



Den fremtidige færgebetjening af Ærø

Hovedrapport

Sammenlægningsudvalget for Ærø Kommune
Juni 2005

Den fremtidige fær- gebetjening af Ærø

Sammenlægningsudvalget
for Ærø Kommune
Juni 2005

Tekst: Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier

Indhold

1	Forord	5
2	Sammenfatning og anbefaling	7
3	Baggrund	13
4	Den nuværende færgebetjening	15
5	Rejsevaner og erhvervslivets udviklingsbehov	19
6	Fire scenarier for den fremtidige færgebetjening	25

1 Forord

Den fortsatte udvikling af færgebetjeningen af Ærø er en vigtig forudsætning for vækst og udvikling på øen.

I forbindelse med forhandlingerne om sammenlægning af de to kommuner er det besluttet at gennemføre et analysearbejde om den fremtidige færgebetjening af Ærø.

Undersøgelsen er gennemført af Institut for Transportstudier.

Arbejdet har været fulgt af en politisk nedsat styregruppe:

- Karsten Landro, formand (borgmester Marstal)
- Jørgen Otto Jørgensen, borgmester Ærøskøbing kommune
- Jens Groth-Lauritsen, kommunalbestyrelsesmedlem Ærøskøbing kommune
- Lars Rud, kommunaldirektør Marstal
- Ejler Mark Hansen, kommunalbestyrelsesmedlem Ærøskøbing kommune
- Ingrid Svendsen, kommunaldirektør Ærøskøbing kommune

Denne rapport dokumenterer det samlede analysearbejde.

Rapporten udgør således et vigtigt grundlag for, at der på Ærø kan træffes beslutning om strategi for den fortsatte udvikling af færgedriften til og fra øen.

Der er herudover udarbejdet en bilagsrapport, som dokumenterer datamaterialet udarbejdet i analysen.

2 Sammenfatning og anbefaling

Den fortsatte udvikling af færgebetjeningen af Ærø er en vigtig forudsætning for vækst og udvikling på øen. Det har været baggrunden for denne udredning om den fremtidige færgebetjening af øen.

Ærø er i dag betjent af 4 ruter til og fra øen. Der er i de seneste år sket en udvikling af færgetrafikken, det gælder f.eks. anskaffelse af to nye og større færger samt den fortsatte effektivisering af drift og kundeservice.

I forbindelse med forhandlingerne om sammenlægning af de to kommuner er det besluttet at gennemføre et analysearbejde om den fremtidige færgebetjening af Ærø.

2.1 Rejsevaner og udviklingsbehov

I analysen er ærøboernes nuværende rejser fra øen kortlagt gennem en spørgeskemaundersøgelse, og der er gennemført en undersøgelse af ”de professionelle brugeres brug af færgesystemet og deres udviklingsbehov”. Endelig er der indsamlet materiale om fritidshusejerne på Ærø.

Ærøboernes rejser til og fra Ærø

Samlet peger besvarelserne fra den gennemførte spørgeskemaundersøgelse på følgende væsentlige forhold:

- Over halvdelen har under 11 rejser fra øen på ½ år. Det er forventningen, at en udvikling af transportservicen potentielt vil betyde en vækst i antal rejser til og fra Ærø
- De vigtigste rejsemål er Svendborg, Odense, Jylland og Sjælland i nævnte rækkefølge (73% af rejserne). Jylland og Sjælland er mere vigtige rejsemål end Faaborg og Rudkøbing
- 2/3 af alle rejser foregår i bil.

De professionelle brugere

Med udgangspunkt i undersøgelsen af de professionelle brugeres transporter kan der peges på følgende vigtige budskaber med hensyn til behov for udvikling af færgesystemet:

- Afgange til Ærø om eftermiddagen/først på aftenen skal fordeles bedre
- Frekvens i afgange skal øges markant
- Priserne på færgetransport skal sænkes
- Forbindelsen til Als skal styrkes
- Transportkæden skal hænge bedre sammen.

Fritidshusejerne

Det indsamlede materiale vedr. fritidshusejerne på øen peger på denne gruppe som en vigtig bruger af færgesystemet. Skønsmæssigt tegner de sig for ca. 17 % af alle personrejser med færgerne. Hertil kommer, at udlejning af deres huse skaber trafik med færgerne og omsætning på øen.

Sammenfatning af brugerundersøgelsen

Samlet har undersøgelsen peget på, at der set fra Ærø er et betydeligt udviklingspotentiale ved at forbedre servicen i færgetrafikken til og fra Ærø. Der kan samtidig med udgangspunkt i de gennemførte undersøgelser peges på, at der er behov for samtidig udvikling af alle følgende 5 parametre:

- Højere frekvens – kortere ventetider
- Kortere rejsetider
- Lavere priser
- Bedre kapacitet
- Besejling 365 dage om året på alle ruter.

Det er videre et markant udsagn fra undersøgelsen, at der peges på forbedring af forbindelserne til og fra Als.

2.2 Scenarier for den fremtidige færgebetjening

Fire forskellige scenarier for den fremtidige færgebetjening er beskrevet:

- ”Nuværende struktur”. Den nuværende færgestruktur ændres ikke
- ”Rantzausminde”. Der etableres en ny færgerute mellem Rantzausminde og Ærøskøbing. Den besejles med de to store nuværende færger. Desuden etableres en ny færgerute mellem Søby og Fynshav. Den besejles med MF SøbyFærgen, som i dag sejler mellem Fåborg og Søby
- ”Skovballe”. Der etableres en ny færgerute mellem Skovballe på Tåsinge og Ærøskøbing. Den besejles med de to store nuværende færger. Desuden etableres en ny færgerute mellem Søby og Fynshav. Den besejles med MF SøbyFærgen, som i dag sejler mellem Fåborg og Søby
- ”4 ruter”. De to ruter mellem hhv. Søby og Fåborg og Marstal og Rudkøbing besejles med de to store nye færger. Der etableres en ny færgerute mellem Ærøskøbing og Svendborg, som besejles med en nyindkøbt hurtigfærge til passagerer. Endelig etableres en ny færgerute mellem Søby og Fynshav. Den besejles med MF SøbyFærgen, som i dag sejler mellem Fåborg og Søby.

De fire scenarier er vurderet ud fra følgende kriterier:

- Betydning for rejsetid for ærøboerne
- Betydning for service i øvrigt
- Driftsøkonomi
- Samfundsøkonomi
- Betydning for den fremtidige udvikling af Ærø
- Miljø

Samlet peger de gennemførte vurderinger på følgende forhold:

Betydning for rejsetid

Der vil være besparelser for ærøboerne i rejsetid ved alle 3 forslag til ny færgestruktur. Den største besparelse vil være i de to scenarier: "Rantzausminde" og "Skovballe".

Det vil også være de to løsningsmodeller, som i øvrigt vil give den største forbedring af transportservicen.

Betydning for driftsøkonomi

Ærøfærgerne A/S opstillet et driftsbudget for den nuværende færgedrift. Færgeselskabet Søby – Mommark har stillet sit driftsbudget for 2005 til rådighed for analysen.

Med udgangspunkt i budgettet for den samlede færgedrift til og fra Ærø er der foretaget en vurdering af konsekvenserne af de tre alternative scenarier.

De samlede driftsøkonomiske konsekvenser er illustreret i nedenstående tabel. Beregninger er opstillet under den fælles beregningsmæssige forudsætning, at der ikke sker en stigning i passager- og godstrafikken ved forbedret transportservice til og fra Ærø. Som det fremgår, vil de to løsningsmodeller, hvor færgefarten i retning mod Fyn samles i en færgerute, indebære driftsøkonomiske forbedringer i forhold til den nuværende situation. Den forbedrede driftsøkonomi er dog ikke så stor, at den i sig selv kan give mulighed for at reducere taksterne (eller tilskuddet til færgefarten).

I alternativet "4 ruter" vil omlægningen af færgesystemet ikke kunne ske, uden at der samtidig sker en forøgelse af tilskuddet til færgedriften.

Tabel 1. Nøgletal for den samlede driftsøkonomi i de 4 alternative betjeningsmodeller

	Nuv.	Rantzausminde	Skovballe	4 ruter
Samlede driftsomkostninger	(66,1)	(62,8)	(64,2)	(72,0)
Samlede trafikindtægter	50,2	50,2	50,2	50,2
Tilskud/betaling for Ø-kort	10,6	10,6	10,6	10,6
Driftsresultat	(5,3)	(2,1)	(3,5)	(11,3)

Som anført ovenfor er der i beregningerne ikke taget højde for evt. konsekvenser af øget passagertal og godsmængder ved en bedre transportservice. Der er udarbejdet to følsomhedsberegninger, hvor der er forudsat et trafikspring på 20 % i passagertrafikken.

