyse og at nye ændringer blev perspektiveret i forhold til rapport, som Cowi lavede i 2013/2014.

I forbindelse med afslutningskonferencen blev der under afrapporteringen af arbejdsgruppernes arbejde rejst følgende spørgsmål:

- Hvorfor skal besparelser på færgerne brugerfinansieres, når det ikke gør sig gældende for f.eks. veje, skoler, svømmehaller, biblioteker osv.?
- En så stor logistikopgave bør tage udgangspunkt i en behovsanalyse som følges op af konsekvensvurderinger
- Kommunen har kun gennem udokumenterede postulater begrundet behovet for at forringe servicegrundlaget for færgefarten
- Manglende historik i beslutningsprocessen – referencer fra professionelle rapporter er ikke medtaget
- Økonomisk fordeling mellem stat, kommune og brugere



- Undersøge andre finansieringsmuligheder – inddrage staten
- Finansiering og reelle omkostninger ved leasing er ubelyst – usikkerhed om Standardfærgekonceptet
- Kommunen har undladt at fremlægge væsentlige oplysninger omkring økonomien i den nye elfærge, som er nødvendige for at kunne vurdere, om der i det hele taget er en øget finansieringsopgave, som kan begrunde de rabiate tiltag, kommunen planlægger
- Kommunen har ikke kunnet sandsynliggøre, at forringede sejlplaner kan løse transportopgaven
- Kommissorier ikke opfyldt eller ændret undervejs
- Meget store anlægsudgifter og forøgede driftsudgifter
- Hvor skal finansiering til ombygning af færger og færgelejer (77 mio.) komme fra?
- Hvem betaler for etablering og drift af batteribank i Kragenæs – Elselskabet eller Lollands Færgefart?
- Hvordan sikres stabil service ved nedbrud – afløserfærge eller skal 3. færge holdes sejlklar alligevel?
- CO<sub>2</sub> uafklaret – hvorledes påvirker det?
- Manglende synliggørelse af ekstra klimaaftryk for længere sejlads samt kørsel Bandholm – Kragenæs

Det har ikke været muligt at besvare alle spørgsmålene undervejs i processen, og i drøftelserne med Klima- Teknik og Miljøudvalget har der ikke været et ønske om, at processen eller rammerne for opgaven skulle ændres/justeres, så alle spørgsmål kunne besvares.

Klima- Teknik og Miljøudvalget har justeret processen flere gange, bl.a. indført en ekstra høringsperiode, samt der er lagt ekstra møder ind til den politiske drøftelse.

Ud fra disse rammer har administrationen arbejdet med at nå frem til et forslag til en færgestrategi, der lever op til opdraget fra Økonomi- og erhvervsudvalget og budgetvedtagelsen for 2023.

# Bilag

## 11. Bilagsliste

### B1. Baggrundsdata

Lolland Færgefart råder over 4 færges.

M/F Askø betjener Askø/Lilleø, herefter kaldet Askøfærgen.

M/F Christine betjener Fejø, herefter kaldet Fejøfærgen.

M/F Femø Sund betjener Femø, herefter kaldet Femøfærgen.

M/F Smålandshavet

M/F Smålandshavet er afløserfærge ved de planlagte og ikke planlagte udfald, de øvrige 3 færges har. Tillige kan den lejes ud til f.eks. andre kommuner med færgedrift. Se tabel 1 herunder:

**Tabel 4:** Færgefakta

|                          | Rute           | Byggeår | Antal biler | Antal passagerer |
|--------------------------|----------------|---------|-------------|------------------|
| <b>M/F Christine</b>     | Kragenæs-Fejø  | 2001    | 28-30       | 98/147           |
| <b>M/F Femø Sund</b>     | Kragenæs-Femø  | 1996    | 15-18       | 98               |
| <b>M/F Askø</b>          | Bandholm- Askø | 1992    | 14          | 95               |
| <b>M/F Smålandshavet</b> | Afløserfærge   | 1987    | 5-7         | 74               |

Ifølge en analyse lavet af konsulentfirmaet Cowi, så antages levetiden for færges at være 30 år, hvorefter de er modne til enten udskiftning eller en investering i levetidsforlængelse. Som det fremgår af tabellen herover, så er Lolland Færgefarts færges mellem 20 og 34 år gamle.

Lolland Kommune ser derfor ind i en fremtid, hvor der må påregnes større udgifter til vedligeholdelse og større krav til miljøhensyn i relation til dieselfærges.

Firmaet Odense Maritime Technology (OMT) har udarbejdet to rapporter: "Teknisk vurdering af MF Askø & MF Femø Sund" samt "Vurdering af ny færge til afløsning af MF Femø Sund". I rapporterne har OMT vurderet følgende;

*"Ud fra besigtigelsen og de informationer vi har modtaget, er begge færges forholdsvis velfungerende og fremstår generelt velholdte.*

*Der er dog tilsyneladende mange tekniske problemer med "Femø Sund", som har medført, og nok forsat vil medføre, ekstra vedligeholdelsesomkostninger og driftsforstyrrelser.*

*Det er vores indtryk at "Askø" fungerer godt på ruten.*

*Vedligeholdelsesomkostninger og driftsomkostninger i det hele taget bør være relativt lave. Der er ikke noget, som indikerer, at "ASKØ" ikke kan sejle mindst 10 år mere på ruten, forudsat der ikke kommer uventet krav fra myndighederne eller meget omfattende krav om en grønnere profil.*

*Færgerne vil i meget begrænset grad kunne imødekomme de formodentlige stigende forventninger til reduktion af miljøbelastningerne."*

Lolland Kommune besluttede derfor i 2020 at ansøge om tilskud under Trafikstyrelsens pulje til 'grøn omstilling af danske indenrigsfærges'. En mere grøn profil på færgefarten passer godt ind i de politiske målsætninger, som Lolland Kommunes byråd arbejder ud fra i Klima- og energiplanen fra 2021.

## B1.1 Driftsdata

**Tabel 5:** Driftstimer, olieforbrug og driftstimer med 0/1 passager 2021

(Der henvises endvidere til passager- og tallymateriale i bilagslisten på side 25-30, der er udarbejdet i forbindelse med arbejdsgruppernes arbejde)

|   | Askø overfarten | Femø overfarten | Fejø overfarten |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| Årlige driftstimer 2021                     | 3.299 timer     | 5.120 timer     | 4.152 timer     |
| Olieforbrug liter 2021                      | 127.604 l.      | 353.584 l.      | 207.732 l.      |
| Sejlede ture 2021                           | 6.597 ture      | 5.586 ture      | 13.841 ture     |
| Driftstimer med 0 PAX efter kl. 18.00       | 121,5 timer     | 232 timer       | 106 timer       |
| Driftstimer med 1 PAX efter kl. 18.00       | 199,5 timer     | 258 timer       | 93 timer        |
| Driftstimer med 0 PAX fra kl. 06.00 – 18.00 | 164 timer       | 59,5 timer      | 54 timer        |
| Driftstimer med 1 PAX fra kl. 06.00 – 18.00 | 228 timer       | 184 timer       | 71,5 timer      |

**Tabel 6:** Personale- og timeopgørelse på færgerne

|                   | Mandskab | Arbejdstid.  | Personaletimer 2021 |
|-------------------|----------|--|---------------------|
| M/F Askø          | 2        | Man-fre. 05.30 - 23.30<br>Lørdag 06.00 - 00.00, søndag 07.00 – 23.30 | 14.226 timer        |
| M/F Femøsund      | 2        | A-vagt 09.30 – 21.45   | 20.346 timer        |
| (Beredskabsfærge) | 2        | B-vagt 21.45 – 09.30   |                     |
| M/F Christine     | 2        | Man-Fre 0445 – 2300, lør. og søndag 0515-2300.                       | 14.300 timer        |

**Tabel 7:** Udgifter pr. driftstime – variable omkostninger

|  | M/F Askø   | M/F Femøsund | M/F Christine |
|--|------------|--------------|---------------|
| Udgift pr. driftstime – variable udgifter      | 132 kr.    | 73 kr.       | 123 kr.       |
| Olieforbrug liter pr. driftstime               | 39 liter   | 69 liter     | 50 liter      |
| Driftsudgift inkl. olieforbrug ved 5,60 kr./l. | 350,40 kr. | 459,40 kr.   | 403,00 kr.    |



En nedbringelse af omkostninger i størrelsesordenen 5-10 mio. kroner kræver, at der skrues på de største omkostningsposter:

1. Antallet af sejlet ture driver omkostningen til bemanning, brændstof og vedligehold af færgerne. Færgerne sejler med minimums bemanning ift. passagerantal.
2. Færgernes alder driver omkostningen til vedligehold.
3. Investering i ny tonnage, der samtidig giver mulighed for at kombinere færger og besætning på flere ruter vil sænke driftsomkostningen.

### ***B.1.2 Overblik over færgefartens økonomi og tilskud fra staten***

Lolland Færgefarts budget består dels af udgifter til personale, brændstof, vedligehold, mv., og dels af indtægter i form af statstilskud, billetindtægter og udlejning af færge. Samlet set balancerer de to sider nogenlunde.

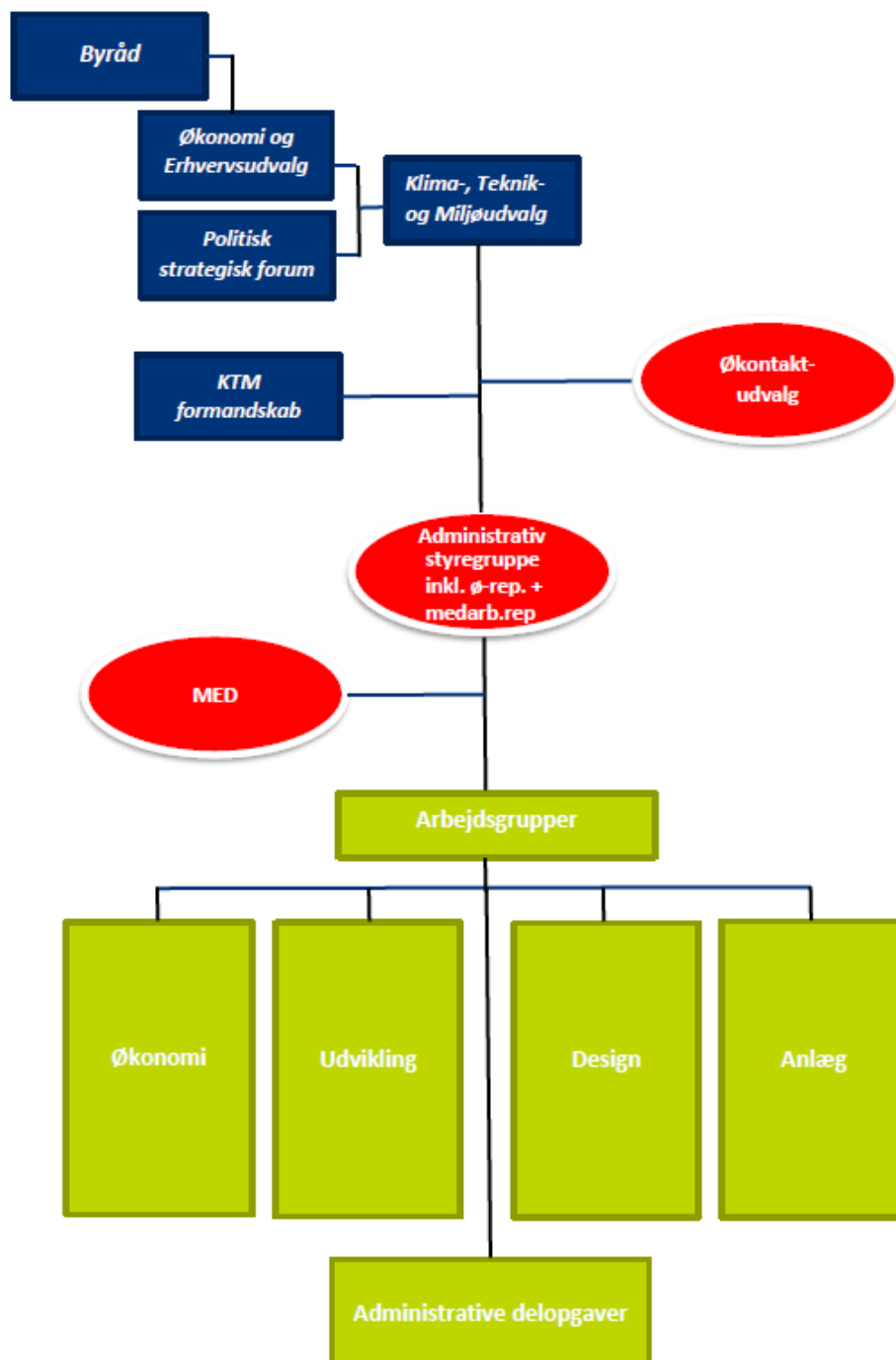
Den største udgiftspost for færgefarten er til personale. Store driftsbesparelser vil kræve, at udgiften til personale reduceres.

