



Den fremtidige færgebetjening af Ærø

Bilagsrapport

Sammenlægningsudvalget for Ærø Kommune
Juni 2005

Den fremtidige fær- gebetjening af Ærø

Bilagsrapport

Sammenlægningsudvalget for Ærø Kommune
Juni 2005

Tekst: Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier

Indhold

1	Forord	4
2	Kommissoriet	5
3	Besejlingsforhold og infrastruktur i bagland	6
4	Ærøboernes rejser	8
4.1	Rejsemål fordelt efter område på Ærø	14
4.2	Skriftlige kommentarer	17
4.3	De fremsatte argumenter	18
5	De professionelle brugere	21
5.1	Det kunne alle blive enige om	22
5.2	Vognmændene	24
5.3	Handelsstand og håndværkere	27
5.4	Produktion og montage	29
5.5	Sygehus og redningstjeneste	32
5.6	Turisme, idræt og fritid og erhvervsudvikling	35
5.7	Uddannelse og undervisning	37
6	Rejsetider	39
7	Forudsætningerne for opgørelsen af driftsøkonomi	47
8	Sejlplaner for alternative rutestrukturer	51
8.1	Sejlplan for Søby - Fynshav	51
8.2	Sejlplan for 3 overfarter Ærø - Fyn/Langeland	52
8.3	Sejlplan for Ærøskøbing - Rantzausminde	53
8.4	Sejlplan for Ærøskøbing - Skovballe	54

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 udarbejdet 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 bilagsrapport dokumenterer datamaterialet udarbejdet i analysen.

2 Kommissoriet

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

Udredningen skal afdække

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

På baggrund af en analyse af de indsamlede data og af tidligere undersøgelser samt de politiske visioner for Ærøs udvikling opstilles en række anbefalinger til Ærøs fremtidige færgebetjening.

Der opstilles 4 alternative muligheder for fremtidig betjening af øen. De samlede konsekvenser ved ændring af færgebetjeningen af øen belyses for hvert af disse. Følgende vil blive vurderet:

- Ændret trafikal service for beboerne på Ærø (rejsetid, tilgængelighed, transportomkostninger)
- Betydningen for erhvervslivets udviklingspotentialer
- Investeringsbehov og fremtidig driftsøkonomi/tilskudsbehov
- Muligheder for at understøtte de politiske visioner for udvikling af Ærø
- De miljømæssige og andre forhold som har væsentlig betydning for den politiske beslutningsproces (fx tekniske og juridiske forhold)

Undersøgelsen sammenfattes i en rapport, som kan danne grundlag for en politisk beslutning om fremtidig betjeningsstruktur på Ærø. Rapporten skal forelægges til politisk behandling i sammenlægningsudvalget inden 30.6. 2005.

3 Besejlingsforhold og infrastruktur i bagland

Søby – Mommark:

Dybt vand – periodiske problemer med lavt vand i Mommark Havn.

Søby – Fåborg:

Dybt vand

Gode parkeringsforhold på havnen i Faaborg.

Ærøskøbing – Svendborg:

Smal sejlrende, lang rute (evt. indsættelse af to færger vil indebære udvidelse af sejlrende)

Sejlads i Svendborg Fjord giver i dag anledning til klager over bølger fra beboerne langs kysten.

Kørsel gennem det indre Svendborg – dårlige parkeringsforhold på havnen i Svendborg.

Marstal – Rudkøbing:

Lavt vand – dårlige parkeringsforhold på havnen i Rudkøbing

I forbindelse med opstillingen af scenarier er der videre vurderet 3 mulige nye anløbssteder uden for Ærø. Disse er karakteriseret ved:

Ranzausminde:

Behov for udvidelse af sejlrende – god adgang til kommende motorvej

Skovballe:

Kun mindre behov for uddybning af sejlrende – behov for udvikling af infrastruktur på Tåsinge – indebærer biltransport gennem Svendborg

Fynshav:

Veletableret infrastruktur – gode veje – dybt vand

Fynshavn færgehavn ejes i dag af Sønderjyllands Amt - den vil i forbindelse med struktur-reformen overgå til staten.