Der er desuden forudsat en gennemsnitlig reduktion af prisen for transport af passagerer på hhv. 20 og 30 %. Begge beregninger viser, at der under disse forudsætninger stadig vil være en bedre driftsøkonomi end ved fortsættelse af den nuværende færgebetjening af Ærø. Dette vil alene gælde scenarierne, hvor færgetrafikken i retning mod Fyn samles i en rute.

Betydning for samfundsøkonomi

Beregningerne af de samfundsøkonomiske konsekvenser viser, at der i de to scenarier, "Rantzausminde" og "Skovballe" vil være en årlig samfundsøkonomisk gevinst på ca. 8 mio. kr. Det er en kombination af værdi af sparet rejsetid og sparede driftsomkostninger.

Scenariet ”4 ruter” vil betyde en (marginalt) dårligere samfundsøkonomi end fortsættelse af den nuværende færgefart.

Miljø

Alle tre løsningsforslag forudsætter en miljøgodkendelse.

”Rantzausminde” løsningen forudsætter etablering af et færgeleje i forbindelse med en eksisterende lystbådehavn.

”Skovballe” løsningen forudsætter etablering af nyt havneanlæg. Anlægget skal etableres i et særligt miljøfølsomt område.

Begge de to løsninger, hvor færgetrafikken i retning mod Fyn samles på en rute, vil nødvendiggøre udarbejdelse af nye lokalplaner og indarbejdelse i regionplanen. Det vil formentlig i begge tilfælde være nødvendigt at udarbejde en VVM-redegørelse.

”4 ruter” vil forudsætte tilladelse til at sejle en højhastighedsfærge gennem Ramsarområde. Gennemførelse af dette scenario forudsætter også en særlig miljøgodkendelse.

Med udgangspunkt i ovenstående er det vurderingen, at ”Rantzausminde” løsningen vil være den løsning, som indebærer den mindst komplicerede miljøgodkendelse.

Tidsplan

Fra den politiske beslutning om fremtidig færgestruktur er taget, vil der gå ca. 2 år, før miljøgodkendelserne foreligger, og de forudsatte investeringer i ny infrastruktur/nyt færgeomateriel er gennemført.

En ny færgestruktur for Ærø vil derfor tidligst kunne iværksættes fra sommeren 2007.

Samlet anbefaling fra konsulenten

Undersøgelsen har samlet peget på, at der vil være et betydeligt udviklingspotentiale for Ærø ved fortsat udvikling af færgefarten. Det er med baggrund i de gennemførte undersøgelser vurderingen, at potentialet for forbedring inden for den eksisterende struktur er udtømt.

Såfremt der ønskes forbedringer, er der derfor behov etablering af en ny samlet færgestruktur på øen.

Tre scenarier for alternativ betjening af øen har været vurderet.

Det samlede materiale peger på, at den optimale struktur vil være et af de to løsningsforslag, hvor der etableres en sammenlagt færgefart mellem et sted på Ærø og et sted på Fyn/Tåsinge.

Der kan i begge tilfælde, dvs. ”Rantzausminde” og ”Skovballe”, peges på områder, hvor den ene løsning er den optimale og tilfælde, hvor den anden løsning er den optimale.

Det er i sidste ende et valg, hvilken løsning, der vurderes at være bedst. Fra konsulentens side skal der dog peges på ”Rantzausminde” som den optimale løsning. Dette begrundes i følgende forhold:

- Mindre risiko i forhold til en miljøgodkendelse af projektet
- Lettere adgang til den kommende motorvej mellem Svendborg og Odense, og dermed bedre betjening af godstransporterhvervet og rejsende fra Odense, Jylland og Sjælland.

Der skal videre peges på potentialet i samtidig at vurdere taksterne på færgefarten. Det er vurderingen, at den samlede effekt vil være størst, hvis der fokuseres på nedsættelse af taksterne for personrejser.

Endelig kan der peges på potentialet i, at et enigt Ærø beslutter at udvikle færgesystemet til og fra øen, og at denne enighed om handling tages som udgangspunkt for et samspil med det øvrige samfund om at sikre størst mulig forbedring på alle de identificerede kvalitetskriterier:

- Højere frekvens – kortere ventetider
- Kortere rejsetider
- Lavere priser
- Bedre kapacitet
- Besejling alle årets dage på alle ruter

3 Baggrund

Som opfølgning på aftalen om sammenlægning af kommunerne på Ærø er der gennemført en udredning om den fremtidige færgebetjening af øen.

Ifølge kommissoriet skulle udredningen afdække

- de nuværende rejsemål og formål for øens beboerne og deres præferencer til fremtidig transportservice
- erhvervslivets nuværende transportmønstre, betydning af den nuværende service for erhvervslivets udviklingspotentiale samt udviklingspotentialer ved ændret transportservice.

Der skulle opstilles 4 alternative muligheder for fremtidig betjening af øen. De samlede konsekvenser ved ændring af færgebetjeningen af øen skulle belyses i de 4 alternativer. Der blev peget på følgende vurderingskriterier:

- Ændret trafikal service for beboerne på Ærø (rejsetid, tilgængelighed, transportomkostninger)
- Betydningen for erhvervslivets udviklingspotentiale
- Investeringsbehov og fremtidig driftsøkonomi/tilskudsbehov
- Muligheder for at understøtte de politiske visioner for udvikling af Ærø
- De miljømæssige forhold.

Det skal bemærkes, at analysen alene har vedrørt mulige fremtidige rutestrukturer. Der er således ikke i analysen taget stilling til den fremtidige organisering af færgefarten til og fra Ærø.

Udredningen er gennemført af Institut for Transportstudier.

Arbejdet har været fulgt af en politisk nedsat styregruppe:

- Karsten Landro, formand (borgmester Marstal)
- Jørgen Otto Jørgensen, borgmester Ærøskøbing kommune
- Jens Groth-Lauritsen, kommunalbestyrelsesmedlem Ærøskøbing kommune
- Ejler Mark Hansen, kommunalbestyrelsesmedlem Ærøskøbing kommune
- Lars Rud, kommunaldirektør Marstal
- Ingrid Svendsen, kommunaldirektør Ærøskøbing kommune

4 Den nuværende færgebetjening

Trafikken til og fra Ærø betjenes i dag af 4 færgeruter:

- Marstal–Rudkøbing
- Ærøskøbing–Svendborg
- Søby–Faaborg
- Søby–Mommark

Tabel 2. Nøgletal for de 4 færgeruter

	dobbeltture		sejltid	kapacitet
	hele 2004	gns. pr. dag	min.	personbiler
Ærøskøbing-Svendborg	2010	5,5	75	42
Marstal-Rudkøbing	1886	5,2	60	42
Søby-Faaborg	1578	4,3	60	24
Søby-Mommark	1100	3,0	60	17/18

I 2004 blev der i alt transporteret 615.200 passagerer, 170.400 personbiler og 19.800 lastbilenheder med færgerne til og fra Ærø.

Tabel 3. Trafik med færgerne til og fra Ærø 2004

2004	Fåborg - Søby	Svendb. - Ærøsk	Rudk. - Marstal	Søby - Mommark	Alle færger
Dobbeltture	1.578	2.010	1.886	1.100	6.574
Passagerer (tus.)	84,8	290,3	181,5	58,6	615,2
Biler i alt (tus.)	33,2	69,4	50,0	17,8	170,4
Personbiler	27,8	64,8	46,3	16,2	155,1
Lastvogne uden anhænger	2,1	1,8	1,5	0,5	5,9
Lastvogne med anhænger	1,5	1,4	1,1	0,8	4,7
Sættevogne med forvogn	1,5	0,9	0,6		3,0
Sættevogne uden forvogn	-	-	-		-
Lastbilenheder i alt	7,3	5,9	4,6	2,1	19,8
Færge gods i alt (tus. tons)	59,6	50,8	35,4	4,7	150,5