Et særligt opmærksomhedspunkt er, at kommunen kun kan hjemtage delvis refusion af moms på udgifterne til færgefarten, herunder ved anskaffelse af en ny færge, ombygning af færgelejer, mv. Alle udgifter til investeringer, mv. medfører således en ekstraudgift til moms på ca. 10 procent, som ikke kan refunderes.

På indtægtssiden er billetindtægterne en væsentlig post, men de største indtægter kommer fra statstilskud. Sammen med billetindtægterne bevirker statstilskuddene til færgedriften, at kommunens udgifter og indtægter vedrørende færgedriften er nogenlunde i balance. Det største statstilskud er det såkaldte paragraf 20-tilskud, som gives som kompensation for de ekstra udgifter, som kommunen har ved at have mindre øer, herunder særligt færgedriften. Såfremt kommunen reducerer nettoudgifterne, er der risiko for, at staten vil reducere paragraf 20 tilskuddet tilsvarende.

## B2. Skematisk overblik over organiseringen af projektet

### Fremtidens Færger Organisering



**Figur 1:** Organisationsdiagram for arbejdet med fremtidens færgefart. Den administrative styregruppe, der har koordineret arbejdet, har foruden den tekniske direktør bestået af sektorchefen for Teknik og Miljø, overfartslederen i Lolland Færgefart, en teamleder i sektor for økonomi, administrativ bistand fra sektor for Strategi og Politik, en medarbejderrepræsentant fra færgefarten samt en repræsentant for øboerne

### B3. Befolkningsudvikling på øerne

**Tabel B1: Befolkningsfremskrivninger på Fejø, Femø og Askø 2023-2033**

|                           |                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------------------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| OMRAADENR                 | (Flere elementer) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Fremskrivning Fejø        |                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Rækkemærkater             | ▼                 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
| ⊕ Førskeleborn (0-5)      |                   | 22   | 21   | 18   | 16   | 16   | 16   | 15   | 15   | 15   | 15   | 14   | 14   |
| ⊕ Skoleborn (6-15)        |                   | 21   | 24   | 27   | 30   | 30   | 30   | 31   | 31   | 31   | 30   | 29   | 29   |
| ⊕ Gymnasieellever (16-20) |                   | 19   | 16   | 15   | 14   | 13   | 14   | 14   | 14   | 14   | 14   | 14   | 14   |
| ⊕ Unge voksne (21-30)     |                   | 20   | 23   | 26   | 28   | 28   | 27   | 27   | 25   | 25   | 25   | 24   | 24   |
| ⊕ Voksne (31-70)          |                   | 243  | 236  | 231  | 226  | 223  | 220  | 216  | 212  | 211  | 209  | 205  | 201  |
| ⊕ Pensionister (71+)      |                   | 127  | 125  | 120  | 116  | 113  | 109  | 107  | 105  | 101  | 97   | 97   | 95   |
| Hovedtotal                |                   | 452  | 445  | 437  | 430  | 423  | 416  | 409  | 403  | 396  | 390  | 383  | 377  |

|                          |                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |
|--------------------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| OMRAADENR                | (Flere elementer) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |
| Fremskrivning Femø       |                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |
| Rækkemærkater            | 2022              | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |  |
| ⊕ Førskeleborn (0-5)     | 1                 | 2    | 3    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    |  |
| ⊕ Skoleborn (6-15)       | 0                 | 2    | 3    | 4    | 4    | 5    | 6    | 6    | 7    | 7    | 7    | 8    |  |
| ⊕ Gymnasieelever (16-20) | 1                 | 2    | 3    | 3    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    |  |
| ⊕ Unge voksne (21-30)    | 9                 | 8    | 8    | 8    | 8    | 8    | 8    | 8    | 7    | 7    | 7    | 7    |  |
| ⊕ Voksne (31-70)         | 54                | 55   | 55   | 54   | 52   | 53   | 54   | 53   | 54   | 55   | 55   | 55   |  |
| ⊕ Pensionister (71+)     | 50                | 47   | 43   | 41   | 41   | 38   | 35   | 34   | 31   | 29   | 27   | 26   |  |
| Hovedtotal               | 115               | 115  | 114  | 114  | 113  | 111  | 110  | 109  | 107  | 106  | 104  | 103  |  |

|                          |                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--------------------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| OMRAADENR                | (Flere elementer) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Fremskrivning Askø       |                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Rækkemærkater            | ▼                 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
| ⊕ Førskeleborn (0-5)     |                   | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    |
| ⊕ Skoleborn (6-15)       |                   | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 1    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    |
| ⊕ Gymnasieelever (16-20) |                   | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    |
| ⊕ Unge voksne (21-30)    |                   | 0    | 1    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    |
| ⊕ Voksne (31-70)         |                   | 27   | 25   | 24   | 22   | 22   | 20   | 19   | 20   | 19   | 18   | 18   | 17   |
| ⊕ Pensionister (71+)     |                   | 13   | 13   | 12   | 13   | 13   | 14   | 14   | 12   | 13   | 13   | 12   | 12   |
| Hovedtotal               |                   | 40   | 40   | 40   | 40   | 39   | 39   | 39   | 39   | 38   | 38   | 37   | 37   |

### B4. Tallymateriale

(jf. også tabel side 6)

I forbindelse med arbejdsgruppernes arbejde har Fejø analyseret Lolland Færgefarts passagerstatistikker i 2021 og fordelt de enkelte afgang i forhold til passagerbelægning. Farvefordelingen på afgang er som følger:

0-5 PAX = rød (= meget lav belægning)

5-10 PAX = orange (= lav belægning)

10-15 PAX = gul (= moderat belægning)

Over 15 PAX = grøn (= høj belægning)

Intet tal betyder at afgang ikke er sejlet i den pågældende måned.

Tallene vises med 1 decimal, så 5,0 kan være rød eller orange alt efter om det præcise tal er fx 4,97 eller 5,03

## B4.1. Fejø-overfarten

**Tabel B4.1: herunder indikerer belægningsfordeling på Fejø-Kragens-ø-overfarten i hverdage**

| Rute                     | Fejø-Kragens-ø |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
|--------------------------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--|---------|---------|
| Ugedage                  | hverdag        |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
| Gennemsnit<br>passagerer | Måneder        |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  | sommer  | vinter  |
| Sejltider                | 1              | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   | 11   | 12   | Hele året |  | apr-okt | nov-mar |
| 05,30                    | 4,5            | 3,8  | 3,8  | 4,0  | 4,2  | 4,2  | 3,0  | 4,2  | 5,2  | 4,2  | 5,0  | 2,8  | 4,1       |  | 4,1     | 4,0     |
| 06,05                    | 4,6            | 5,4  | 6,7  | 6,3  | 6,3  | 4,4  | 5,3  | 5,5  | 5,2  | 6,0  | 6,1  | 5,8  | 5,6       |  | 5,6     | 5,7     |
| 06,45                    | 16,3           | 18,8 | 22,1 | 19,1 | 20,1 | 15,3 | 5,9  | 17,7 | 19,0 | 15,3 | 22,4 | 13,1 | 17,1      |  | 16,1    | 18,5    |
| 07,30                    | 8,2            | 9,6  | 13,0 | 14,5 | 12,3 | 14,8 | 11,5 | 13,4 | 14,2 | 12,4 | 13,2 | 9,5  | 12,3      |  | 13,3    | 10,7    |
| 08,35                    | 11,0           | 10,9 | 12,4 | 14,7 | 15,7 | 17,4 | 17,7 | 13,8 | 12,6 | 12,9 | 14,6 | 12,0 | 13,8      |  | 15,0    | 12,2    |
| 09,20                    | 10,3           | 12,5 | 12,3 | 15,0 | 16,1 | 16,7 | 25,6 | 17,4 | 14,1 | 14,4 | 13,7 | 15,3 | 15,4      |  | 17,1    | 12,8    |
| 10,10                    | 13,0           | 15,8 | 15,1 | 16,0 | 16,9 | 20,6 | 39,6 | 23,6 | 16,8 | 19,0 | 19,0 | 17,0 | 19,6      |  | 21,8    | 16,0    |
| 11,10                    | 12,6           | 14,5 | 15,0 | 13,8 | 17,7 | 18,5 | 41,4 | 23,7 | 16,0 | 17,2 | 11,7 | 17,0 | 18,8      |  | 21,2    | 14,1    |
| 12,10                    | 12,9           | 14,7 | 15,9 | 16,2 | 18,0 | 17,6 | 34,5 | 24,6 | 15,3 | 19,9 | 15,7 | 16,7 | 18,9      |  | 20,9    | 15,2    |
| 13,10                    | 10,3           | 12,9 | 14,2 | 11,5 | 17,4 | 16,3 | 32,4 | 22,6 | 16,0 | 17,3 | 12,0 | 14,4 | 16,9      |  | 19,1    | 12,8    |
| 14,10                    | 12,3           | 14,2 | 14,6 | 15,3 | 21,6 | 21,2 | 41,3 | 29,0 | 20,7 | 18,1 | 14,0 | 14,4 | 20,4      |  | 23,9    | 13,9    |
| 15,20                    | 11,1           | 11,9 | 14,3 | 14,9 | 17,2 | 23,7 | 53,6 | 44,8 | 23,3 | 18,6 | 12,5 | 12,1 | 22,7      |  | 28,0    | 12,4    |
| 16,10                    | 8,2            | 7,2  | 8,2  | 10,4 | 12,7 | 17,5 | 43,3 | 31,6 | 16,1 | 14,3 | 9,3  | 10,1 | 16,5      |  | 20,8    | 8,6     |
| 16,50                    | 6,0            | 4,7  | 6,0  | 6,9  | 7,8  | 10,1 | 29,3 | 21,1 | 8,6  | 9,5  | 6,6  | 4,9  | 10,7      |  | 13,3    | 5,6     |
| 17,30                    | 3,3            | 4,1  | 4,8  | 4,7  | 5,7  | 7,0  | 22,3 | 16,5 | 7,0  | 7,6  | 4,0  | 2,9  | 8,0       |  | 10,1    | 3,8     |
| 18,10                    | 2,9            | 2,5  | 3,3  | 4,1  | 4,7  | 5,8  | 19,1 | 12,2 | 3,9  | 7,2  | 2,8  | 3,4  | 6,4       |  | 8,2     | 3,0     |
| 19,25                    | 2,5            | 3,3  | 3,6  | 3,8  | 3,9  | 7,0  | 15,3 | 9,0  | 3,8  | 7,2  | 2,9  | 3,1  | 5,8       |  | 7,1     | 3,1     |
| 20,30                    | 3,3            | 4,1  | 4,6  | 4,7  | 6,0  | 7,0  | 9,8  | 9,0  | 6,2  | 5,9  | 4,2  | 3,5  | 5,9       |  | 6,9     | 3,9     |
| 21,30                    | 2,5            | 2,0  | 2,1  | 2,6  | 2,4  | 3,2  | 4,9  | 3,8  | 1,8  | 2,2  | 2,3  | 1,5  | 2,7       |  | 3,0     | 2,1     |
| 22,15                    | 0,8            | 0,8  | 0,1  | 0,3  | 1,1  | 0,9  | 1,5  | 0,5  | 1,2  | 0,9  | 1,1  | 1,4  | 0,9       |  | 0,9     | 0,9     |
| 23,55                    | 0,0            | 0,0  | 0,0  | 0,8  | 0,0  | 0,9  | 0,4  | 0,1  | 0,1  | 0,0  | 0,3  | 0,9  | 0,3       |  | 0,3     | 0,2     |
| Hele dagen               | 7,6            | 8,5  | 9,3  | 9,8  | 11,2 | 12,6 | 24,2 | 17,7 | 11,4 | 11,7 | 9,3  | 8,8  | 12,2      |  | 14,1    | 8,7     |