Færgeruten Bøjden - Fynshav betaler ikke havneafgift (de to amter har tidligere forsøgt at få mulighed for at opkræve en sådanne afgift - ca. ½ mio. kr pr år som fast beløb pr havn. Det blev afvist, da konsekvensen ville være, at statens driftstilskud til ruten skulle forhøjes - der ydes i dag et tilskud på mellem 9 og 10 mio. kr pr år til ruten), Det er derfor usikkert, om en færgerute til Ærø også ville kunne sejle uden af betale havneafgift.

Færgehavnene i Fynshav og Bøjden er etableret af Vejdirektoratet til denne rute i starten af 60'erne.

Det har været undersøgt, om Mømmark færgeren kan gå ind i Fynshav som nødhavn, de dage, hvor vandstanden i Mømmark er for lav. Det kunne ikke lade sig gøre, da færgelejet ikke passer. Der vil formentlig være behov for etablering af nyt færgeleje i Fynshav, da det nuværende færgeleje er tilpasset den meget smalle færgetype, som sejler på ruten i dag. Der skal også ske ændringer af selve havneanlægget, hvis det skal kunne lade sig gøre.

Motorvej Odense - Svendborg

Folketinget vedtog i 1999 en anlægslov for en motorvej på rute 9 mellem Odense og Svendborg. I 2003 blev det besluttet, at motorvejen skal anlægges til en hastighedsgrænse på 130 km/t. Dette har bl.a. betydet, at delstrækning Odense-Ringe (etape 1), vil blive åbnet i 2006 samtidig med delstrækning Ringe-Kværndrup (etape 2). Delstrækning Kværndrup-Svendborg (etape 3) er opdelt i to del-etaper: Kværndrup-Stenstrup, der vil blive åbnet 2007, og Stenstrup-Svendborg, som først kan åbnes senere, idet linjeføringen for motorvejens afslutning i Svendborg endnu ikke er fastlagt.

Delstrækninger:

Odense - Ringe (etape 1) 14 km åbnes 2006

Ringe - Kværndrup (etape 2) 5 km åbnes 2006

Kværndrup - Svendborg (etape 3) opdeles i 2 del-etaper:

Kværndrup-Stenstrup (12 km åbnes 2007)

Stenstrup-Svendborg (3-4 km åbnes senere)

4 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.

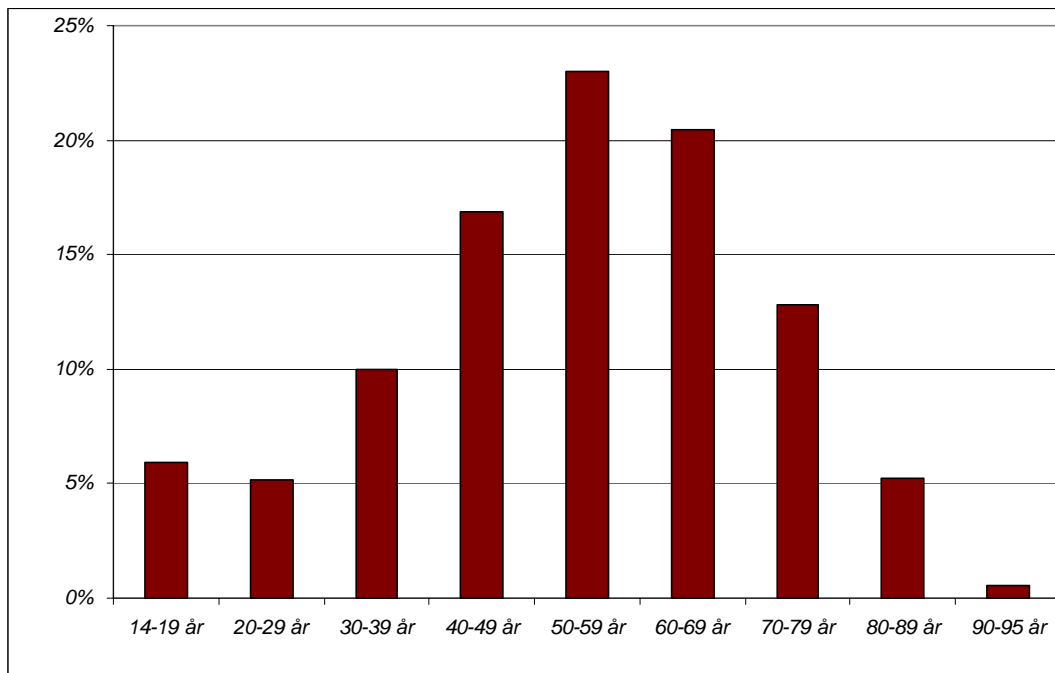
Der blev samtidigt gennem annoncer i Fyns Amtsavis og Ærø Ugeavis gjort opmærksom på undersøgelsen.