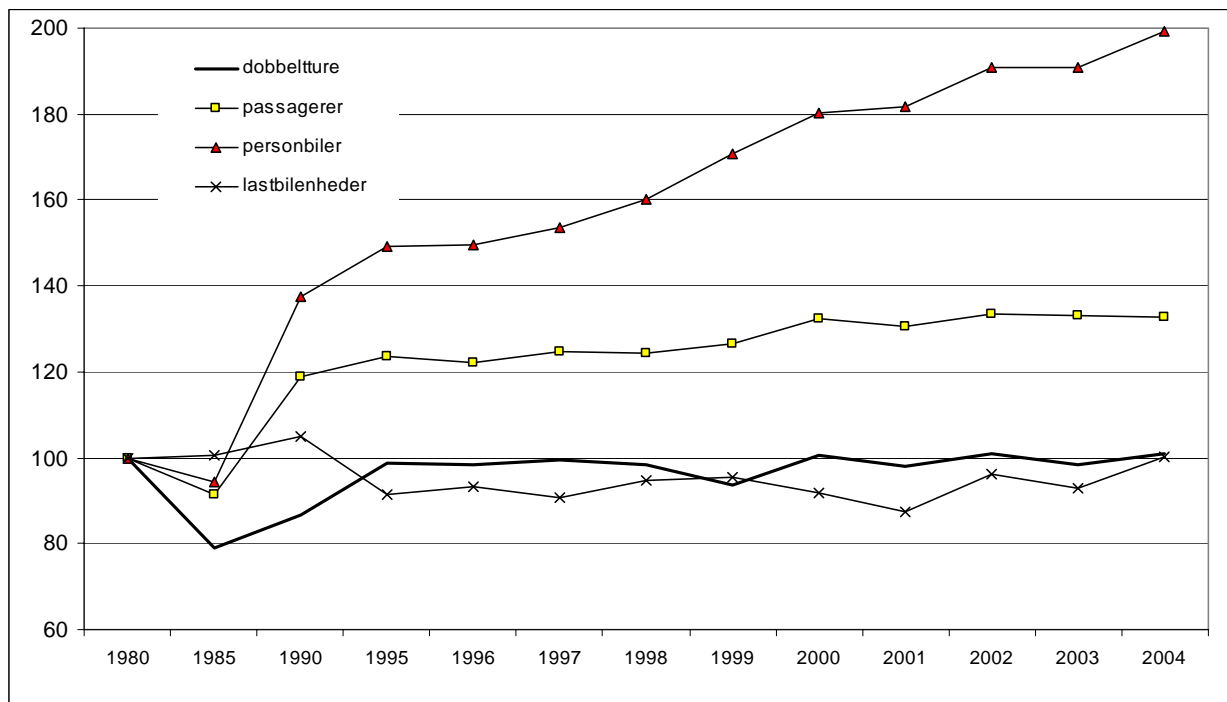
Ca. 60 % af de overførte passagerer har anvendt ø-kort ordningen (se herom senere). Det svarer til, at ca. 369.000 passagerer enten var øboere, arbejdede på øen eller var fritidshusejere.

Med udgangspunkt i den gennemførte spørgeskemaundersøgelse kan der peges på følgende fordeling af passagererne med Ærøfærgerne:

Ærøboer:	ca. 264.000 ture/år (43 %)
Fritidshusejere:	ca. 105.000 ture/år (17 %)
Andre	ca. 246.200 ture/år (40 %)

Som det fremgår af figur 1, har der været vækst i trafikken med færgerne til og fra Ærø. Det har især været antal overførte personbiler, som er vokset.

Figur 1. Udviklingen i færgetrafikken 1980–2004



4.1 Takster

I nedenstående figur 2 og figur 3, er taksterne for en returrejse og en dobbelttur med en 18 meter lastbil til/fra Ærø illustreret.

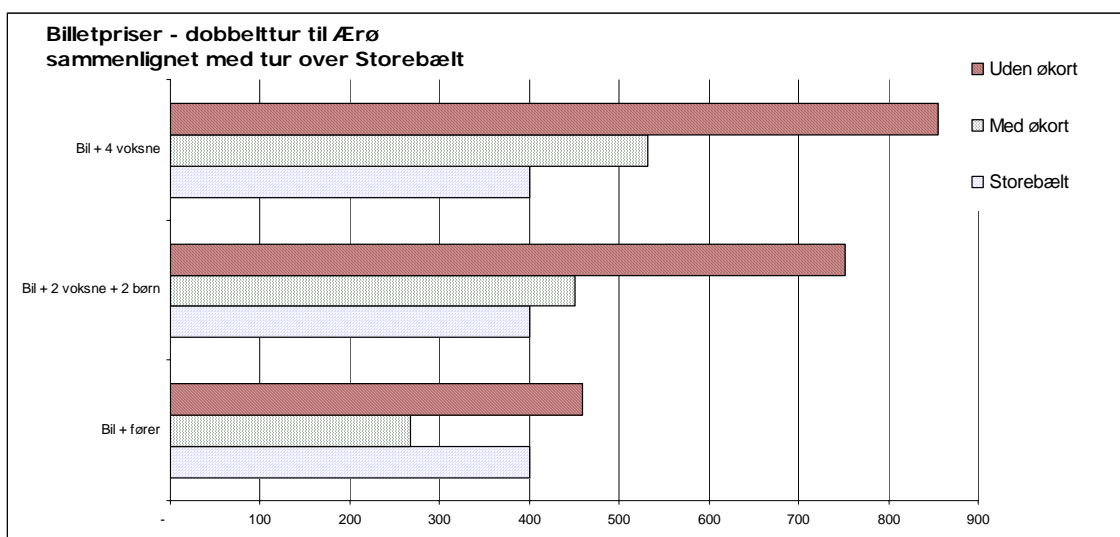
For en rejse i personbil er den samlede pris afhængig af antal personer i bilen, da alle rejsende skal løse billet.

Der er en særlig ø-kort ordning, som omfatter fastboende på Ærø og fritidshusejere. Personer, der er omfattet af ø-kort ordningen, betaler enkeltrejsepris for en returrejse.

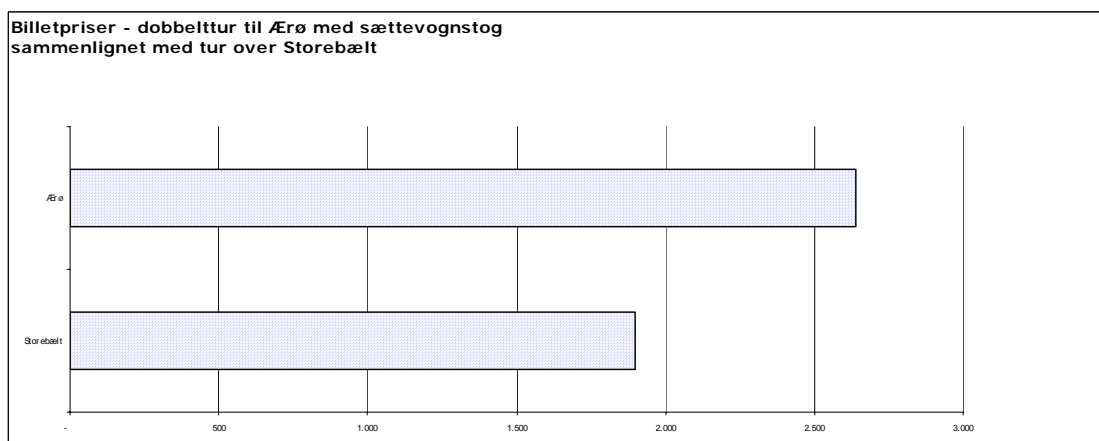
Der er ikke en tilsvarende ordning for lastbiler.

I de to figurer er priserne sammenholdt med priserne for at krydse Storebælt via den faste forbindelse. Det skal for god ordens skyld bemærkes, at taksterne på Storebæltsbroen blev reduceret med virkning fra den 14. juni 2005. De viste priser er således efter nedsættelsen af brotaksterne.

Figur 2. Sammenligning af pris for returrejse med bil til/fra Ærø og returrejse over Storebælt. Der er ikke indregnet særlige rabatordninger. Prisniveau pr. 14. juni 2005



Figur 3. Sammenligning af pris for returrejse med bil til/fra Ærø og returrejse over Storebælt. Der er ikke indregnet særlige rabatordninger. Prisniveau pr. 14. juni 2005



5 Rejsevaner og erhvervslivets udviklingsbehov

Det har været et centralt element i undersøgelsen, at oplysningerne om benyttelsen af færgerne som belyst i rederiernes statistik kunne uddybes på anden måde.

Der er derfor gennemført supplerende undersøgelser af rejsemål og –formål samt konsekvenser af den nuværende færgebetjening for udviklingsmulighederne for erhvervet på Ærø i dag og fremover.