**Tabel B4.2: herunder indikerer belægningsfordeling på Kragens-ø-Fejø-overfarten i hverdage**

| Rute                     | Kragens-ø-Fejø |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
|--------------------------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--|---------|---------|
| Ugedage                  | hverdag        |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
| Gennemsnit<br>passagerer | Måneder        |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  | sommer  | vinter  |
| Sejltider                | 1              | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   | 11   | 12   | Hele året |  | apr-okt | nov-mar |
| 05,15                    | 0,1            | 0,4  | 0,2  | 0,4  | 0,1  | 0,5  | 0,3  | 0,3  | 0,4  | 0,8  | 0,5  | 0,1  | 0,3       |  | 0,4     | 0,2     |
| 05,45                    | 1,5            | 1,2  | 1,6  | 1,2  | 2,1  | 1,9  | 1,1  | 1,6  | 2,1  | 3,3  | 1,4  | 1,3  | 1,7       |  | 1,9     | 1,4     |
| 06,25                    | 1,7            | 2,5  | 2,1  | 2,2  | 4,5  | 2,6  | 2,0  | 3,1  | 5,5  | 4,1  | 0,9  | 1,3  | 2,7       |  | 3,4     | 1,7     |
| 07,10                    | 9,8            | 10,1 | 13,8 | 11,9 | 11,7 | 11,7 | 9,0  | 12,5 | 12,4 | 10,0 | 12,0 | 9,0  | 11,2      |  | 11,3    | 10,9    |
| 07,55                    | 10,5           | 9,4  | 10,5 | 10,5 | 9,8  | 10,1 | 8,5  | 13,4 | 10,2 | 9,2  | 10,9 | 8,5  | 10,2      |  | 10,2    | 10,0    |
| 09,00                    | 7,1            | 8,0  | 8,8  | 10,1 | 12,2 | 10,8 | 13,8 | 14,0 | 10,8 | 10,5 | 10,1 | 7,9  | 10,6      |  | 11,8    | 8,4     |
| 09,50                    | 6,5            | 6,2  | 8,2  | 7,9  | 10,3 | 16,7 | 36,3 | 26,8 | 16,4 | 9,2  | 6,8  | 6,2  | 14,0      |  | 17,7    | 6,8     |
| 10,50                    | 7,5            | 10,2 | 11,2 | 10,5 | 16,8 | 18,6 | 56,6 | 36,4 | 14,5 | 13,5 | 9,4  | 11,8 | 19,2      |  | 23,9    | 10,0    |
| 11,50                    | 11,7           | 15,1 | 14,3 | 13,8 | 17,6 | 23,6 | 63,8 | 38,6 | 20,1 | 17,8 | 13,2 | 14,0 | 23,2      |  | 27,9    | 13,7    |
| 12,50                    | 11,9           | 13,3 | 16,9 | 17,6 | 21,2 | 25,0 | 48,9 | 32,7 | 18,5 | 19,0 | 15,6 | 15,4 | 22,2      |  | 26,1    | 14,6    |
| 13,50                    | 12,1           | 16,3 | 17,8 | 20,2 | 19,1 | 24,1 | 49,3 | 29,5 | 18,0 | 20,4 | 14,2 | 17,3 | 22,2      |  | 25,8    | 15,5    |
| 15,00                    | 15,1           | 16,8 | 21,5 | 21,1 | 24,1 | 24,2 | 44,0 | 34,0 | 22,4 | 23,6 | 21,2 | 24,6 | 24,7      |  | 27,6    | 19,9    |
| 15,50                    | 14,2           | 17,2 | 19,7 | 18,8 | 20,2 | 21,6 | 33,5 | 24,1 | 18,7 | 21,9 | 19,7 | 18,4 | 20,9      |  | 22,7    | 17,9    |
| 16,30                    | 10,2           | 14,4 | 16,4 | 14,8 | 16,5 | 17,9 | 28,2 | 20,8 | 16,0 | 17,4 | 14,3 | 11,4 | 16,9      |  | 18,8    | 13,3    |
| 17,10                    | 8,0            | 11,5 | 12,9 | 13,3 | 15,8 | 15,0 | 24,5 | 17,6 | 13,5 | 14,2 | 11,0 | 12,9 | 14,5      |  | 16,3    | 11,3    |
| 17,50                    | 7,5            | 9,3  | 13,2 | 13,4 | 15,2 | 13,3 | 26,5 | 17,6 | 14,4 | 15,7 | 9,9  | 10,2 | 14,2      |  | 16,6    | 10,0    |
| 19,05                    | 7,6            | 8,2  | 10,0 | 14,3 | 14,7 | 12,4 | 23,4 | 17,2 | 13,7 | 14,8 | 8,7  | 10,6 | 13,3      |  | 15,8    | 9,0     |
| 19,45                    | 3,4            | 4,6  | 7,0  | 7,9  | 9,2  | 10,8 | 10,3 | 9,8  | 11,2 | 9,4  | 5,1  | 5,8  | 8,1       |  | 9,8     | 5,2     |
| 21,00                    | 3,3            | 3,3  | 4,0  | 7,4  | 10,2 | 9,7  | 11,7 | 9,7  | 8,2  | 8,8  | 5,9  | 5,1  | 7,4       |  | 9,4     | 4,3     |
| 22,00                    | 2,3            | 2,4  | 2,6  | 3,8  | 4,7  | 5,5  | 5,6  | 4,2  | 4,3  | 5,4  | 4,5  | 3,1  | 4,1       |  | 4,8     | 3,0     |
| 23,40                    | 2,0            | 3,6  | 2,8  | 2,8  | 3,5  | 2,5  | 3,4  | 2,2  | 3,6  | 3,1  | 2,1  | 3,7  | 2,9       |  | 3,0     | 2,8     |
| Hele dagen               | 8,1            | 9,5  | 11,3 | 11,7 | 13,3 | 14,6 | 26,5 | 19,2 | 13,2 | 13,2 | 9,6  | 9,7  | 13,7      |  | 15,9    | 9,6     |

**Tabel B4.3: herunder indikerer belægningsfordeling på Fejø-Kragens-overfarten i weekender**

| Rute                     | Fejø-Kragens weekend |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
|--------------------------|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--|---------|---------|
| Ugedage                  |                      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
| Gennemsnit<br>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                    | 1,3                  | 2,8  | 1,6  | 2,6  | 2,1  | 2,5  | 2,1  | 2,5  | 3,0  | 2,7  | 1,6  | 1,9  | 2,2       |  | 2,5     | 1,8     |
| 06,50                    | 1,6                  | 2,5  | 4,4  | 3,5  | 4,3  | 3,6  | 3,8  | 5,2  | 6,1  | 4,1  | 2,9  | 3,4  | 3,8       |  | 4,4     | 3,0     |
| 07,50                    | 4,1                  | 6,0  | 8,0  | 9,0  | 8,5  | 8,6  | 12,6 | 10,7 | 10,2 | 9,8  | 9,0  | 7,4  | 8,7       |  | 9,9     | 6,9     |
| 09,00 lø                 | 8,9                  | 12,7 | 13,6 | 17,4 | 21,6 | 20,2 | 29,5 | 18,8 | 19,4 | 15,7 | 11,0 | 13,0 | 17,4      |  | 20,4    | 11,8    |
| 09,30 sø                 | 9,0                  | 13,4 | 10,5 | 19,1 | 19,9 | 28,5 | 27,2 | 27,0 | 23,8 | 18,0 | 18,5 | 13,4 | 19,4      |  | 23,4    | 13,0    |
| 10,10                    | 12,6                 | 15,8 | 17,8 | 24,9 | 23,2 | 23,4 | 43,1 | 33,9 | 22,9 | 21,4 | 13,5 | 17,4 | 23,3      |  | 27,5    | 15,4    |
| 11,10                    | 11,5                 | 16,6 | 15,3 | 18,3 | 25,6 | 25,5 | 47,4 | 37,8 | 26,2 | 22,3 | 16,1 | 17,5 | 23,6      |  | 29,0    | 15,4    |
| 12,10                    | 15,4                 | 18,0 | 13,9 | 25,5 | 25,1 | 24,8 | 30,8 | 29,5 | 31,4 | 23,7 | 17,0 | 14,8 | 23,3      |  | 27,3    | 15,8    |
| 13,00                    | 18,5                 | 17,3 | 18,1 | 23,0 | 26,5 | 23,2 | 35,8 | 28,7 | 23,4 | 26,5 | 9,3  | 14,3 | 23,4      |  | 26,7    | 15,5    |
| 14,20                    | 18,2                 | 21,3 | 18,1 | 24,5 | 31,7 | 27,0 | 45,1 | 33,5 | 32,3 | 32,4 | 18,1 | 14,7 | 27,3      |  | 32,4    | 18,1    |
| 15,10                    | 14,6                 | 15,4 | 13,9 | 17,7 | 26,9 | 34,3 | 41,3 | 34,9 | 26,5 | 28,4 | 13,1 | 11,1 | 24,1      |  | 30,0    | 13,6    |
| 16,10                    | 13,0                 | 13,4 | 17,3 | 20,5 | 33,7 | 35,5 | 40,3 | 32,8 | 26,9 | 29,7 | 16,1 | 9,3  | 25,3      |  | 31,3    | 13,8    |
| 17,10                    | 8,2                  | 7,7  | 10,1 | 21,3 | 21,7 | 23,8 | 37,1 | 23,3 | 27,7 | 28,3 | 8,4  | 7,8  | 20,1      |  | 26,2    | 8,4     |
| 17,50                    | 6,4                  | 4,9  | 8,2  | 14,4 | 11,7 | 15,2 | 24,1 | 21,4 | 10,7 | 17,9 | 4,9  | 6,3  | 13,1      |  | 16,5    | 6,1     |
| 19,10                    | 5,2                  | 7,3  | 7,8  | 13,7 | 16,2 | 18,8 | 22,8 | 17,5 | 12,9 | 14,2 | 5,1  | 6,6  | 13,1      |  | 16,6    | 6,4     |
| 20,20                    | 3,1                  | 4,4  | 5,8  | 9,2  | 11,2 | 11,0 | 16,3 | 15,3 | 8,3  | 6,9  | 3,6  | 4,2  | 8,6       |  | 11,2    | 4,2     |
| 21,30                    | 1,7                  | 1,2  | 2,1  | 3,3  | 5,7  | 3,7  | 7,4  | 6,2  | 3,5  | 2,9  | 1,3  | 2,1  | 3,6       |  | 4,7     | 1,7     |
| 22,15                    | 1,1                  | 0,4  | 0,4  | 1,3  | 1,4  | 1,7  | 2,1  | 1,6  | 2,0  | 0,2  | 0,9  | 2,1  | 1,3       |  | 1,5     | 1,0     |
| 23,55                    | 0,0                  | 0,0  | 1,0  | 0,0  | 0,4  | 2,4  | 0,5  | 0,7  | 0,5  | 0,0  | 0,0  | 2,3  | 0,8       |  | 0,7     | 0,7     |
| Hele dagen               | 8,9                  | 10,3 | 10,6 | 15,2 | 17,7 | 18,4 | 26,2 | 21,5 | 18,0 | 17,5 | 8,8  | 8,8  | 15,8      |  | 19,2    | 9,5     |