Det var en vigtig målsætning, at alle Ærøboere 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.

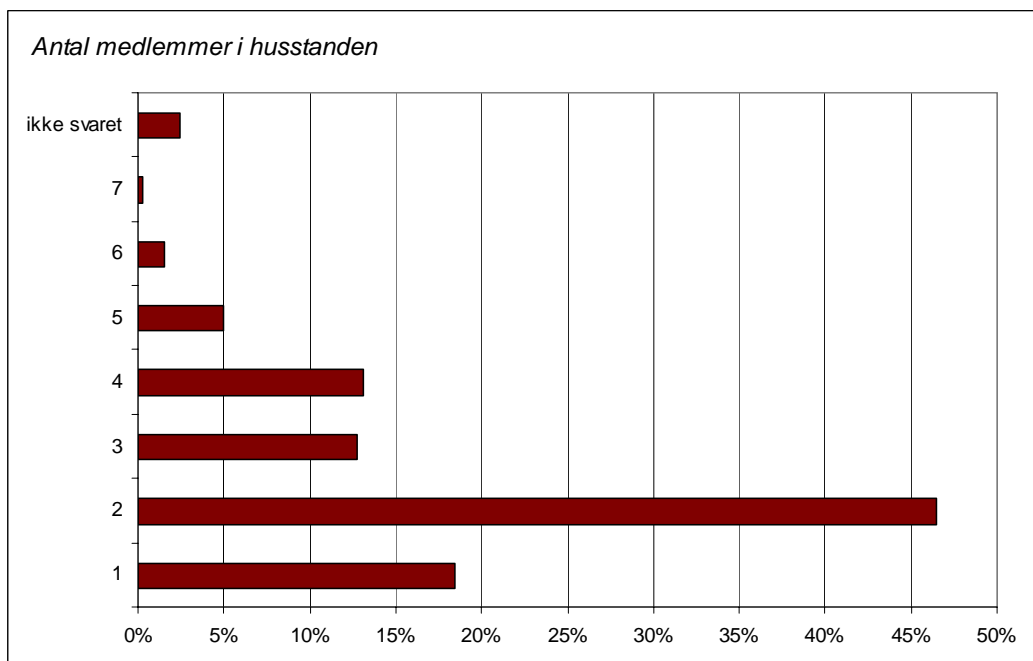
I spørgeskemaet blev der spurgt om følgende information:

- 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
- Endeligt var der mulighed for at skrive evt. kommentarer i et frit felt.

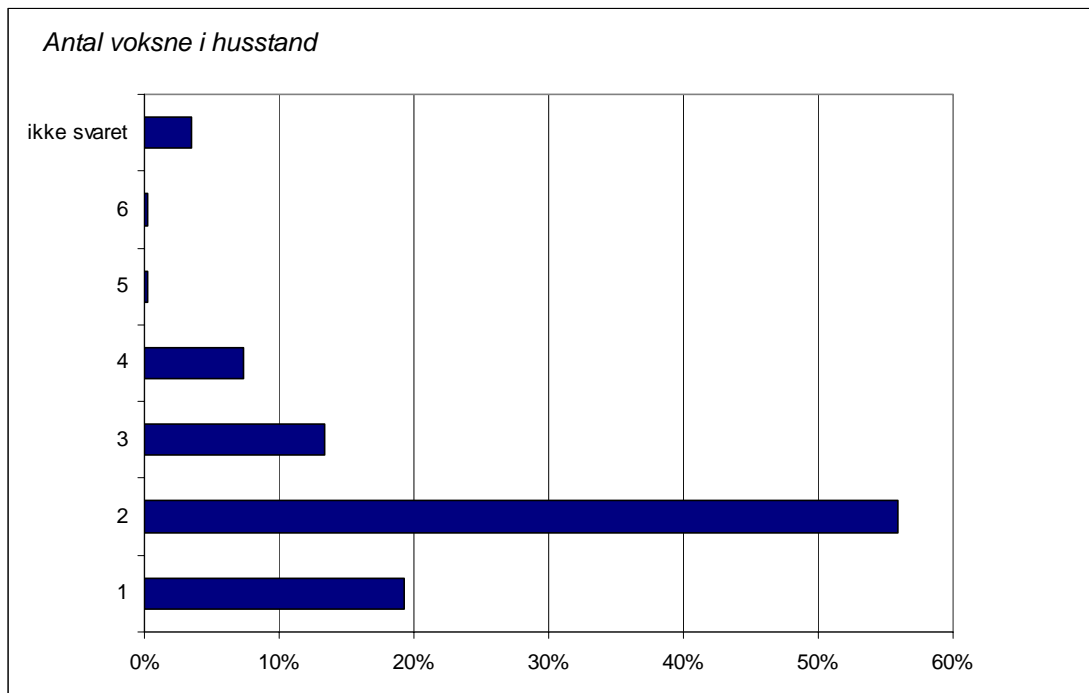
Figur 1. Aldersfordelingen blandt de personer, som har deltaget i undersøgelsen