Der er i undersøgelsen fokuseret på 3 grupper:

- Beboerne på Ærø
- ”De professionelle brugere af fergesystemet”
- Fritidshusejerne.

Det har været en vigtig forudsætning for de gennemførte undersøgelser, at der ikke skulle fokuseres på præferencer til konkrete fremtidige betjeningsmodeller, men skabes den bedst mulige belysning af de nuværende rejse- og transportmønstre samt en vurdering af, hvorledes den nuværende færgebetjening påvirker udviklingsmulighederne på Ærø.

Som det vil fremgå af det følgende, viser det indsamlede materiale, at der på Ærø har været stor interesse for den gennemførte undersøgelse. Derfor er der også gennem undersøgelsesfasen modtaget tilkendegivelser og konkrete forslag til udformningen af den fremtidige færgebetjening. Disse er efter bedste evne inddraget i den efterfølgende beskrivelse.

Samlet er det vurderingen, at der, takket være et engageret og konstruktivt medspil fra aktørerne på Ærø, er samlet et betydeligt materiale om rejsevaner og betydning af fergesystemet på Ærø.

5.1 Ærøboernes rejser

Ærøboernes rejser til og fra øen er i undersøgelsen kortlagt ved udsendelse af spørgeskemaer til alle husstande på Ærø. Alle husstande modtog i starten af marts et brev sammen med 4 spørgeskemaer. Alle husstandsmedlemmer over 13 år blev bedt om at udfylde et skema og indsende det i en vedlagt frankeret svarkuvert.

Der blev samtidig gennem annoncer i Fyns Amtsavis og Ærø Ugeavis gjort opmærksom på undersøgelsen.

Det var en vigtig målsætning, at alle ærøboer gennem udfyldelse af spørgeskemaet havde mulighed for at bidrage til undersøgelsen. Der er i alt modtaget 2541 brugbare spørgeskemaer fra 1508 husstande på Ærø. Hertil kommer yderligere 105 skemaer (ca. 4 %), som af forskellige grunde ikke kunne anvendes.

I spørgeskemaet blev der spurgt om følgende information:

- Baggrundsoplysninger om svarpersonen, f.eks. alder, bopæl på øen, antal medlemmer i husstanden og rådighed over bil.
- Svarpersonens tilknytning til arbejdsmarkedet, f.eks. under uddannelse, i arbejde, arbejdsløs, pensionist.
- Svarpersonen blev bedt om at beskrive de rejser, som er gennemført i halvåret inden undersøgelsen. Antal rejser i alt, for forskellige typer rejser: f.eks. rejsemål, i bil på færgen
- Endelig var der mulighed for at skrive evt. kommentarer i et frit felt.

5.1.1 Antal rejser og rejsemål

Samlet peger besvarelsene fra den gennemførte spørgeskemaundersøgelse på følgende væsentlige forhold:

- Over halvdelen har under 11 rejser på ½ år (nedsat barriere: større rejseaktivitet?)
- De vigtige rejsemål er Svendborg, Odense, Jylland og Sjælland i nævnte rækkefølge (73 % af rejserne). Jylland og Sjælland mere vigtige rejsemål end Faaborg og Rudkøbing
- 2/3 af alle rejser foregår i bil

Nedenstående tabel 4 og tabel 5 viser nogle nøgletal fra undersøgelsen. Yderligere resultater er vist i den udarbejdede bilagsrapport.

Tabel 4. Fordelingen af ærøboernes rejser til og fra Ærø på formål og om der har været benyttet bil

	Ferie	Ærinder	Fritid	Sundhed	Besøg	Erhvervs rejser	I alt
Egen bil	52%	51%	41%	43%	56%	54%	50%
Passager i bil	26%	16%	27%	16%	21%	19%	21%
Ikke i bil	22%	33%	33%	41%	23%	27%	29%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 5. Fordelingen af ærøboernes rejser til og fra Ærø på formål og rejsemål uden for Ærø

	Ferie	Ærinder	Fritid	Sundhed	Besøg	Erhvervs rejser	I alt
Fyn	4%	4%	16%	0%	13%	9%	8%
Odense	2%	22%	14%	24%	14%	20%	16%
Rudkøbing	2%	7%	5%	4%	3%	4%	4%
Faaborg	2%	7%	5%	8%	4%	4%	5%
Svendborg	4%	47%	27%	57%	16%	19%	28%
Jylland	21%	6%	14%	0%	22%	22%	15%
Sjælland	15%	3%	13%	0%	24%	13%	13%
Skandinavien	6%	0%	0%	0%	1%	2%	1%
Europa	15%	3%	1%	0%	1%	3%	3%
Andet	25%	1%	3%	7%	2%	4%	6%
Lufthavn	5%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

5.1.2 Ærøboernes skriftlige kommentarer

Der er blevet indsendt i alt 686 skemaer med kommentarer. Det svarer til ca. ¼ af alle indsendte spørgeskemaer. Da det var helt åbent, hvad folk kunne skrive, er der i sagens natur meget forskellige kommentarer, som går fra uddybninger af besvarelsen af de enkelte spørgsmål, over forslag til den fremtidige færgebetjening til kritik af spørgeskemaet og den fremgangsmåde, der er anvendt.

Mange skriftlige kommentarer viser stort engagement på øen omkring færgeproblematikken. Da det har været frivilligt at give kommentarer, kan der ikke drages kvantitative konklusioner.

Med udgangspunkt i de mange kommentarer kan der peges på følgende vigtige budskaber:

- Bekymring over betydningen af det aktuelle (lave) serviceniveau for øens udviklingsmuligheder
- Bekymring for, at Marstal skal miste sin færge -> det er vigtigt at tydeliggøre fordelene for hele øen af en evt. anden færgestruktur
- Der er opmærksomhed/forventning til fordelene ved at etablere en ”ny færgestruktur” med højere frekvens/kortere sejltider
- Bekymring i Søby for at miste en af færgeruterne
- Efterlysning: færgeafgange i ydertiderne (fredag/lørdag aften) – søndag morgen

5.2 De professionelle brugere

Parallelt med spørgeskemaundersøgelsen af ærøboernes rejsevaner er der blevet gennemført en omfattende interviewrunde med ”professionelle brugere” af Ærø’s færger. Formålet med disse interview har været at belyse

- nuværende transportmønstre, både hvad angår indkommende og udgående leverancer af varer, og personrejser med et erhvervsmæssigt sigte (fx pendling, møder eller montagearbejde)
- På hvilken måde den nuværende færgebetjening påvirker den daglige drift
- Ønsker til en fremtidig færgebetjening

De organisationer og personer, som blev kontaktet, er blevet udvalgt ud fra en sammenvejning af flere kriterier, bl.a. størrelse, geografisk placering, andel af uden-ø’s aktiviteter og betydning for øens fremtidige udvikling. Udvalgelsen er sket i tæt samarbejde med og efter anvisning af den nedsatte styregruppe.

Følgende 40 organisationer er blevet kontaktet. Der er gennemført et egentligt personinterview med 38. 2 ønskede ikke at deltage i selve interviewet, men de synspunkter de gav udtryk for i telefonen, indgår alligevel i materialet.

Vognmænd Vognmand Anders Jørgensen Vognmand Poul Kristiansen Vognmand Einar Falch Vognmand Palle Friis Vognmand Peer Søndermark Vognmand Peer Pedersen & Søn	Turisme Hotel Ærøhus Hotel Ærøstrand Ærø Turistbureau Rep. for Ejendomsmæglerne	Handel og service Ærø Møbler Netto Superbrugsen Trælasten Ærøskøbing håndværkerforening Marstal Handelsforening Ærøskøbing Handelsstandsforening Marstal Håndværker og industriforening Rederiet Fabricius Skibsmægler Kromann Søassuranceforeningen
Sundhedsvæsen Ærø redningskorps Sygehuset	Produktion Søby Værft Marstal værft Søby skibsselektro FAF Rep. for svineprod Rep. for kvæg og mælkeprod. GJ Teknik Ærø Lys SR electric	Andet: Ærø Erhvervskontor Ærø Erhvervsforum Søby Erhvervsforening
Uddannelse Ærø Efterskole Ærø Folkehøjskole Marstal Navigationskole Østersøens Idrætsefterskole Kunsthøjskolen		

Der er med udgangspunkt i de gennemførte interview udarbejdet et særskilt notat, som dokumenterer det samlede materiale. Dette er medtaget i den udarbejdede bilagsrapport.