**Tabel B4.4: herunder indikerer belægningsfordeling på Kragens-Fejø-overfarten i weekender**

| Rute                     | Kragens-Fejø weekend |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
|--------------------------|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--|---------|---------|
| Ugedage                  |                      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
| Gennemsnit<br>passagerer | Måneder              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  | sommer  | vinter  |
| Sejltider                | 1                    | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   | 11   | 12   | Hele året |  | apr-okt | nov-mar |
| 05,45                    | 0,1                  | 0,0  | 0,1  | 0,9  | 0,5  | 0,5  | 1,0  | 0,2  | 0,0  | 0,5  | 0,0  | 0,1  | 0,3       |  | 0,5     | 0,1     |
| 06,20 sø                 | 0,5                  | 0,8  | 0,7  | 1,1  | 1,3  | 1,0  | 1,3  | 0,9  | 0,8  | 0,9  | 2,5  | 0,8  | 1,0       |  | 1,0     | 1,1     |
| 06,30 lø                 | 0,1                  | 0,5  | 0,8  | 0,7  | 0,6  | 1,1  | 1,3  | 0,1  | 0,6  | 1,1  | 0,0  | 0,0  | 0,6       |  | 0,8     | 0,3     |
| 07,20                    | 1,9                  | 1,4  | 2,1  | 2,5  | 4,0  | 2,8  | 2,4  | 2,8  | 2,1  | 4,9  | 0,9  | 2,2  | 2,7       |  | 3,1     | 1,7     |
| 08,30                    | 6,1                  | 5,4  | 7,3  | 5,8  | 5,7  | 9,1  | 6,2  | 9,8  | 8,4  | 9,8  | 6,9  | 4,3  | 7,1       |  | 7,8     | 6,0     |
| 09,50                    | 5,6                  | 7,0  | 10,8 | 15,0 | 23,0 | 24,6 | 31,2 | 20,0 | 24,3 | 21,6 | 9,8  | 6,1  | 17,5      |  | 22,8    | 7,8     |
| 10,40                    | 6,5                  | 12,5 | 11,9 | 16,3 | 24,7 | 29,9 | 43,3 | 28,0 | 23,2 | 31,9 | 7,5  | 7,2  | 20,9      |  | 28,2    | 9,1     |
| 11,50                    | 12,5                 | 17,3 | 18,7 | 30,0 | 30,3 | 32,1 | 60,8 | 46,9 | 31,4 | 30,4 | 17,0 | 13,9 | 29,6      |  | 37,4    | 15,9    |
| 12,40                    | 11,8                 | 13,6 | 12,7 | 23,4 | 27,1 | 22,1 | 43,5 | 32,4 | 24,6 | 25,6 | 11,1 | 15,2 | 23,3      |  | 28,4    | 12,9    |
| 13,50                    | 11,3                 | 14,1 | 18,1 | 27,0 | 23,1 | 27,5 | 52,6 | 29,5 | 20,3 | 20,0 | 11,1 | 19,1 | 23,6      |  | 28,6    | 14,7    |
| 14,40                    | 8,8                  | 11,8 | 14,5 | 17,2 | 16,0 | 17,3 | 34,7 | 19,1 | 18,1 | 15,7 | 10,8 | 14,6 | 16,8      |  | 19,7    | 12,1    |
| 15,50                    | 11,7                 | 14,3 | 14,4 | 20,0 | 18,8 | 17,1 | 33,1 | 21,4 | 16,5 | 17,2 | 10,6 | 13,3 | 18,0      |  | 20,6    | 12,8    |
| 16,40                    | 8,2                  | 7,9  | 10,9 | 12,2 | 14,5 | 11,6 | 25,2 | 15,4 | 12,8 | 11,0 | 9,1  | 8,2  | 12,7      |  | 14,7    | 8,9     |
| 17,30                    | 6,0                  | 8,7  | 8,9  | 9,9  | 12,5 | 11,8 | 23,5 | 13,5 | 13,4 | 12,4 | 8,1  | 6,2  | 11,7      |  | 13,8    | 7,6     |
| 18,50                    | 6,2                  | 6,8  | 10,9 | 10,8 | 11,1 | 13,4 | 24,6 | 12,2 | 14,9 | 9,0  | 8,9  | 9,6  | 11,7      |  | 13,7    | 8,5     |
| 19,50                    | 4,2                  | 4,7  | 4,7  | 7,5  | 8,3  | 7,6  | 14,9 | 10,9 | 9,4  | 7,9  | 11,1 | 7,8  | 8,2       |  | 9,5     | 6,5     |
| 21,00                    | 3,5                  | 3,9  | 2,5  | 5,6  | 5,2  | 5,8  | 10,3 | 9,1  | 5,4  | 6,6  | 3,6  | 3,6  | 5,6       |  | 6,9     | 3,4     |
| 22,00                    | 1,6                  | 2,0  | 3,4  | 2,6  | 4,9  | 5,2  | 6,6  | 6,0  | 3,9  | 3,8  | 2,6  | 3,3  | 3,9       |  | 4,7     | 2,6     |
| 23,40                    | 1,7                  | 0,8  | 3,7  | 3,3  | 3,0  | 1,9  | 3,7  | 2,3  | 2,3  | 4,0  | 2,6  | 3,4  | 2,8       |  | 2,9     | 2,4     |
| Hele dagen               | 6,6                  | 8,0  | 9,3  | 12,7 | 13,9 | 14,4 | 24,9 | 16,8 | 14,2 | 14,0 | 7,6  | 7,7  | 13,0      |  | 15,9    | 7,9     |



## B4.2 Femø-overfarten

**Tabel B4.5: herunder indikerer belægningsfordeling på Femø-Kragenæs overfarten i hverdage**

| Rute   | Femø-Kragenæs |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |            |            |
|--|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|------------|------------|
| Ugedage  | hverdag       |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |            |            |
| Gennemsnit<br>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  | 4,1           | 4,5        | 4,8        | 4,6        | 5,0        | 5,6        | 5,5         | 5,0         | 5,6        | 5,9        | 5,7        | 4,8        | 5,1        |  | 5,3        | 4,8        |
| 08,15  | 5,5           | 6,8        | 8,1        | 9,1        | 8,7        | 10,7       | 13,9        | 10,4        | 9,3        | 8,8        | 7,3        | 9,6        | 9,1        |  | 10,1       | 7,5        |
| (10,35)  | 7,5           | 8,3        | 10,0       | 11,8       | 13,1       | 16,7       | 32,3        | 22,5        | 14,0       | 14,6       |            |            | 15,2       |  | 17,8       | 5,2        |
| 10,40  | 6,9           | 6,4        | 8,4        | 10,8       | 14,2       | 18,1       | 27,8        | 19,9        | 12,3       | 11,4       | 8,5        | 12,6       | 13,1       |  | 16,3       | 8,6        |
| 12,55  | 6,8           | 7,7        | 7,6        | 8,1        | 10,0       | 11,3       | 23,5        | 16,0        | 8,7        | 10,0       | 9,6        | 10,2       | 10,9       |  | 12,5       | 8,4        |
| (14,55)  | 3,7           | 5,3        | 5,4        | 3,8        | 4,9        | 15,1       | 45,6        | 24,1        | 11,4       | 10,8       |            |            | 13,0       |  | 16,5       | 2,9        |
| 15,00  | 5,7           | 4,8        | 5,9        | 4,8        | 8,1        | 9,8        | 30,0        | 17,7        | 6,4        | 7,6        | 5,9        | 8,7        | 9,8        |  | 12,1       | 6,2        |
| 17,00  | 2,9           | 3,2        | 4,7        | 4,6        | 9,7        | 12,0       | 26,9        | 23,4        | 8,7        | 7,4        | 7,6        | 4,4        | 10,2       |  | 13,2       | 4,6        |
| 19,00  | 1,4           | 0,9        | 2,8        | 2,6        | 2,3        | 2,9        | 8,8         | 6,9         | 2,7        | 2,7        | 1,2        | 1,5        | 3,3        |  | 4,1        | 1,5        |
| 20,50  | 0,8           | 0,8        | 1,1        | 0,3        | 0,9        | 1,9        | 2,9         | 3,5         | 0,8        | 0,9        | 0,6        | 0,7        | 1,5        |  | 1,6        | 0,8        |
| 22,45  | 0,0           | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,8        | 1,5         | 1,9         | 0,0        | 0,0        | 0,1        | 0,0        | 0,6        |  | 0,6        | 0,0        |
| <b>Hele dagen</b>  | <b>4,3</b>    | <b>4,6</b> | <b>5,4</b> | <b>5,7</b> | <b>6,9</b> | <b>8,7</b> | <b>17,4</b> | <b>12,7</b> | <b>7,2</b> | <b>6,9</b> | <b>5,7</b> | <b>6,5</b> | <b>8,0</b> |  | <b>9,4</b> | <b>5,3</b> |
| De 2 afgangse i parentes sejledes indtil oktober/november 2021 |               |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |            |            |

**Tabel B4.6: herunder indikerer belægningsfordeling på Kragenæs-Femø-overfarten i hverdage**

| Rute   | Kragenæs-Femø |            |            |            |            |             |             |             |            |            |            |            |            |  |             |            |
|--|---------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|-------------|------------|
| Ugedage  | hverdag       |            |            |            |            |             |             |             |            |            |            |            |            |  |             |            |
| Gennemsnit<br>passagerer                                       | Måneder       |            |            |            |            |             |             |             |            |            |            |            |            |  | sommer      | vinter     |
| Sejltider  | 1             | 2          | 3          | 4          | 5          | 6           | 7           | 8           | 9          | 10         | 11         | 12         | Hele året  |  | apr-okt     | nov-mar    |
| 05,00  | 0,6           | 0,3        | 0,8        | 0,5        | 0,5        | 0,7         | 1,4         | 1,1         | 0,7        | 0,3        | 0,4        | 2,2        | 0,8        |  | 0,7         | 0,8        |
| 07,10  | 6,4           | 5,8        | 6,0        | 4,9        | 6,8        | 7,4         | 6,0         | 6,0         | 7,7        | 6,7        | 8,1        | 8,4        | 6,6        |  | 6,5         | 6,9        |
| (09,30)  | 4,5           | 5,0        | 6,2        | 6,1        | 9,2        | 20,9        | 44,4        | 27,5        | 12,7       | 8,4        | 10,0       |            | 14,5       |  | 18,4        | 5,1        |
| 09,40  | 5,1           | 3,3        | 5,9        | 7,1        | 9,5        | 14,2        | 29,3        | 26,2        | 9,0        | 6,5        | 6,6        | 6,0        | 10,8       |  | 14,5        | 5,4        |
| (11,50)  | 5,3           | 6,6        | 10,1       | 8,8        | 10,1       | 14,7        | 47,9        | 30,5        | 11,6       | 16,1       |            |            | 16,6       |  | 20,0        | 4,4        |
| 11,55  | 5,5           | 7,7        | 9,2        | 14,2       | 10,5       | 13,6        | 36,4        | 30,4        | 11,1       | 13,6       | 8,5        | 7,6        | 14,0       |  | 18,5        | 7,7        |
| (13,55)  | 6,7           | 9,1        | 11,2       | 9,7        | 14,1       | 17,3        | 36,5        | 17,8        | 13,6       | 13,5       |            |            | 15,2       |  | 17,5        | 5,4        |
| 14,05  | 9,8           | 9,2        | 9,4        | 9,9        | 10,7       | 15,4        | 23,3        | 22,0        | 10,8       | 10,7       | 8,2        | 11,2       | 12,6       |  | 14,7        | 9,6        |
| 16,05  | 10,1          | 10,3       | 13,5       | 14,0       | 16,1       | 17,7        | 27,3        | 19,6        | 16,6       | 15,0       | 13,1       | 10,3       | 15,8       |  | 18,0        | 11,5       |
| 18,00  | 4,1           | 5,0        | 5,8        | 6,8        | 9,9        | 12,0        | 19,3        | 12,7        | 9,4        | 8,8        | 6,2        | 7,4        | 9,2        |  | 11,3        | 5,7        |
| 19,55  | 2,4           | 3,8        | 3,3        | 6,5        | 7,8        | 6,4         | 10,1        | 8,0         | 6,7        | 4,5        | 3,3        | 3,3        | 6,1        |  | 7,1         | 3,2        |
| 21,50  | 1,7           | 2,1        | 1,9        | 2,4        | 5,6        | 3,2         | 2,3         | 3,5         | 2,2        | 2,2        | 1,9        | 2,0        | 2,7        |  | 3,1         | 1,9        |
| <b>Hele dagen</b>  | <b>5,4</b>    | <b>5,8</b> | <b>6,8</b> | <b>7,6</b> | <b>8,9</b> | <b>10,8</b> | <b>20,1</b> | <b>14,8</b> | <b>9,2</b> | <b>8,6</b> | <b>6,6</b> | <b>7,0</b> | <b>9,7</b> |  | <b>11,4</b> | <b>6,3</b> |
| De 3 afgangse i parentes sejledes indtil oktober/november 2021 |               |            |            |            |            |             |             |             |            |            |            |            |            |  |             |            |