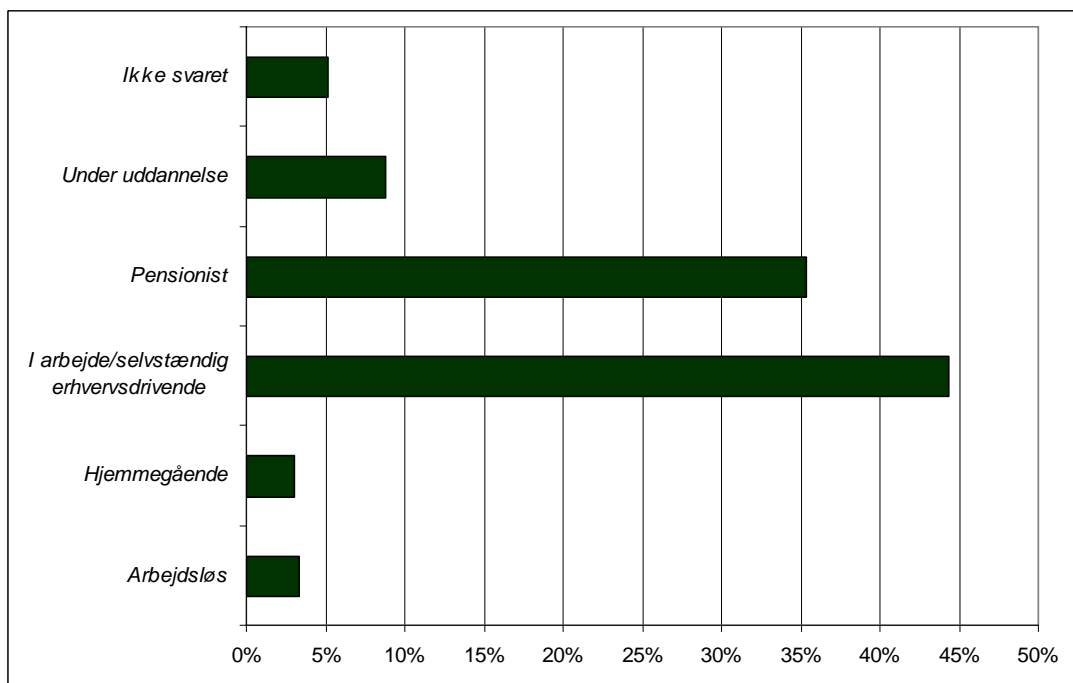
Figur 2. Antal medlemmer i husstandene i alt