Med udgangspunkt i undersøgelsen kan der peges på følgende vigtige budskaber med hensyn til behov for udvikling af færagesystemet:

- Afgang til Ærø om eftermiddagen/først på aftenen skal fordeles bedre
- Frekvens i afgang skal øges markant
- Priserne på færgetransport skal sænkes
- Forbindelsen til Als skal styrkes
- Transportkæden skal hænge bedre sammen.

5.3 Fritidshusejerne

Med udgangspunkt i databaser fra Ærøskøbing og Marstal kommuner er der udarbejdet en samlet oversigt over antal fritidshuse på Ærø, og hvor ejerne af husene bor.

Denne fremgår af tabel 6.

Tabel 6. Antal fritidshuse på Ærø samt ejernes bopæl uden for øen

	Marstal kommune	Ærøskøbing kommune	Ærø i alt
Hovedstadsområdet	170	175	345
Resten af Sjælland, Lolland, Falster og Møn	61	38	99
Fyn	136	149	285
Jylland	118	144	262
Grønland	5	2	7
Resten af verden	9	35	44
Ingen postnummer	31	62	93
	530	605	1.135

Det indsamlede materiale vedr. fritidshusejerne på øen peger på denne gruppe som en vigtig bruger af færagesystemet. Skønsmæssigt tegner de sig for ca. 17 % af alle personrejser med færgerne. Hertil kommer, at udlejning af deres hus skaber trafik med færgerne og omsætning på øen.

Fritidshusejerne har i dag mulighed for at få ø-kort. Dvs. de kan rejse til og fra Ærø på samme vilkår som ærøboerne.

Deres gæster og lejere skal imidlertid betale den fulde pris for rejser til og fra øen.

5.4 Sammenfatning af brugerundersøgelserne

Samlet har undersøgelsen peget på, at der set fra Ærø er et betydeligt udviklingspotentiale ved at forbedre servicen i færgetrafikken til og fra Ærø. Der kan med udgangspunkt i de gennemførte undersøgelser peges på, at der er behov for samtidig udvikling af alle følgende 5 parametre:

- Højere frekvens – kortere ventetider
- Kortere rejsetider
- Lavere priser
- Bedre kapacitet
- Besejling hver dag på alle ruter

Det er videre et markant udsagn fra undersøgelsen, at der peges på forbedring af forbindelserne til og fra Als.

6 Fire scenarier for den fremtidige færgebetjening

Fire forskellige scenarier for den fremtidige færgebetjening er beskrevet:

- ”Nuværende struktur”. Den nuværende færgestruktur ændres ikke
- ”Rantzausminde”. Der etableres en ny færgerute mellem Rantzausminde og Ærøskøbing. Den besejles med de to store nuværende færger. Desuden etableres en ny færgerute mellem Søby og Fynshav. Den besejles med MF SøbyFærgen, som i dag sejler mellem Fåborg og Søby
- ”Skovballe”. Der etableres en ny færgerute mellem Skovballe på Tåsinge og Ærøskøbing. Den besejles med de to store nuværende færger. Desuden etableres en ny færgerute mellem Søby og Fynshav. Den besejles med MF SøbyFærgen, som i dag sejler mellem Fåborg og Søby
- ”4 ruter”. De to ruter mellem hhv. Søby og Fåborg og Marstal og Rudkøbing besejles med de to store nye færger. Der etableres en ny færgerute mellem Ærøskøbing og Svendborg, som besejles med en nyindkøbt hurtigfærge til passagerer. Endelig etableres en ny færgerute mellem Søby og Fynshav. Den besejles med MF SøbyFærgen, som i dag sejler mellem Fåborg og Søby.

6.1 Konsekvensvurdering af de fire scenarier

De fire scenarier er vurderet ud fra følgende kriterier:

- Betydning for rejsetid for ærøboerne
- Betydning for service i øvrigt
- Driftsøkonomi
- Samfundsøkonomi
- Betydning for den fremtidige udvikling af Ærø
- Miljø

6.2 Betydning for rejsetid

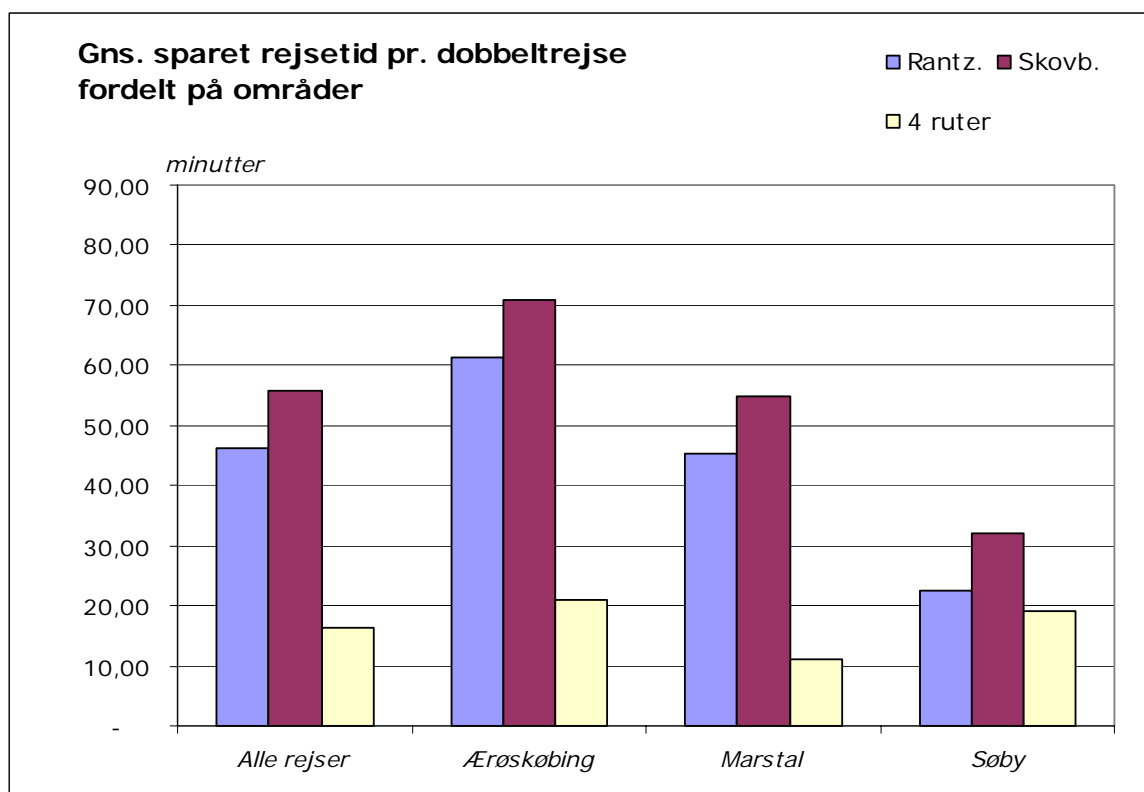
Der er for 14 forskellige rejser opgjort den samlede rejsetid for en rundtur. De 14 forskellige rejser er karakteriseret ved udgangspunkt på Ærø, rejsemål uden for Ærø, og om der er anvendt bil eller bus/tog.

Rejsetiden er opgjort som:

- Køretid på Ærø og uden for Ærø
- Ventetid før afgang
- Skjult ventetid, som er et udtryk for, at der ikke er en færgeafgang på det tidspunkt, som passer i forhold til rejsemålet. Skjult ventetid er her opgjort som 1/3 af tiden mellem to afgange i dagtimerne. Dvs. jo længere tid mellem færgeafgangene, jo større skjult rejsetid.
- Sejltid på færgerne.

Rejsetiderne er sammenregnet til en samlet gennemsnitligt sparet rejsetid for alle rejser pr. rundrejse. Resultatet heraf er vist i figur 4. I den tekniske bilagsrapport er rejsetiderne for de 14 eksempler vist.