**Tabel B4.7: herunder indikerer belægningsfordeling på Femø-Kragens overfarten i weekenden**

| Rute                     | Femø-Kragens |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
|--------------------------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--|---------|---------|
| Ugedage                  | weekend      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
| Gennemsnit<br>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 lø                 | 1,0          | 1,6  | 0,8  | 1,6  | 1,7  | 1,4  | 1,7  | 2,0  | 3,0  | 1,0  | 2,5  | 1,0  | 1,6       |  | 1,8     | 1,4     |
| 06,45 sø                 | 2,7          | 1,6  | 2,5  | 2,2  | 4,1  | 1,5  | 2,5  | 6,2  | 2,3  | 2,9  | 1,3  | 3,8  | 3,0       |  | 3,1     | 2,4     |
| 08,15 lø                 | 2,6          | 4,3  | 3,4  | 7,8  | 4,0  | 6,6  | 10,2 | 7,3  | 4,8  | 6,0  | 3,0  | 5,0  | 5,7       |  | 6,7     | 3,7     |
| 08,45 sø                 | 3,0          | 4,3  | 4,4  | 9,2  | 14,7 | 8,9  | 15,4 | 15,9 | 12,8 | 9,0  | 7,0  | 4,2  | 9,6       |  | 12,3    | 4,6     |
| (10,25)                  | 6,6          | 7,3  | 6,0  | 15,8 | 13,8 | 20,8 | 45,0 | 17,5 | 17,7 | 13,4 |      |      | 16,7      |  | 20,6    | 4,0     |
| 10,40 lø                 | 18,8         | 5,7  | 15,0 | 12,6 | 26,8 | 24,3 | 29,6 | 15,5 | 9,5  | 11,2 | 4,8  | 6,2  | 15,4      |  | 18,5    | 10,1    |
| 10,45 sø                 | 8,3          | 13,7 | 24,5 | 26,5 | 32,8 | 45,1 | 40,9 | 48,0 | 46,0 | 27,3 | 17,5 | 14,8 | 29,6      |  | 38,1    | 15,8    |
| 13,00                    | 11,5         | 10,7 | 16,2 | 16,3 | 21,1 | 21,9 | 57,0 | 36,7 | 24,4 | 19,3 | 11,9 | 7,0  | 22,1      |  | 28,1    | 11,4    |
| 15,00                    | 8,8          | 13,3 | 8,9  | 18,2 | 24,1 | 19,5 | 33,9 | 29,5 | 26,1 | 18,3 | 10,4 | 7,3  | 19,2      |  | 24,2    | 9,7     |
| 17,00                    | 5,7          | 9,1  | 9,5  | 11,8 | 16,7 | 19,7 | 28,1 | 30,9 | 17,4 | 10,3 | 9,4  | 5,4  | 15,1      |  | 19,3    | 7,8     |
| 19,00 lø                 | 0,8          | 3,0  | 1,8  | 5,4  | 7,9  | 9,3  | 14,8 | 18,1 | 3,9  | 2,5  | 8,0  | 3,7  | 7,0       |  | 8,8     | 3,5     |
| 19,45 sø                 | 2,7          | 1,6  | 2,3  | 6,1  | 6,9  | 6,5  | 7,8  | 8,7  | 3,0  | 2,1  | 1,0  | 1,4  | 4,6       |  | 5,9     | 1,8     |
| (21,55)                  |              | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,6  | 5,0  | 2,3  | 2,0  | 1,0  | 0,0  |      |      | 1,6       |  | 1,6     | 0,0     |
| (22,00)                  |              | 1,0  | 1,0  | 1,0  | 2,3  | 2,5  | 5,7  | 19,5 | 1,0  | 2,5  |      |      | 4,0       |  | 4,9     | 0,4     |
| 22,30 sø                 | 3,0          | 0,0  |      | 0,0  | 2,5  | 0,0  | 1,0  | 8,0  | 0,0  | 0,0  | 2,0  |      | 1,6       |  | 1,6     | 1,0     |
| 22,45 lø                 | 0,0          | 0,0  | 0,5  | 0,0  | 13,0 | 3,3  | 3,8  | 9,3  | 1,5  | 0,0  | 0,3  | 0,3  | 3,2       |  | 4,4     | 0,2     |
| 01,00 lø                 |              |      |      |      | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 11,0 | 1,0  | 1,0  |      |      | 1,8       |  | 1,9     |         |
| Hele dagen               | 6,1          | 7,3  | 8,4  | 11,4 | 14,5 | 14,6 | 23,9 | 22,0 | 14,7 | 10,4 | 7,4  | 5,6  | 12,9      |  | 15,9    | 7,0     |

De 3 afgang i parentes sejledes indtil oktober/november 2021

**Tabel B4.8: herunder indikerer belægningsfordeling på Kragens-Femø-overfarten i weekenden**

| Rute                     | Kragens-Femø |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
|--------------------------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--|---------|---------|
| Ugedage                  | weekend      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  |         |         |
| Gennemsnit<br>passagerer | Måneder      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |  | sommer  | vinter  |
| Sejltider                | 1            | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   | 11   | 12   | Hele året |  | apr-okt | nov-mar |
| 05,00 lø                 | 0,2          | 0,0  | 0,0  | 0,1  | 0,0  | 0,2  | 0,1  | 0,2  | 0,4  | 0,1  | 0,0  | 0,5  | 0,2       |  | 0,2     | 0,1     |
| 05,45 sø                 | 0,4          | 0,2  | 1,0  | 0,8  | 0,9  | 1,4  | 0,8  | 1,0  | 0,9  | 0,9  | 0,3  | 1,8  | 0,9       |  | 0,9     | 0,7     |
| 07,10 lø                 | 1,4          | 1,3  | 1,7  | 2,3  | 2,1  | 2,8  | 3,1  | 1,8  | 2,1  | 0,7  | 1,5  | 1,2  | 1,9       |  | 2,1     | 1,4     |
| 07,45 sø                 | 2,5          | 2,2  | 3,6  | 2,5  | 3,4  | 0,3  | 3,4  | 2,7  | 1,6  | 2,5  | 2,5  | 2,4  | 2,5       |  | 2,3     | 2,6     |
| (09,25)                  | 4,0          | 8,0  | 9,8  | 10,5 | 18,6 | 21,8 | 34,0 | 12,8 | 23,8 | 11,0 |      |      | 15,7      |  | 18,9    | 4,4     |
| 09,40 lø                 | 3,0          | 11,3 | 9,3  | 12,0 | 12,8 | 28,3 | 26,2 | 46,0 | 25,3 | 14,8 | 13,5 | 7,4  | 17,4      |  | 23,6    | 8,9     |
| 09,45 sø                 | 2,9          | 3,4  | 4,0  | 15,5 | 15,4 | 11,6 | 18,3 | 15,8 | 11,1 | 5,0  | 3,5  | 5,0  | 10,1      |  | 13,2    | 3,8     |
| 11,55                    | 4,8          | 7,2  | 10,1 | 14,8 | 19,7 | 21,4 | 41,0 | 29,9 | 14,8 | 10,6 | 10,3 | 10,1 | 16,8      |  | 21,8    | 8,5     |
| 14,00                    | 2,6          | 4,3  | 10,9 | 12,3 | 14,5 | 22,3 | 47,8 | 11,7 | 15,6 | 11,7 | 5,1  | 4,9  | 14,6      |  | 19,4    | 5,6     |
| 16,00                    | 4,4          | 6,4  | 8,4  | 8,9  | 8,8  | 7,6  | 16,8 | 9,8  | 8,2  | 7,1  | 5,5  | 8,1  | 8,5       |  | 9,6     | 6,6     |
| 18,00 lø                 | 2,3          | 1,4  | 2,1  | 5,8  | 6,6  | 5,6  | 5,0  | 4,0  | 4,4  | 5,4  | 1,8  | 1,7  | 4,2       |  | 5,3     | 1,9     |
| 18,45 sø                 | 1,9          | 1,7  | 2,4  | 5,9  | 3,6  | 7,6  | 10,9 | 7,0  | 4,4  | 2,8  | 4,7  | 5,0  | 4,9       |  | 6,0     | 3,1     |
| (21,00)                  |              | 2,0  | 1,5  | 2,3  | 1,1  | 1,5  | 3,4  | 2,7  | 2,2  | 2,2  |      |      | 2,1       |  | 2,2     | 0,7     |
| 21,30 sø                 | 0,0          | 3,0  |      | 2,6  | 3,8  | 2,8  | 2,0  | 1,3  | 2,7  | 0,7  | 0,7  | 1,0  | 2,1       |  | 2,3     | 0,9     |
| 21,50 lø                 | 2,0          | 2,0  | 2,6  | 5,5  | 2,8  | 3,3  | 4,0  | 6,3  | 1,5  | 3,7  | 3,0  | 1,3  | 3,2       |  | 3,9     | 2,2     |
| 00,10 lø                 |              |      |      |      | 1,0  | 0,0  | 4,5  |      | 0,0  | 0,0  |      |      | 1,7       |  | 0,8     |         |
| Hele dagen               | 2,8          | 4,3  | 6,0  | 8,4  | 8,8  | 10,3 | 19,0 | 11,0 | 8,4  | 6,0  | 4,8  | 5,1  | 8,4       |  | 10,3    | 4,6     |

De 2 afgang i parentes sejledes indtil oktober/november 2021

## B4.3 Askø-overfarten

**Tabel B4.9: herunder indikerer belægningsfordeling på Askø-Bandholm-overfarten i hverdage**

|                                  |               |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |                |                |
|----------------------------------|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|----------------|----------------|
| Rute                             | Askø-Bandholm |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |                |                |
| Ugedage                          | hverdag       |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |                |                |
| <b>Gennemsnit<br/>passagerer</b> | Måneder       |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  | <b>sommer</b>  | <b>vinter</b>  |
| Sejltider                        | 1             | 2          | 3          | 4          | 5          | 6          | 7           | 8           | 9          | 10         | 11         | 12         | Hele året  |  | <b>apr-okt</b> | <b>nov-mar</b> |
| 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            |
| <b>Hele dagen</b>                | <b>3,2</b>    | <b>4,0</b> | <b>4,1</b> | <b>4,5</b> | <b>5,4</b> | <b>5,6</b> | <b>15,0</b> | <b>11,3</b> | <b>5,1</b> | <b>5,6</b> | <b>3,4</b> | <b>3,8</b> | <b>6,0</b> |  | <b>7,5</b>     | <b>3,7</b>     |

**Tabel B4.10: herunder indikerer belægningsfordeling på Bandholm-Askø-overfarten i hverdage**

|                                  |               |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |                |                |
|----------------------------------|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|----------------|----------------|
| Rute                             | Bandholm-Askø |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |                |                |
| Ugedage                          | hverdag       |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  |                |                |
| <b>Gennemsnit<br/>passagerer</b> | Måneder       |            |            |            |            |            |             |             |            |            |            |            |            |  | <b>sommer</b>  | <b>vinter</b>  |
| Sejltider                        | 1             | 2          | 3          | 4          | 5          | 6          | 7           | 8           | 9          | 10         | 11         | 12         | Hele året  |  | <b>apr-okt</b> | <b>nov-mar</b> |
| 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            |
| <b>Hele dagen</b>                | <b>4,2</b>    | <b>5,0</b> | <b>5,6</b> | <b>6,7</b> | <b>7,1</b> | <b>7,9</b> | <b>16,6</b> | <b>12,2</b> | <b>6,8</b> | <b>7,1</b> | <b>4,2</b> | <b>5,2</b> | <b>7,5</b> |  | <b>9,2</b>     | <b>4,9</b>     |

**Tabel B4.11: herunder indikerer belægningsfordeling på Askø-Bandholm-overfarten i weekender**

| Rute                     | Askø-Bandholm |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |         |         |  |
|--------------------------|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|---------|---------|--|
| Ugedage                  | weekend       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |         |         |  |
| Gennemsnit<br>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     |  |

**Tabel B4.12: herunder indikerer belægningsfordeling på Bandholm-Askø-overfarten i weekender**

| Rute                     | Bandholm-Askø |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |     |           |         |         |  |
|--------------------------|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----------|---------|---------|--|
| Ugedage                  | weekend       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |     |           |         |         |  |
| Gennemsnit<br>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     |  |

## B5. Forslag til sejlplan 3 færger (kort bane).

B5.1: 3 færger, 52 uger, lørdage, søn-og helligdage 2 færger.