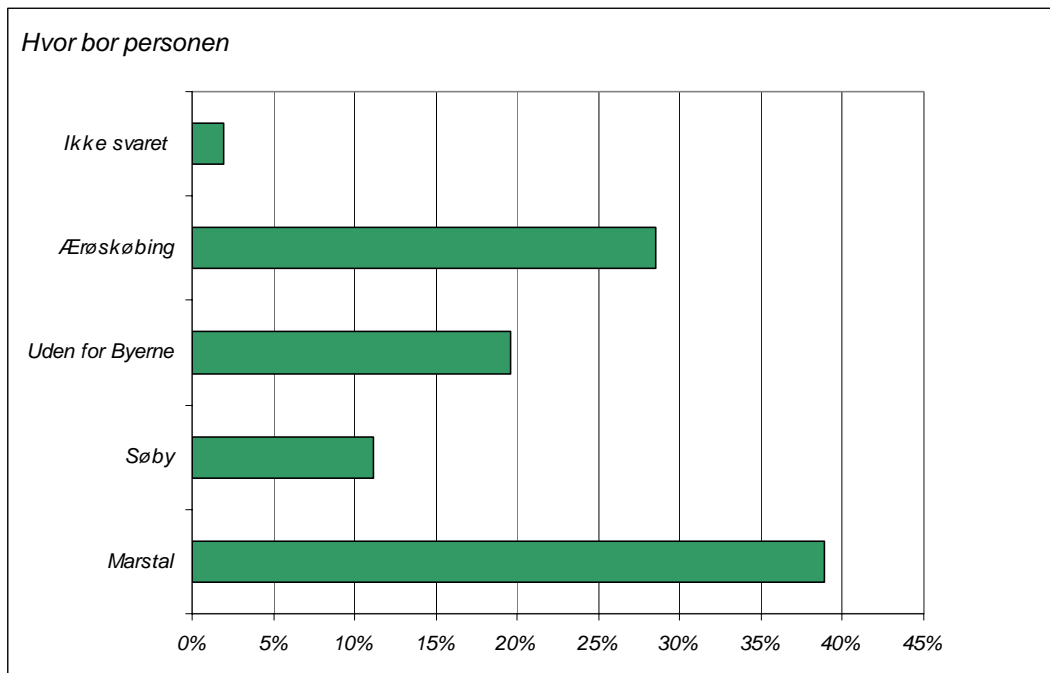
Figur 3. Antal personer over 13 år i husstandene, som har deltaget i undersøgelsen



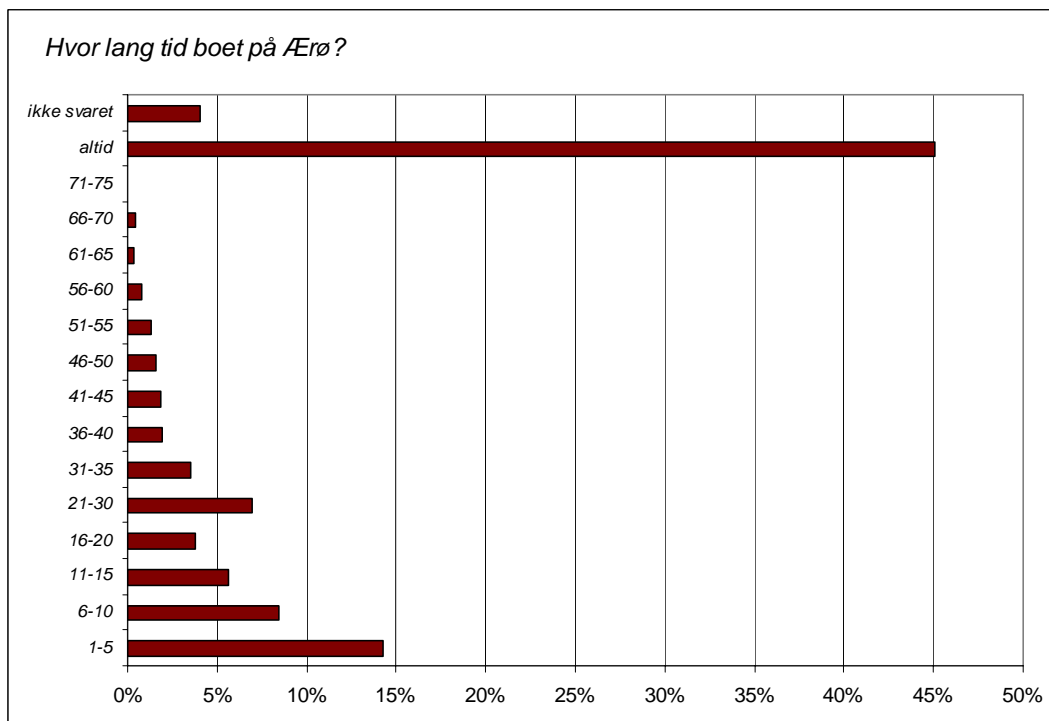
Figur 4. Beskæftigelse for de personer, som har deltaget i undersøgelsen