Figur 4. Gennemsnitlig sparet rejsetid pr. rejse opgjort efter, hvor rejsen starter på Ærø

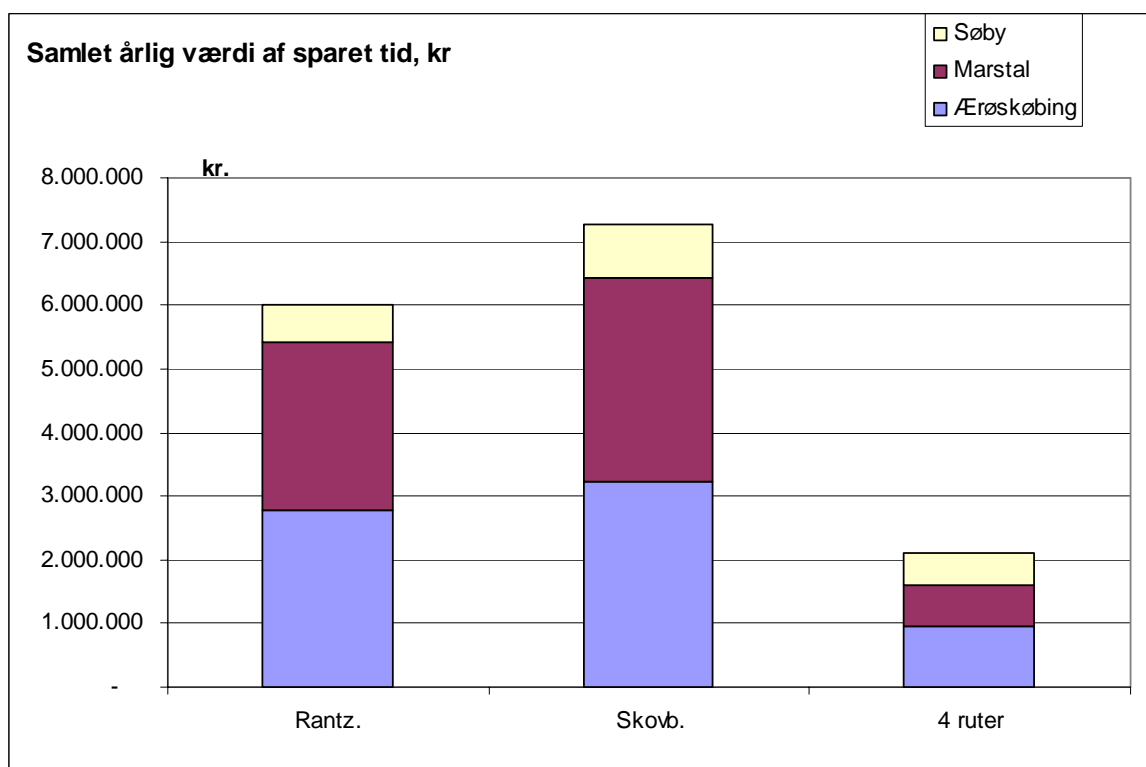


Som det fremgår af figur 4, er der ved alle de tre scenarier for ændring af færgebetjeningen sparet rejsetid i forhold til fastholdelse af den nuværende struktur. Det er videre bemærkelsesværdigt, at der vil være besparelser i rejsetid for alle beboere på Ærø, uanset hvor de bor.

Den største forbedring vil opnås, hvis det vælges at etablere en ny færgerute til enten Rantzausminde eller Skovballe.

Der er opstillet et skøn over den samlede værdi af den rejsetid, som ærøboerne vil spare i de tre tilfælde, hvor der etableres en ny færgestruktur. Værdien er opgjort med udgangspunkt i fordelingen af indbyggere på øen, det samlede antal rejser, som ærøboerne foretager pr. år. Endelig er der anvendt en gennemsnitlig timepris på 59 kr. Det svarer til den gennemsnitlige tidsværdi, som Trafik- og Energiministeriet anbefaler ved vurdering af nye trafikprojekter. Resultatet af beregningen er vist i figur 5.

Figur 5. Den samlede årlige værdi af den sparede rejsetid for ærøboerne i kr.



Som det fremgår af figur 5, vil der ved to scenarier "Rantzausminde" og "Skovballe" være en årlig besparelse på hhv. 6 mio. kr. og 8 mio. kr. som følge af sparet rejsetid for ærøboerne. I scenariet "4 ruter", vil den årlige besparelse være ca. 2 mio. kr. Besparelserne er opgjort i forhold til, at den nuværende rutestruktur ikke ændres.

6.3 Andre forhold

Ud over betydningen for rejsetid vil der også være konsekvenser for transportservicen på en række andre områder. Disse er sammenfattet i tabel 7.

Tabel 7. Betydningen for transportservice ved alternativ færgebetjening af Ærø

	Nuv.	Rantz.	Skovb.	4 ruter
Kapacitet	-	+	++	(+)
Fleksibilitet	-	++	++	-
Regularitet (dokning mm ..)	-	++	++	-
Forbindelse til Jylland	-	++	++	++
Mulighed for pendling	-	++	++	(+)
Koordination med busser på Ærø	-	++	++	-

Kapacitet

I de to alternativer ”Rantzausminde” og ”Skovballe” vil der være øget kapacitet for overførsel af personbiler. Dette skal ses i lyset af kortere sejltider, og dermed hurtigere omløb af de to store færger. I scenariet ”4 ruter”, vil der blive indsat en ny hurtigfærge kun til passagerer.

Med udgangspunkt i de sejlplaner, som er udarbejdet, vil de tre scenarier betyde følgende forøgelse (i forhold til den nuværende betjening) af kapaciteten for overførsel af personbiler på de mest trafikerede dage:

”Rantzausminde”	+ 12%
”Skovballe”	+ 24 %
”4 ruter”	+ 6 %

Fleksibilitet

Fleksibilitet er udtryk for, at ærøboerne vil kunne foretage en rejse på det tidspunkt, hvor der er behov herfor. Ved etablering af en færgeoverfart med høj frekvens (timedrift), vil fleksibiliteten kunne forbedres betydeligt.

Regularitet

I alle de tre forslag til alternativ færgebetjening vil der ske en forbedring af regulariteten. På ruten til Als vil dette ske ved, at der indsættes en større færge, og at frekvensen på ruten øges uden for sommersæsonen. Desuden vil valg af Fynshav som færgehavn på Als betyde, at de nuværende driftsstop ved lavvande fremover kan undgås.

På ruten mellem Ærø og Fyn/Tåsinge vil indsættelsen af to færger betyde, at ruten ved dokning af en færge ikke lukkes. I denne periode vil der være en lavere frekvens på ruten.

Mulighed for pendling

Kortere sejltider sammen med timedrift vil forbedre mulighederne for pendling til og fra Ærø betydeligt. Hertil kommer, at etableringen af en ny rute mellem Søby og Fynshav med større færge og bedre regularitet også vil forbedre mulighederne for pendling til Als/Sønderjylland.

Koordination med busser på Ærø

I dag er busserne på Ærø koordineret med ruten mellem Ærøskøbing og Svendborg. Samling af færgetrafikken mellem Ærø og Fyn/Tåsinge på en færgerute med høj frekvens vil give gode muligheder for udvikling af samspillet mellem busdriften på Ærø og færgetrafikken til og fra øen.

6.4 Driftsøkonomi

Ærøfærgerne A/S, som besejler ruterne: Marstal - Rudkøbing, Ærøskøbing – Svendborg og Søby – Faaborg, har udarbejdet et budget for den nuværende betjening af Ærø. Færgeselskabet Søby - Mommark har stillet sit driftsbudget til rådighed for analysen.

Budgettet for den samlede færgetrafik til og fra Ærø tager udgangspunkt i "et normal-år". Med hensyn til indtægter har udgangspunktet været fordelingen af passagerer, gods og biler som i 2004 og indtægten herfra. Der er ikke indarbejdet særlige olietillæg i billetprisen.

Der er ved opgørelsen af omkostningerne taget højde for olieprisen primo juni 2005, hvor budgettet blev opstillet. Denne periode har været karakteriseret ved en i forhold til de seneste år høj oliepris.

Konsekvensen af disse forudsætninger er, at den nuværende færgebetjening resulterer i et samlet driftsunderskud på 5,3 mio. kr.

Den særlige situation med hensyn til oliepris har ikke betydning for det aktuelle udredningsarbejde. Konsekvenserne af de 3 alternative fremtidige betjeningsstrukturer illustreres ved forbedring/forringelse af driftsresultatet i forhold til dagens situation.

Det har været vurderingen, at de her valgte forudsætninger giver det mest retvisende billede af situationen.

I tabellerne fremgår det samlede tilskud/betaling for Ø-kortordningen.