### Mandag til fredag 52 uger

M/F Christine

M/F Femøsund

M/F Askø

Fejøl-Kragenæs overfartstid ca. 16 min.

Kragenæs-Femø overfartstid 55 min.

Kragenæs-Askø overfartstid 40 min.

| Fejøl-Kragenæs | Kragenæs-Fejøl | Kragenæs-Femø | Femø-Kragenæs | Kragenæs-Askø | Askø-Kragenæs |
|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                | 05:45          |               |               |               |               |
| 06:05          | 06:30          |               | 06:00         | 06:30         | 07:15         |
| 06:45          | 07:10          | 07:15         | 08:20         |               |               |
| 07:30          | 07:55          |               |               |               |               |
| 08:15          | 09:00          |               |               | 08:10         | 09:05         |
| 09:25          | 09:50          | 09:30         |               |               |               |
| 10:15          | 10:50          |               | 10:50         | 10:00         | 10:50         |
| 11:15          | 11:40          |               |               |               |               |
| 12:15          | 12:50          | 12:00         |               |               |               |
| 13:15          | 14:10          |               | 13:00         | 13:45         | 14:35         |
| 14:30          | 15:00          |               |               |               |               |
| 15:30          | 15:30          |               |               |               |               |
| 16:00          | 16:00          |               |               |               |               |
| 16:15          | 16:50          | 16:05         |               | 16:30         |               |
| 17:15          | 17:50          |               | 17:15         |               | 17:15         |
| 18:15          | 18:50          |               |               | 18:05         | 18:50         |
| 19:15          | 19:50          | 19:00         |               |               |               |
| 20:15          | 21:00          |               | 20:00         | 20:30         |               |
| 21:15          |                | 21:30         |               |               | 21:15         |
|                | 22:00          |               |               |               |               |
| 22:15          |                |               |               |               |               |
|                |                |               |               |               |               |



## B5.2: Weekend

M/F Christine

M/F Femøsund

Lørdage, søn og helligdage 24/12, 31/12, Grundlovsdag og 1. maj

Fejøl-Kragenæs overfartstid ca. 16 min.

Kragenæs-Femøl overfartstid 55 min.

Kragenæs-Askøl overfartstid 40 min.

| Fejøl-Kragenæs | Kragenæs-Fejøl | Kragenæs-Femøl | Femøl-Kragenæs | Kragenæs-Askøl | Askøl-Kragenæs |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                |                |                |                |                |                |
|                | 05:45          |                |                |                |                |
| 06:00          | 06:30          |                | 06:30          |                |                |
| 06:50          | 07:50          |                |                | 07:45          |                |
| 07:50          | 08:50          |                |                |                | 08:30          |
| 09:30          |                | 09:30          |                |                |                |
|                | 09:50          |                | 10:30          |                |                |
| 10:15          | 10:50          |                |                | 11:45          |                |
| 11:15          | 11:50          |                |                |                | 12:30          |
| 12:15          | 12:50          | 13:30          |                |                |                |
| 13:15          | 13:50          |                | 14:30          |                |                |
| 14:15          | 14:50          |                |                | 15:45          |                |
| 15:15          | 15:50          |                |                |                | 16:30          |
| 16:15          | 16:50          | 17:30          |                |                |                |
| 17:15          | 17:50          |                | 18:30          |                |                |
| 18:15          | 19:50          |                |                | 19:45          |                |
| 20:15          | 21:30          |                |                |                | 20:30          |
| 22:00          | 22:30          | 21:30          |                |                |                |
| 22:45          |                |                |                |                |                |
|                |                |                |                |                |                |

## B6. Forslag til sejlplan med 2 færger + motorbåd (lang bane).

### Hele året

M/F Christine

M/F Ny Elfærge

Motorbåd

Evt. motorbåd 6 uger sommer

Fejø-Kragenæs overfartstid ca. 16 min.

Kragenæs-Femø overfartstid 55 min.

Kragenæs-Askø overfartstid 40 min

| Fejø-Kragenæs | Kragenæs-Fejø | Kragenæs-Femø | Femø-Kragenæs | Kragenæs-Askø | Askø-Kragenæs |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|               | 05:15 L1      |               | 05:30         |               |               |
| 05:30 L1      | 05:45 L1      |               |               |               |               |
| 06:05 L1      | 06:25         |               |               |               |               |
| 06:45         | 07:10         |               |               | 06:45         |               |
| 07:30         | 07:55         |               |               |               | 07:30         |
| 08:35         | 09:00         | 08:30         |               |               |               |
| 09:20         | 09:50         |               | 09:30         |               |               |
| 10:15         | 10:50         |               |               | 10:45         |               |
| 11:15         | 11:50         |               |               |               | 11:30         |
| 12:15         | 12:50         | 12:30         |               |               |               |
| 13:15         | 13:50         |               | 13:30         |               |               |
| 14:15         | 15:00         |               |               | 14:45         |               |
| 15:25         | 15:50         |               |               |               | 15:30         |
| 16:15         | 16:50         | 16:30         |               |               |               |
| 17:15         | 17:45         |               | 17:30         |               |               |
| 18:15         | 19:15         |               |               | 18:45         |               |
| 19:45         | 20:15         |               |               |               | 19:30         |
| 20:45         |               | 20:30         |               |               |               |
|               |               |               |               |               |               |
|               |               |               | 21:30         | 21:15 L1      |               |
|               | 22:15 L1      | 22:30         |               |               | 21:45 L1      |
| 22:45 L1      |               |               |               |               |               |
|               | 23:15 L1      |               |               |               |               |
| 23:30 L1      |               |               |               |               |               |

L1: Skal bestilles

Sejlplan Fejø justeres ifm. Opladning af færge i Kragenæs.

## **B7. Bekendtgørelse; nedsættelse af færgetakster (biler, passagerer) til og fra visse øer**

I medfør af § 21 b, stk. 8, 9 og 11, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbe-  
kendtgørelse nr. 63 af 19. januar 2021, fastsættes:

### Kapitel 1

#### Overordnet ramme

§ 1. Indenrigs- og boligministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer, jf. § 21 b, stk. 1, 1. pkt., i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Private færger kan, jf. lovens § 21 b, stk. 1, 2. pkt., modtage tilskud gennem en kommune.

Stk. 2. Indenrigs- og Boligministeriet giver senest den 1. juli i året forud for tilskudsåret kommunalbestyrelsen meddelelse om tilskudsbeløbet til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v.

Stk. 3. Tilskuddet efter stk. 1 anvendes til nedsættelse af færgetaksten på de færgeruter, der fremgår af bilag 1.

### Kapitel 2

#### Fordelingsnøgle

§ 2. Indenrigs- og Boligministeriet beregner med virkning fra den 1. januar 2019 en forholdsmæssig fordeling af 83 mio. kr. mellem kommunerne på grundlag af et teknisk beregnet tilskudsbehov for de enkelte færgeruter. Det teknisk beregnede tilskudsbehov udgør differencen mellem omsætningen for passagerbefordring i 2016/2017 (opreguleret til 2019 pris- og lønniveau) i tilskudsperioden, jf. stk. 2, og en teknisk beregning af den samlede billetindtægt i samme periode beregnet efter bestemmelserne i stk. 3.

Stk. 2. Tilskudsperioden, der anvendes ved de tekniske beregninger af tilskudsbehovet efter stk. 1, afgrænses til april, maj, juni, de sidste to tredjedele af august, september, oktober og den første halvdel af november.

Stk. 3. Taksterne, der lægges til grund for de tekniske beregninger af den samlede billetindtægt efter stk. 1, udgør pr. kilometer 1,35 kr. for passager, 3,84 kr. for personbil, 1,35 kr. for cykel, 1,93 kr. for motorcykel, 3,84 kr. for campingvogn, 3,84 kr. for autocampere og 6,49 kr. for bus. Desuden indregnes en grundpris på 21,25 kr. for en returbillet pr. passager i de tekniske beregninger.

Stk. 4. Hvis det teknisk beregnede tilskudsbehov ligger under 20 pct. af en færgerutes omsætning i 2016/2017 (opreguleret til 2019 pris- og lønniveau) i den tilskudsperiode, der er afgrænset i stk. 2, hæves tilskuddet, så det svarer til 20 pct. af færgerutens omsætning i samme periode.

Stk. 5. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

### Kapitel 3

#### Tilskud som kompensation ved ændret fordelingsnøgle

§ 3. Indenrigs- og Boligministeriet beregner med virkning fra den 1. januar 2019 en forholdsmæssig fordeling af 5,3 mio. kr. mellem de kommuner, som står til et tab i tilskud som følge af, at fordelingsnøglen ændres med udgangspunkt i opdaterede trafik- og omsætningstal, jf. § 2, stk. 1. Tilskud som kompensation til en kommune beregnes som forskellen mellem et teknisk beregnet tilskudsbehov for de enkelte færgeruter efter bestemmelserne i § 2 og tilskuddet i 2018 (opreguleret til 2019 pris- og lønniveau).

Stk. 2. Kompensationen reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

## Kapitel 4

### Administration af ordningen

§ 4. Det påhviler kommunalbestyrelsen at tilrettelægge en ordning, som giver færgeoperatøren mulighed for at nedsætte færgetakster for biler, passagerer m.v.

Stk. 2. For kommuner med små øer påhviler det kommunalbestyrelsen at sikre, at ordningen udformes i dialog med lokale repræsentanter for øen.

Stk. 3. Kommuner med små øer kan anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer mv. hele året inden for en samlet tidsramme på maksimalt 46 uger opgjort på ugebasis i det pågældende kalenderår.

Stk. 4. De små øer nævnt i stk. 2 og 3 omfatter Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Bålgø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjarnø, Hjortø, Lyø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, Venø og Årø.

Stk. 5. Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner kan anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for biler, passager m.v. hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

Stk. 6. Tilskuddet kan alene anvendes til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v., jf. dog stk. 7.

Stk. 7. Det påhviler kommunalbestyrelsen at sikre, at eventuelt overskydende midler anvendes i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet.

## Kapitel 5

### Passagerbefordring

§ 5. Ordningen omfatter passagerbefordring på færger, som er i rutefart til og fra de omfattede øer, jf. bilag 1.

§ 6. Ordningen omfatter følgende former for passagerbefordring:

- 1) Biler.
- 2) Passagerer.
- 3) Busser.
- 4) Campingvogne.
- 5) Autocampere.
- 6) Motorcykler, knallerter m.v.
- 7) Cykler m.v.

## Kapitel 6

### Opfølgningsredegørelse

§ 7. Det påhviler kommunalbestyrelsen hvert år at udarbejde en opfølgningsredegørelse om, hvorledes tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. er anvendt i det forudgående regnskabsår.

§ 8. Kommunalbestyrelsens opfølgningsredegørelse skal indeholde følgende oplysninger:

- 1) Færgetakster for de enkelte billettyper i det pågældende regnskabsår, ekskl. moms.
- 2) Anvendelsen af tilskuddet for det pågældende regnskabsår specificeret på de enkelte billettyper, ekskl. moms.
- 3) Anvendelsen af eventuelt overskydende midler fra det forudgående regnskabsår, ekskl. moms.

4) For kommuner med små øer oplyses de tidsperioder, hvor tilskuddet er anvendt i det pågældende kalenderår, jf. § 4, stk. 3.

5) Andre oplysninger, som kommunen finder relevante.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor tilskuddet udgør 1 mio. kr. eller derover, skal opfølgingsredegørelsen for kommunale færgeruter være ledsaget af en erklæring fra kommunens revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-4, er opgjort korrekt.

Stk. 3. I de tilfælde, hvor tilskuddet udgør mindre end 1 mio. kr., skal opfølgingsredegørelsen for kommunale færgeruter være ledsaget af en påtegning fra kommunalbestyrelsen om opfølgingsredegørelsens rigtighed.