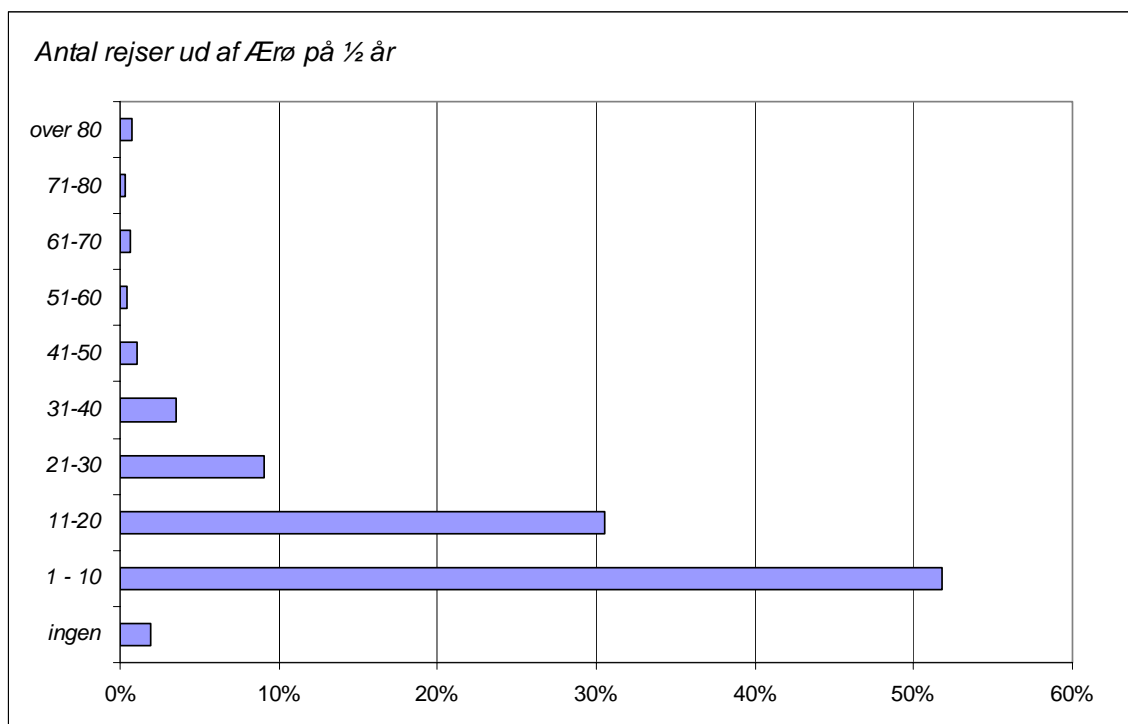
Figur 5. Bopæl for personer, der har deltaget i undersøgelsen



Figur 6. Antal år, som svarpersonerne har boet på Ærø



Figur 7. Antal rejser ud af Ærø, som svarpersonerne har gennemført inden for det sidste halvår. Dvs. frem til primo marts 2005.



Figur 8. 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%

Figur 9. 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%

4.1 Rejsemål fordelt efter område på Ærø

Nedenstående skema viser fordelingen af rejsemål for Ærøboernes rejser opdelt efter, hvor svarpersonen bor på Ærø.

Opgørelsen viser det samlede antal rejser, som er gennemført af de personer, som har deltaget i undersøgelsen.

	Marstal		Æreskøbing		Søby	
Læge/Syghus						
Fåborg	22	4%	35	6%	61	29%
Rudkøbing	39	7%	10	2%	1	0%
Odense	149	25%	150	25%	45	21%
Svendborg	338	58%	358	60%	92	44%
Andet	38	6%	46	8%	12	6%
I alt	586		599		211	

	Marstal		Æreskøbing		Søby	
Ærinder						
Svendborg	251	44%	350	57%	73	34%
Rudkøbing	80	14%	13	2%	2	1%
Fåborg	17	3%	26	4%	49	23%
Odense	134	23%	126	20%	47	22%
Fyn	26	5%	14	2%	11	5%
Jylland	24	4%	38	6%	23	11%
Sjælland	23	4%	24	4%	1	0%
Skandinavien	0	0%	0	0%	0	0%
Europa	13	2%	22	4%	7	3%
Billund	1	0%	0	0%	1	0%
Andet	5	1%	6	1%	2	1%
I alt	574		619		216	