Nøgletal for den aktuelle færgebetjening af Ærø:

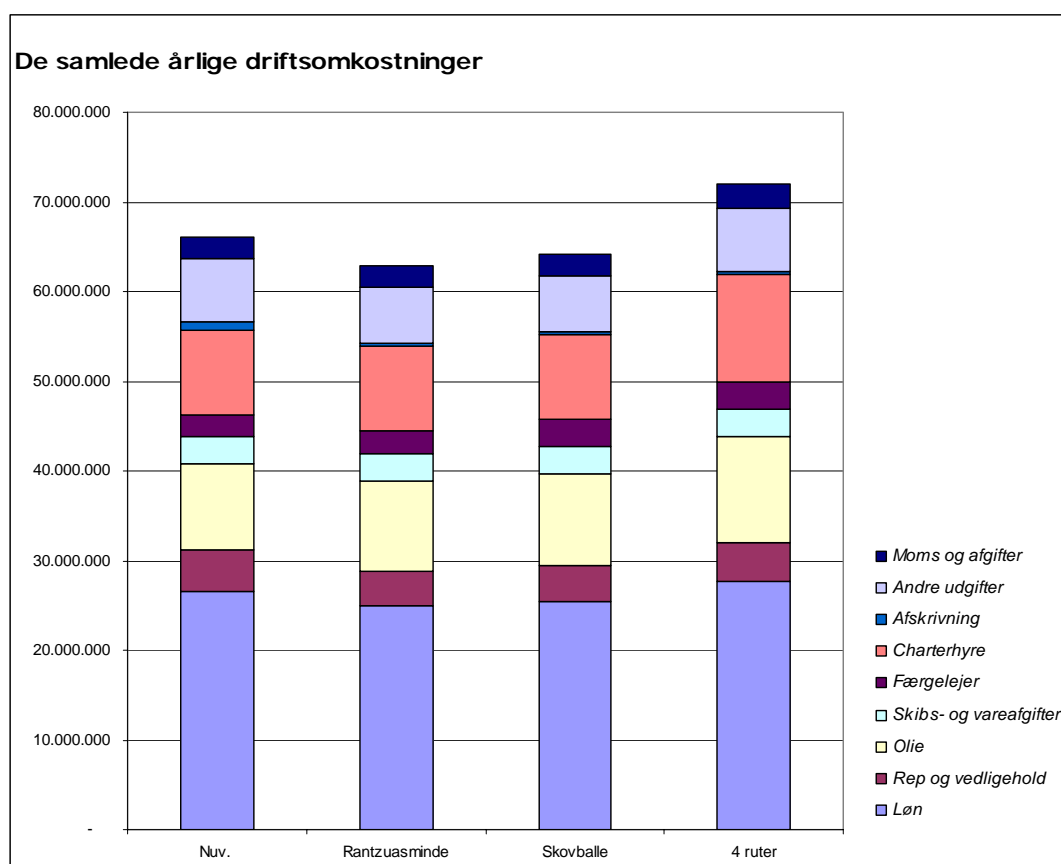
Samlede driftsomkostninger inkl. afgifter	66,1 mio. kr.
Samlede passager- og godsindtægter	50,2 mio. kr.
Samlede tilskud/betaling for Ø-kortordning	10,6 mio. kr.
<hr/>	
Driftsunderskud (se ovenstående bem.)	5,3 mio. kr.

6.5 Driftsøkonomi i de 4 scenarier

6.5.1 Driftsomkostninger

I nedenstående figur 6 er de samlede driftsomkostninger inkl. forrentninger og afskrivninger i de 4 opstillede scenarier belyst.

Figur 6. De samlede driftsomkostninger i de fire scenarier



Som det fremgår, vil de to løsninger, hvor der etableres én færgerute mellem Ærø og Fyn begge indebære lavere samlede driftsomkostninger end i dag. Det skal bemærkes, at der i begge disse tilfælde sker en væsentlig forbedring af færgeforbindelserne til Als. Dels indsættes en større færge, og dels udvides sejlplanen uden for sommersæsonen.

I scenariet "4 ruter" vil de samlede driftsomkostninger blive forøget med ca. 6 mio. kr. i forhold til fastholdelse af den nuværende færgebetjening af Ærø.

6.5.2 Investeringer

I de opgjorte driftsomkostninger er afskrivning på færger og færgeanlæg medregnet. Der er ikke indregnet omkostninger til infrastruktur i baglandet.

Der er ikke medregnet omkostninger til udgravning af sejlrender.

I forhold til de valgte scenarier betyder dette, at følgende omkostninger ikke er medregnet:

”Rantzausminde”

Udgravning af sejlrende til 6 meter sejldybde og 50 meter bred rende. Projektet er vurderet til ca. 13 mio. kr.

Tilpasning af vejinfrastrukturen i baglandet.

”Skovballe”

Udgravning af sejlrende til 6 meter sejldybde og 50 meter bred rende. Der vil være tale om betydeligt mindre udgravningsarbejde end i ”Rantzausminde” løsningen.

Etablering af den nødvendige infrastruktur på Tåsinge fra rute 9 til det nye færgeleje.

”4 ruter”

Her er alle investeringsomkostninger medregnet.

6.5.3 Samlet driftsøkonomi

Der er i beregningerne for de forskellige alternativer som udgangspunkt ikke forudsat ændret passagertal i forhold til i dag.

Det er også forudsat, at det samlede tilskud, som ydes til færgedriften, ikke ændres.

Under disse forudsætninger vil den samlede driftsøkonomi se ud som vist i tabel 9.

Tabel 9. Nøgletal for den samlede driftsøkonomi i de 4 alternative betjeningsmodeller

	Nuv.	Rantzausminde	Skovballe	4 ruter
Samlede driftsomkostninger	(66,1)	(62,8)	(64,2)	(72,0)
Samlede trafikindtægter	50,2	50,2	50,2	50,2
Tilskud/betaling for Ø-kort	10,6	10,6	10,6	10,6
Driftsresultat	(5,3)	(2,1)	(3,5)	(11,3)

6.5.4 Følsomhedsberegninger

Det må forventes, at en forbedret færgebetjening indebærer øget passagertal. Hertil kommer, at der også peges på behovet for en reduktion af priserne for at benytte færagesystemet. I nedenstående tabel 10 og tabel 11 er vist resultatet af to følsomhedsberegninger.

Det er i begge tilfælde forudsat, at passagertallet og antal overførte personbiler vil stige med 20 % efter etablering af et af de tre opstillede forslag (I tilfældet ”4 ruter” er det alene passagertallet, som er forudsat at ville stige med 20 %).

Desuden er det inkluderet i beregningen, at der ydes en gennemsnitlig takstreduktion til passagerbilletter på hhv. 20 og 30 % i de to alternative beregninger. Der er ikke taget stilling til om denne reduktion skal være generel, eller om der evt. skal differentieres mellem enkeltbilletter og returbilletter.

Tabel 10. Følsomhedsberegning. +20 % stigning i passagertal og antal overførte personbiler samt en gennemsnitlig reduktion i priser for personbilletter på 20 %. Mio. kr.

	Nuv.	Rantzausminde	Skovballe	4 ruter
Samlede driftsomkostninger	(66,1)	(62,8)	(64,2)	(72,0)
Samlede trafikindtægter	50,2	51,7	51,7	49,1
Tilskud/betaling for Ø-kort	10,6	10,6	10,6	10,6
Driftsresultat	(5,3)	(0,6)	(2,0)	(12,4)

Tabel 11. Følsomhedsberegning. +20 % stigning i passagertal og antal overførte personbiler samt en gennemsnitlig reduktion i priser for personbilletter på 30 %. Mio. .kr.

	Nuv.	Rantzausminde	Skovballe	4 ruter
Samlede driftsomkostninger	(66,1)	(62,8)	(64,2)	(72,0)
Samlede trafikindtægter	50,2	48,3	48,3	45,7
Tilskud/betaling for Ø-kort	10,6	10,6	10,6	10,6
Driftsresultat	(5,3)	(3,9)	(5,3)	(15,8)

6.6 Samfundsøkonomisk vurdering

Den driftsøkonomiske vurdering af de 4 alternative strukturer for den fremtidige færgebetjening af Ærø er suppleret med en samfundsøkonomisk vurdering.