Stk. 4. Opfølgingsredegørelsen skal for private færgeruter være ledsaget af en erklæring fra den private færgeoperatørs revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-4, er opgjort korrekt.

Stk. 5. Opfølgingsredegørelsen for et givent regnskabsår med ledsagende revisorerklæring eller påtegning fra kommunalbestyrelsen, jf. stk. 2-4, indsendes til Indenrigs- og Boligministeriet inden udgangen af august måned i det efterfølgende år.

§ 9. Tildeling af tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. forudsætter, at kommunalbestyrelsens seneste opfølgingsredegørelse på tilfredsstillende vis godtgør, at tilskuddet i det pågældende regnskabsår er anvendt efter formålet.

## Kapitel 7

### Kompensation for afgiftsmæssige konsekvenser

§ 10. Indenrigs- og boligministeren kan yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser for den enkelte færgerute som følge af, at et tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer, jf. § 1, stk. 1, er omfattet af momslovens anvendelsesområde, jf. § 21 b, stk. 10, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Stk. 2. Udbetaling af kompensation er betinget af, at kommunalbestyrelsen har udarbejdet et særskilt regnskab for den pågældende færgerute for regnskabsåret 2016, som viser den øgede afgiftsbelastning.

§ 11. Det særskilte regnskab, jf. § 10, stk. 2, skal indeholde følgende oplysninger:

1) En faktisk opgørelse for regnskabsåret 2016 af købs- og salgsmomsens størrelse, lønsumsafgiften og godtgørelse af energiafgifter, hvor tilskuddet, jf. § 1, stk. 1, medregnes til momsgrundlaget.

2) En fiktiv beregnet opgørelse for regnskabsåret 2016 af købs- og salgsmomsens størrelse, lønsumsafgiften og godtgørelse af energiafgifter for regnskabsåret 2016, hvor tilskuddet, jf. § 1, stk. 1, ikke medregnes til momsgrundlaget.

3) En opgørelse af den øgede afgiftsbelastning for regnskabsåret 2016 svarende til forskellen mellem opgørelserne, jf. nr. 1 og 2.

4) En opgørelse af tilskuddets fordeling på henholdsvis momspligtige - og ikke-momspligtige aktiviteter.

Stk. 2. Det særskilte regnskab skal for kommunale færgeruter være ledsaget af en erklæring fra kommunens revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-4, er opgjort korrekt.

Stk. 3. Det særskilte regnskab skal for private færgeruter være ledsaget af en erklæring fra den private færgeoperatørs revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-4, er opgjort korrekt.

§ 12. Kompensationens størrelse fastsættes på baggrund af det særskilte regnskab, jf. § 11.

Stk. 2. For regnskabsåret 2017 og frem udbetales med udgangspunkt i den øgede afgiftsbelastning for regnskabsåret 2016, jf. § 11, stk. 1, nr. 3, en forholdsmæssig beregnet kompensation, hvor der korrigeres for ændringer i størrelsen af tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v.

Stk. 3. Kompensationen reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.



§ 13. I forhold til den del af tilskuddet, der kan henføres til momspligtige aktiviteter, ydes der en supplerende kompensation på 33,3 pct. af den øgede afgiftsbelastning, der følger af, at kompensationen efter § 10, stk. 1, er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

## Kapitel 8

### Ikrafttræden

§ 14. Bekendtgørelsen træder i kraft den 15. april 2021.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1222 af 22. november 2019 om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer ophæves.

*Indenrigs- og Boligministeriet, den 6. april 2021*

Kaare Dybvad Bek

I medfør af § 21 a, stk. 5, 6 og 8, og § 21 c, stk. 3 og 4, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 63 af 19. januar 2021, fastsættes:

## Kapitel 1

### Overordnet ramme

§ 1. Indenrigs- og boligministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer, jf. § 21 a, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Private færger kan, jf. lovens § 21 a, stk. 1, 3. pkt., modtage tilskud gennem en kommune.

Stk. 2. Indenrigs- og Boligministeriet giver senest den 1. juli i året forud for tilskudsåret kommunalbestyrelsen meddelelse om tilskudsbeløbet til nedsættelse af færgetakster for godstransport.

Stk. 3. Tilskuddet efter stk. 1 anvendes til nedsættelse af færgetakster på de færgeruter, der fremgår af bilag 1.

## Kapitel 2

### Fordelingsnøgle

§ 2. Indenrigs- og Boligministeriet beregner en forholdsmæssig fordeling af tilskuddet mellem kommunerne på grundlag af godsomsætningen på de enkelte ruter, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene, baseret på et gennemsnit over tre år fra 2011 til 2013.

## Kapitel 3

### Administration af ordningen

§ 3. Det påhviler kommunalbestyrelsen at tilrettelægge en ordning, som giver færgeoperatøren mulighed for at nedsætte færgetakster for godstransport med maksimalt 80 pct., ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.

Stk. 2. Nedsættelsen af færgetaksterne for godstransport skal ske med en ligelig procentvis nedsættelse af færgetakster for de enkelte billettyper og rabatordninger, der vedrører godstransport, i forhold til færgetaksterne pr. 1. januar 2015, med mindre særlige forhold gør sig gældende.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan beslutte at opkræve en mindstetakst på 20 kr. for godstransport.

Stk. 4. Tilskuddet kan alene anvendes til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. Det påhviler kommunalbestyrelsen at sikre, at eventuelt overskydende midler anvendes i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af færgetakster på godsområdet. Eventuelt overskydende midler skal

anvendes til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet i de tilfælde, hvor nedsættelsen af færgetakster på godsområdet har nået grænsen på maksimalt 80 pct., ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.

## Kapitel 4

### Godstransport

§ 4. Ordningen omfatter godstransport på færger, som er i rutefart til og fra de omfattede øer, jf. bilag 1.

§ 5. Ordningen omfatter følgende former for godstransport og godshåndtering:

- 1) Lastbiler og påhængskøretøjer til lastbiler.
- 2) Varebiler på ikke over 3,5 ton, der er registreret på gule plader.
- 3) Varebiler i øvrigt på ikke over 3,5 ton, der er helt eller delvist registreret til erhvervsmæssig kørsel, og som benyttes til erhvervsmæssig kørsel i forbindelse med den konkrete overfart til og fra øen.
- 4) Arbejdsmaskiner.
- 5) Bure, paller og containere beregnet til godstransport.
- 6) Trailere.
- 7) Løst gods i øvrigt.
- 8) Godshåndtering, herunder trailerhåndtering, hvis der er tale om en forpligtelse for færgeoperatøren.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan beslutte at lade chauffører af køretøjer, der er omfattet af stk. 1, nr. 1-4, indgå i ordningen.

## Kapitel 5

### Opfølgningsredegørelse

§ 6. Det påhviler kommunalbestyrelsen hvert år at udarbejde en opfølgningsredegørelse om, hvorledes tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for godstransport er anvendt i det forudgående regnskabsår.

§ 7. Kommunalbestyrelsens opfølgningsredegørelse skal indeholde følgende oplysninger:

- 1) Færgetakster pr. 1. januar i tilskudsåret for de enkelte billettyper, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.
- 2) Årsomsætning for de enkelte billettyper, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.
- 3) Gennemsnitlig, vægtet tilskudsprocent for de enkelte billettyper, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene, i forhold til færgetaksterne pr. 1. januar 2015, samt redegørelse for eventuelle forskelle i tilskudsprocenter.
- 4) Anvendelse af eventuelt overskydende midler fra det forudgående regnskabsår, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.
- 5) Andre oplysninger, som kommunen finder relevante.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor tilskuddet udgør 1 mio. kr. eller derover, skal opfølgningsredegørelsen for kommunale færgeruter være ledsaget af en erklæring fra kommunens revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-4, er opgjort korrekt.

Stk. 3. I de tilfælde, hvor tilskuddet udgør mindre end 1 mio. kr., skal opfølgningsredegørelsen for kommunale færgeruter være ledsaget af en påtegning fra kommunalbestyrelsen om opfølgningsredegørelsens rigtighed.

Stk. 4. Opfølgningsredegørelsen skal for private færgeruter være ledsaget af en erklæring fra den private færgeoperatørs revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-4, er opgjort korrekt.

Stk. 5. Opfølgningsredegørelsen for et givent regnskabsår med ledsagende revisorerklæring eller påtegning fra kommunalbestyrelsen, jf. stk. 2-4, indsendes til Indenrigs- og Boligministeriet inden udgangen af august måned i det efterfølgende år.

**§ 8.** Tildeling af tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport forudsætter, at kommunalbestyrelsens seneste opfølgingsredegørelse på tilfredsstillende vis godtgør, at tilskuddet i det pågældende regnskabsår er anvendt efter formålet.

## Kapitel 6

*Redegørelse om anvendelse af det forhøjede generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1, i lov om kommunal udlig-  
ning og generelle tilskud til kommuner*

**§ 9.** Det påhviler kommunalbestyrelsen i kommuner med mindre øer hvert år at redegøre for, hvorledes kommunens andel af det forhøjede generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner er anvendt i det forudgående regnskabsår.

Stk. 2. Redegørelsen indsendes til Indenrigs- og Boligministeriet inden udgangen af august måned.

**§ 10.** Indenrigs- og boligministerens tildeling af tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport er betinget af, at kommunalbestyrelsens redegørelse på tilfredsstillende vis godtgør, at kommunens andel af det forhøjede generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner er anvendt til finansiering af initiativer på færgområdet.

**§ 11.** Indenrigs- og boligministeren foretager en modregning i tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for godstransport i det omfang, at kommunalbestyrelsen ikke på tilfredsstillende vis kan godtgøre, at kommunens andel af det forhøjede generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner er anvendt til finansiering af initiativer på færgområdet.

## Kapitel 7

*Kompensation for afgiftsmæssige konsekvenser*

**§ 12.** Indenrigs- og boligministeren kan yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser for den enkelte færgerute som følge af, at et tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer, jf. § 1, stk. 1, er omfattet af momslovens anvendelsesområde, jf. § 21 a, stk. 7, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Stk. 2. Udbetaling af kompensation er betinget af, at kommunalbestyrelsen har udarbejdet et særskilt regnskab for den pågældende færgerute for regnskabsåret 2016, som viser den øgede afgiftsbelastning.

**§ 13.** Det særskilte regnskab, jf. § 12, stk. 2, skal indeholde følgende oplysninger:

- 1) En faktisk opgørelse for regnskabsåret 2016 af købs- og salgsmomsens størrelse, lønsumsafgiften og godtgørelse af energiafgifter, hvor tilskuddet, jf. § 1, stk. 1, medregnes til momsgrundlaget.
- 2) En fiktiv beregnet opgørelse for regnskabsåret 2016 af købs- og salgsmomsens størrelse, lønsumsafgiften og godtgørelse af energiafgifter for regnskabsåret 2016, hvor tilskuddet, jf. § 1, stk. 1, ikke medregnes til momsgrundlaget.
- 3) En opgørelse af den øgede afgiftsbelastning for regnskabsåret 2016 svarende til forskellen mellem opgørelserne, jf. nr. 1 og 2.

Stk. 2. Det særskilte regnskab skal for kommunale færgeruter være ledsaget af en erklæring fra kommunens revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-3, er opgjort korrekt.

Stk. 3. Det særskilte regnskab skal for private færgeruter være ledsaget af en erklæring fra den private færges operatørs revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, nr. 1-3, er opgjort korrekt.

**§ 14.** Kompensationens størrelse fastsættes på baggrund af det særskilte regnskab, jf. § 13.

Stk. 2. For regnskabsåret 2016 og frem udbetales en kompensation, som svarer til den øgede afgiftsbelastning for regnskabsåret 2016, jf. § 13, stk. 1, nr. 3.

Stk. 3. Kompensationen til den enkelte kommune reduceres fra 2019 forholdsmæssigt som følge af, at tilskuddet til Esbjerg Kommune til finansiering af en fælles ordning for godstransport til og fra Mandø finansieres af den samlede ramme til nedsættelse af færgetakster på godsområdet, jf. § 16, stk. 3.