	Marstal		Æreskøbing		Søby	
Fritid						
Svendborg	50	27%	86	45%	23	32%
Rudkøbing	22	12%	9	5%	1	1%
Fåborg	8	4%	8	4%	17	24%
Odense	34	18%	36	19%	9	13%
Fyn	6	3%	18	9%	3	4%
Jylland	4	2%	7	4%	0	0%
Sjælland	46	25%	19	10%	13	18%
Skandinavien	2	1%	1	1%	0	0%
Europa	3	2%	1	1%	1	1%
Billund	0	0%	0	0%	3	4%
Andet	10	5%	8	4%	1	1%
I alt	185		193		71	

	Marstal		Æreskøbing		Søby	
Ven_Familie						
Svendborg	167	14%	231	20%	50	12%
Rudkøbing	52	4%	19	2%	11	3%
Fåborg	30	3%	39	3%	48	11%
Odense	168	14%	142	12%	73	17%
Fyn	149	13%	161	14%	61	14%
Jylland	264	23%	253	22%	97	23%
Sjælland	299	26%	284	24%	66	16%
Skandinavien	10	1%	6	1%	0	0%
Europa	5	0%	11	1%	3	1%
Billund	1	0%	0	0%	2	0%
Andet	25	2%	19	2%	12	3%
I alt	1170		1165		423	

	Marstal		Æreskøbing		Søby	
Ferie						
Svendborg	10	2%	30	7%	6	4%
Rudkøbing	12	3%	2	0%	3	2%
Fåborg	1	0%	8	2%	14	8%
Odense	8	2%	5	1%	4	2%
Fyn	18	4%	20	4%	6	4%
Jylland	92	20%	95	21%	35	21%
Sjælland	74	16%	68	15%	18	11%
Skandinavien	25	5%	31	7%	9	5%
Europa	60	13%	81	18%	23	14%
Billund	32	7%	19	4%	8	5%
Andet	125	27%	102	22%	40	24%
I alt	457		461		166	

	Marstal		Æreskøbing		Søby	
Erhvervs						
Svendborg	51	15%	55	16%	24	24%
Rudkøbing	20	6%	6	2%	6	6%
Fåborg	5	1%	11	3%	15	15%
Odense	60	18%	86	24%	24	24%
Fyn	33	10%	34	10%	8	8%
Jylland	83	24%	78	22%	6	6%
Sjælland	55	16%	51	14%	6	6%
Skandinavien	7	2%	10	3%	1	1%
Europa	11	3%	9	3%	3	3%
Billund	1	0%	2	1%	0	0%
Andet	14	4%	12	3%	5	5%
I alt	340		354		98	

4.2 Skriftlige kommentarer

Der er blevet indsendt i alt 686 skemaer med kommentarer. Det svarer til ca. en 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 selv og den fremgangsmåde der er anvendt.

Da det var frivilligt om man ville give kommentarer eller ej kan de meningsytringer som er fremsendt ikke siges at være direkte repræsentative. Da det har stået frit for at kommentere hvad man havde lyst til er det billede der gives siges at være et udtryk for det som har ligget folk mest på sinde i det øjeblik de har besvaret spørgeskemaet, mere end en systematisk prioritering.

For at få styr på materialet er alle fremkomne argumenter blevet registreret efter type og siden grupperet. De er blevet grupperet under følgende temaer:

- Hvilken rutestruktur skal Ærø have i fremtiden?
- Forbedringer af sejlplanerne
- Anderledes prisstruktur
- Forslag til forbedring af service ombord
- Kritik og kommentarer til analysen og spørgeskemaet
- Andet

Spørgeskemaet har tydeligvis givet anledning til en masse debat ikke blot i pressen, men også rundt om i hjemmene. Fra adskillige husstande med flere besvarede spørgeskemaer (typisk 2) går kommentarer på de samme argumenter. Det er ikke mærkeligt da folk jo deler hverdag, og derfor også oplevelser af færgebetjeningen i forhold til ens daglige liv.