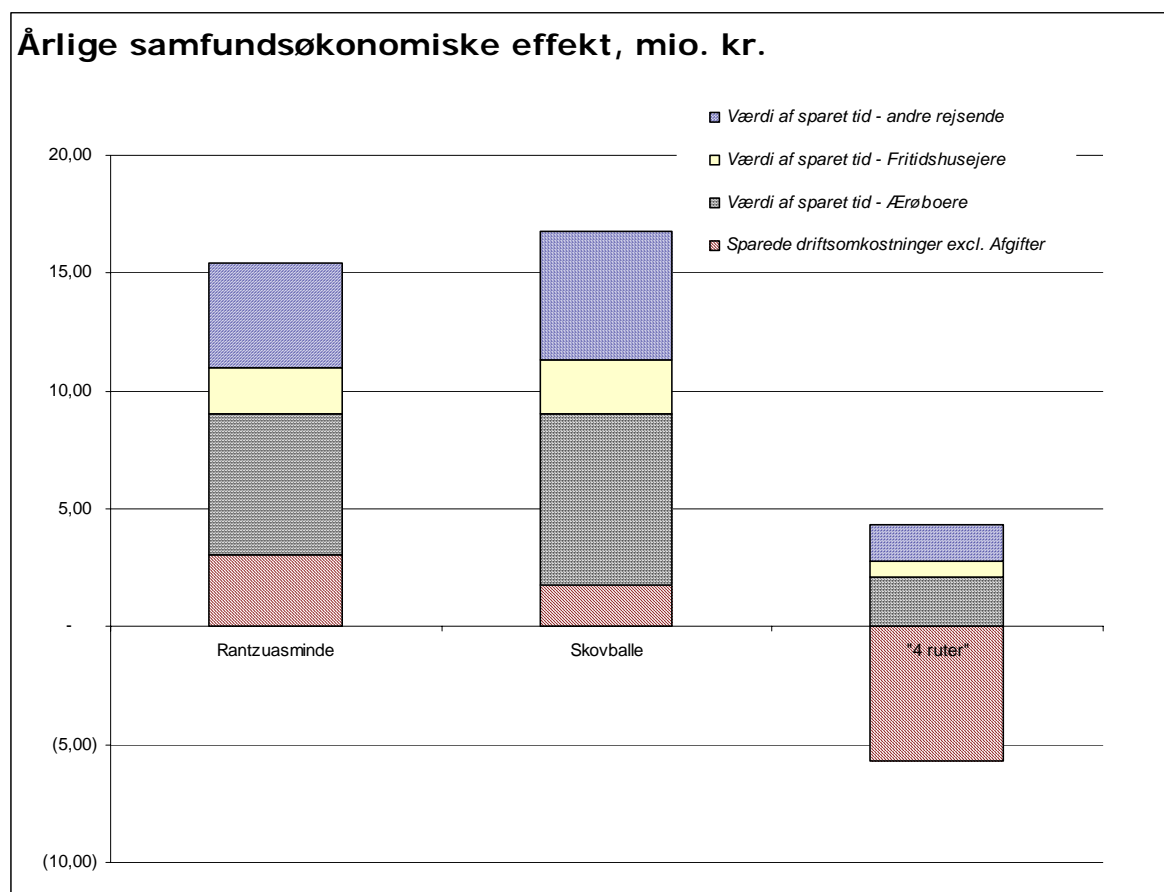
Den samfundsøkonomiske vurdering er baseret på driftsomkostninger og afskrivninger ekskl. afgifter. Desuden indgår værdien af den sparede tid for passagererne på færgerne.

I det her udarbejdede regnskab er der taget udgangspunkt i opgørelserne af sparet rejsetid for ærøboerne. Det er forudsat, at ikke-ærøboere vil spare 20 % mindre pr. rejse end beboere på Ærø. Dette skal ses i lyset af, at den største besparelse vil være ved rejser til og fra Svendborg.

Sparede omkostningerne for vognmandsvirksomhederne i form af evt. mindre samlet kørsel og sparet ventetid for chaufførerne kunne også indgå i en samfundsøkonomisk vurdering. De er imidlertid ikke medregnet i det her udarbejdede regnskab.

Den samfundsøkonomiske konsekvens af alternativerne er her opgjort som forskel i forhold til fortsættelse med den nuværende færgebetjening af Ærø.

Figur 7. De samlede samfundsøkonomiske konsekvenser af forskellig færgebetjening af Ærø



Som det fremgår, vil der for de to scenarier, hvor det vælges at samle færgetrafikken i retning mod Fyn på en rute være en årlig samfundsøkonomisk effekt på i alt ca. 15-17 mio. kr.

Ved valg af alternativet ”4 ruter” vil merudgifterne til drift ikke blive opvejet af værdien af sparet tid. Dette alternativ vil derfor ikke samfundsøkonomisk være bedre end fortsættelse af den nuværende færgebetjening af øen.

6.7 Miljø

Der kan peges på følgende omkring de miljømæssige forhold.

Olieforbrug:

Alle tre scenarier for ændret færagesystem vil indebære øget olieforbrug i forhold til i dag.

Dette skal bl.a. ses i lyset af, at alle tre scenarier vil indebære en udvikling af det samlede færgetilbud til og fra øen. Merforbruget vil være:

”Rantzausminde”	+ 5%
”Skovballe”	+ 8 %
”4 ruter”	+ 22 %

Herudover vil de tre løsningsforslag være karakteriseret ved følgende:

”Rantzausminde”

Her vil der være behov for anlæg af ny færgehavn på Fyn umiddelbart vest for Svendborg. Færgehavnen skal etableres i forbindelse med en eksisterende lystbådehavn.

Svendborg kommune har udarbejdet projekt til etablering af en omfartsvej nord om Svendborg, som vil forbinde området med den nye motorvej til Odense. Omfartsvejen vil munde ud umiddelbart nord for den påtænkte lokalisering af et færgeleje. Der er ikke truffet beslutning om igangsættelse af dette projekt.

Det vil være nødvendigt at udgrave sejlrenden fra Ærøskøbing mod Fyn. Det vil være nødvendigt at etablere en sejlrende med en bredde på 50 m, og der vil være tale om et ikke ubetydeligt udgravningsarbejde. Det samlede projekt er tidligere anslået til ca. 13 mio. kr. Der er allerede taget beslutning om igangsættelse af dele af dette projekt.

”Skovballe”

Her vil der være behov for en ny færgehavn på Tåsinge ved Skovballe. Der er ikke etableret havneanlæg på dette sted i dag. Det vil derfor være nødvendigt med en godkendelse heraf. Området er et Ramsarområde, derfor er der en vis usikkerhed om projektet kan miljøgodkendes.

Der vil også være behov for udgravning af en sejlrende. Det nøjagtige omfang heraf er ikke kendt. Der vil være tale om betydeligt mindre gravearbejde end ved valg af ”Rantzausminde-løsningen”.

Hertil kommer, at det også vil være nødvendigt at udbygge vejnettet på Tåsinge fra den nyetablerede færgehavn til rute 9.

”4 ruter”

Her vil der ikke være behov for anlæg af nye færgehavne.

Løsningsforslaget indebærer indsættelse af en højhastighedsfærge mellem Ærøskøbing og Svendborg. Den vil skulle sejle gennem et Ramsarområde. Dette forudsætter miljøgodkendelse. Desuden må det også vurderes, at specielt besejlingen af den indre del af Svendborg Fjord vil nødvendiggøre en miljøgodkendelse.

Samlet vurdering

Alle tre løsningsforslag forudsætter en miljøgodkendelse.

”Rantzausminde” løsningen forudsætter etablering af et færgeleje i forbindelse med en eksisterende lystbådehavn.

”Skovballe” løsningen forudsætter etablering af nyt havneanlæg. Anlægget skal etableres i et særligt miljøfølsomt område.

Begge de to løsninger, hvor færgetrafikken i retning mod Fyn samles på en rute vil nødvendiggøre udarbejdelse af nye lokalplaner og indarbejdelse i regionplanen. Det vil formentlig i begge tilfælde være nødvendigt at udarbejde en VVM-redegørelse.

”4 ruter” vil forudsætte tilladelse til at sejle en højhastighedsfærge gennem et Ramsarområde. Også her forudsætter gennemførelse af scenariet, at der sker en særlig miljøgodkendelse.

Med udgangspunkt i ovenstående er det vurderingen, at ”Rantzausminde” løsningen vil være den løsning, som indebærer den mindst komplicerede miljøgodkendelse.

6.8 Tidsplan for gennemførelse

Som anført ovenfor forudsætter gennemførelse af alle de tre opstillede scenarier miljøgodkendelser, før investeringer i infrastruktur eller nyt færgemateriel kan implementeres.

Med udgangspunkt heri er det vurderingen, at der fra den politiske beslutning om fremtidig færgestruktur er taget, vil gå minimum 2 år, før miljøgodkendelserne foreligger, og de forudsatte investeringer i ny infrastruktur/nyt færgemateriel er gennemført.

En ny færgestruktur for Ærø vil derfor tidligst kunne iværksættes fra sommeren 2007.