Stk. 4. Kompensationen reguleres fra tilskudsåret 2017 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

**§ 15.** Der ydes en supplerende kompensation på 33,3 pct. af den øgede afgiftsbelastning, der følger af, at kompensationen efter § 12, stk. 1, er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

## Kapitel 8

### *Særlig godsordning for Mandø*

**§ 16.** Indenrigs- og boligministeren yder et årligt tilskud på 91.000 kr. til Esbjerg Kommune til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø, jf. § 21 c, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Stk. 2. Indenrigs- og Boligministeriet giver senest den 1. juli i året forud for tilskudsåret kommunalbestyrelsen i Esbjerg Kommune meddelelse om tilskudsbeløbet til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø.

Stk. 3. Tilskuddet til Esbjerg Kommune finansieres af den samlede ramme for tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer efter § 21 a, stk. 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovens § 21 c, stk. 1, 2. pkt., gennem en reduktion af tilskuddet til hver enkelt kommune med udgangspunkt i den fastlagte fordelingsnøgle, jf. § 2.

**§ 17.** Det påhviler kommunalbestyrelsen i Esbjerg Kommune hvert år at udarbejde en opfølgningsredegørelse om, hvorledes tilskuddet til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø er anvendt.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i Esbjerg Kommune skal første gang udarbejde en opfølgningsredegørelse for regnskabsåret 2020.

**§ 18.** Opfølgningsredegørelsen fra kommunalbestyrelsen i Esbjerg Kommune skal indeholde følgende oplysninger:

- 1) Anvendelse af tilskudsmidler.
- 2) Anvendelse af eventuelt overskydende midler fra forudgående regnskabsår, ekskl. moms.
- 3) Andre oplysninger, som kommunen finder relevante.

Stk. 2. Opfølgningsredegørelsen for et givent regnskabsår skal være ledsaget af en påtegning fra kommunalbestyrelsen om opfølgningsredegørelsens rigtighed og indsendes til Indenrigs- og Boligministeriet inden udgangen af august måned i det efterfølgende år.

**§ 19.** Tildeling af tilskud til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø forudsætter, at den seneste opfølgningsredegørelse fra kommunalbestyrelsen i Esbjerg Kommune på tilfredsstillende vis godtgør, at tilskuddet er anvendt efter formålet.

**§ 20.** Indenrigs- og boligministeren yder en kompensation til Esbjerg Kommune som følge af, at tilskud til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Stk. 2. Kompensationen beregnes teknisk med udgangspunkt i, at tilskuddet til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø i fuld udstrækning anvendes til momspligtige aktiviteter.

Stk. 3. Der ydes en supplerende kompensation på 33,3 pct. af den øgede afgiftsbelastning, der følger af, at kompensationen efter stk. 1 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Stk. 4. Kompensationen efter stk. 1 og 3 reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

## Kapitel 9

*Ikrafttræden*

§ 21. Bekendtgørelsen træder i kraft den 15. april 2021.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1221 af 22. november 2019 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer ophæves.

*Indenrigs- og Boligministeriet, den 6. april 2021*

Kaare Dybvad Bek

/ Søren H. Thomsen



## B8. Oversigt over omfattede kommuner og færgeruter pr. 15. april 2021

| Kommune                 | Færgerute               |
|-------------------------|-------------------------|
| Holbæk Kommune          | Orø-Holbæk              |
| Holbæk Kommune          | Orø-Hammer Bakke        |
| Kalundborg Kommune      | Sejerø-Havnsø           |
| Kalundborg Kommune      | Nekselø-Havnsø          |
| Slagelse Kommune        | Agersø-Stigsnæs         |
| Slagelse Kommune        | Omø-Stigsnæs            |
| Lolland Kommune         | Fejøl-Kragenæs          |
| Lolland Kommune         | Femøl-Kragenæs          |
| Lolland Kommune         | Askøl-Bandholm          |
| Assens Kommune          | Baagøl-Assens           |
| Faaborg-Midtfyn Kommune | Bjørnøl-Faaborg         |
| Faaborg-Midtfyn Kommune | Lyøl-Avernakøl-Faaborg  |
| Svendborg Kommune       | Hjortøl-Svendborg       |
| Svendborg Kommune       | Skarøl-Drejøl-Svendborg |
| Langeland Kommune       | Strynøl-Rudkøbing       |
| Ærøl Kommune            | Birkholm-Marstal        |
| Ærøl Kommune            | Ærøskøbing-Svendborg    |
| Ærøl Kommune            | Søby-Faaborg            |
| Ærøl Kommune            | Søby-Fynshav            |
| Ærøl Kommune            | Marstal-Rudkøbing       |
| Haderslev Kommune       | Aarøl-Aarøsund          |
| Fanøl Kommune           | Fanøl-Esbjerg           |
| Aabenraa Kommune        | Barsøl-Barsøl-Landing   |
| Horsens Kommune         | Endelave-Snaptun        |
| Struer Kommune          | Venøl-Kleppen           |
| Norrdjurs Kommune       | Anholt-Grenaa           |
| Odder Kommune           | Tunøl-Hou               |
| Samsøl Kommune          | Samsøl-Hou              |
| Samsøl Kommune          | Samsøl-Aarhus           |
| Hedensted Kommune       | Hjarnøl-Snaptun         |
| Skive Kommune           | Fur-Branden             |
| Læsøl Kommune           | Læsøl-Frederikshavn     |
| Aalborg Kommune         | Egholm-Aalborg          |

Fremsat den 29. marts 2006 af indenrigs- og sundhedsministeren (Lars Løkke Rasmussen)

## B9. Forslag: Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner

### § 20 og trafikstøtte

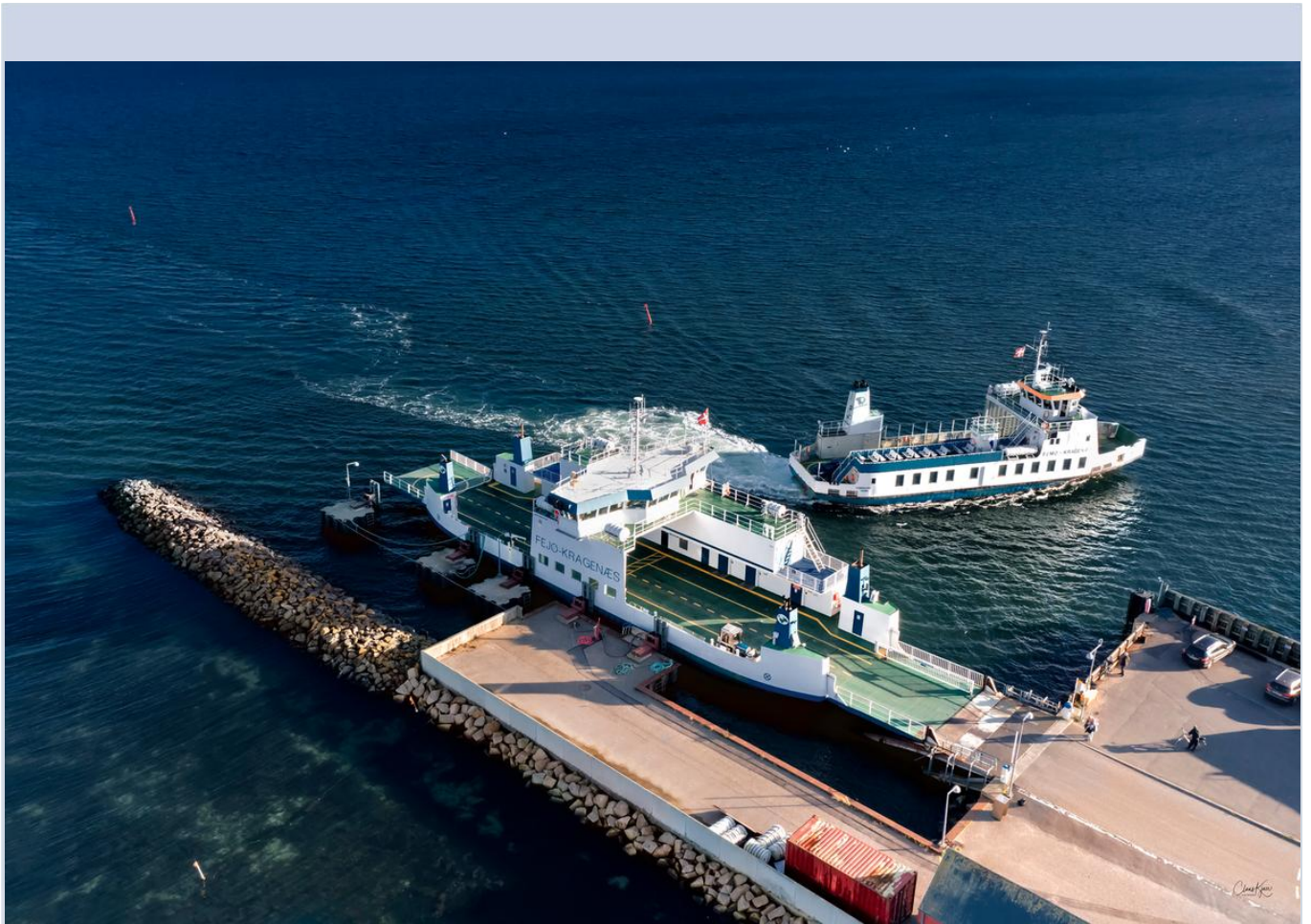
Indenrigs- og Sundhedsministeriet yder i dag tilskud efter lov om trafikstøtte til de mindre øer. Tilskuddet omfatter støtte til 27 mindre øers trafikforbindelser, heraf 26 færgeforbindelser samt vejforbindelsen til Mandø.

| Nye kommuner    | Nuværende kommuner | Ø-samfund            |
|-----------------|--------------------|----------------------|
| Kalundborg      | Bjergsted          | Sejerø/Nekselø       |
| Holbæk          | Holbæk             | Orø                  |
| Slagelse        | Skælskør           | Agersø/Omø           |
| Lolland         | Maribo/Ravnsborg   | Askø/Femø/Fejøl      |
| Assens          | Assens             | Baagø                |
| Faaborg-Midtfyn | Faaborg            | Avernakø/Lyø/Bjørnø  |
| Ærø             | Marstal            | Birkholm             |
| Langeland       | Rudkøbing          | Strynø               |
| Svendborg       | Svendborg          | Drejøl/Skarø/Hjortøl |
| Haderslev       | Haderslev          | Aarø                 |
| Aabenraa        | Aabenraa           | Barsø                |
| Esbjerg         | Ribe               | Mandø                |
| Horsens         | Horsens            | Endelave             |
| Hedensted       | Juelsminde         | Hjarnø               |
| Struer          | Struer             | Venø                 |
| Norddjurs       | Grenaa             | Anholt               |
| Odder           | Odder              | Tunø                 |
| Skive           | Sundsøre           | Fur                  |
| Aalborg         | Aalborg            | Egholm               |

I den nuværende udformning af støtten yder staten dels driftsstøtte og dels ydelsesstøtte til lån, som kommune eller amtskommune optager med henblik på investering i færger eller færgelejer.

Både driftsstøtte og ydelsesstøtte ydes efter den såkaldte tredjedelsregel. Statens støtte er således betinget af, at en kommune eller amtskommune hver for sig yder en støtte, der mindst svarer til statens støtte. Den statslige driftsstøtte kan ikke overskride et nærmere fastlagt maksimumsbeløb. Ordningen er derfor en refusionsordning (med loft), hvor kommune og amtskommune kun får statsstøtte, hvis de selv afholder udgifter af samme omfang.

Trafikstøtteloven indeholder herudover en bestemmelse (§ 5), som skal sikre kommuner mod en for stor belastning i forbindelse med færgeinvesteringer. Staten yder et årligt tilskud til de kommuner, hvor kommunens årlige udgifter til ydelse på lån til finansiering af færger mv. overstiger 0,05 pct. af kommunens beskatningsgrundlag (korrigeret for virkningen af skatteudligningen). Overstiger de årlige låneydelser for disse kommuner 0,05 pct. af kommunens beskatningsgrundlag, vil kommunen få et tilskud svarende til 75 pct. af den del, som overstiger 0,05 pct. Dette tilskud finansieres af det kommunale bloktilskud.



*For- og bagsidefoto; Claus Kjær*

Lolland Kommune  
Torvet 3  
4930 Maribo  
Tlf. 54 67 67 67  
[www.lolland.dk](http://www.lolland.dk)