4.3 De fremsatte argumenter

4.3.1 *Hvilken rutestruktur skal Ærø have i fremtiden?*

Det spørgsmål som naturligvis har optaget sindene mest er ruterne i den fremtidige færgebetjening. Over halvdelen af argumenterne var rettet mod dette spørgsmål. Neden for er de mest typiske argemner vist

Saml de to store færger og etabler timedrift
Hurtigfærgeforbindelse fra Ærøskøbing – Svendborg
Ærøskøbingfærgen skal bevares
Færgerne i Søby og Marstal skal bruges især til gods
Søby – Fåborg færgen skal bevares/opgraderes
Marstalfærgen til Rudkøbing skal bevares
Der skal ikke ændres på strukturen – godt nok som det er
Forbindelse til Als bør styrkes
Byg en bro/dæmning i stedet for
Undersøg mulighederne for at etablere en svævebane
Indsæt en mindre hurtigfærge Mar - Rud

Det er værd at lægge mærke til at ca. halvdelen af kommentarerne tager udgangspunkt i et ønske om at få hurtigere og mere frekvent forbindelse mellem Ærø og ”Fastlandet”. Og det vil næsten udelukkende sige en forbindelse mellem Ærøskøbing og Svendborg.

De som ønsker Søby – Fåborg ruten bevaret og/eller opgraderet gør det ud fra argumenter som fx lettere til- og frakørselsforhold, lettere adgang til Odense, nuværende færge bedre egnet til gods, mere vand under kølen og derfor bedre mulighed for at udnytte en af de store færge i Søby i stedet for Marstal eller Ærøskøbing.

I modsætning hertil er fortalene for at bevare Marstalfærgen. Langt de fleste nøjes med at proklamere at færgen skal bevares, uden yderligere kommentarer. Enkelte fremhæver dog at det er hurtige at komme til Svendborg via Langeland end via Ærøskøbing, og at der i Rudkøbing er gode busforbindelser som passer med det øvrige kollektive system.

4.3.2 *Forbedringer af sejlplanerne og videre forbindelser*

En hel del kommentarer gik på sejlplanerne, hvor der især var opmærksomhed rettet mod koordineringen af afgangstiderne på de forskellige ruter, så der ikke opstod overlap og huller, og mod at få flere senere og tidligere afgang på alle ruter – også i weekenden. Desuden blev det fra flere kommenteret at busserne på Ærø burde tilpasses færgafgangene.

4.3.3 *Anderledes prisstruktur*

Overraskende få pegede på færgepriserne, og de der gjorde pegede på, at det er alt for dyrt for familier at komme over med færgen, og måske skulle der især ses mere på de nære slægtnings mulighed for at få rabat.

En interessant kommentar kom fra en fader med et delebarn bosiddende på Fyn. Det var dyrt for vedkommende at hævde sin ret til at se sit barn så ofte som muligt med de nuværende takstregler.

4.3.4 *Forslag til forbedring af service ombord*

Herudover var der en række specifikke kommentarer til den nuværende service ombord på færgerne:

- Færgerne burde sejle med mere miljøvenligt brændstof
- Etabler stillerum
- Sæt TV op i kantinen eller i et TV rum
- Bedre adskillelse mellem rygere og ikke rygere
- Gør bedre rent
- Når Fåborgfærgen skal skiftes så husk at installere en elevator
- Der skal serveres bedre og billigere mad (også vegetarretter)

4.3.5 *Kritik og kommentarer*

Godt 100 anførte kritik af spørgeskema og færgeanalysen som sådan. Det svarer til ca. 5% af alle deltagere i undersøgelsen.

Kritikken var typisk begrundet et eller flere af følgende argumenter:

1. De efterspurte data om rejsemønstre kan bedre og gratis hentes hos rederierne
2. Spørgeskemaet mangler spørgsmål vedr.:
 - a. hvilke færger folk vælger at rejse med og hvorfor – spørgsmål som opfattes som de væsentligste
 - b. hvilke præferencer ærøboerne har mht. fx rejsetid, frekvens, pris, rutestruktur, afgangstider
3. Bekymring for snyd, fordi spørgeskemaerne ikke var personligt adresserede, men fremsendt 4 stk. per husstand. Opfattet som en opfordring til at påvirke resultatet i egen interesse
4. Ikke alle bliver tilsyneladende spurgt: fx de professionelle brugere, fritidshusejere og udflyttede familiemedlemmer, som ofte kommer på øen

Der var dog også nogle som udtrykte sig positivt over undersøgelsen og spørgeskema.

Ad. 1.

Færgerederiernes statisk vedrører, hvilke ruter, som er benyttet, men ikke enderejsemål og udgangspunkt for rejsen. Målet med denne undersøgelse har været, at belyse disse to formål.

Derfor indeholder analysen nye vigtige informationer i forhold til rederiernes statistik.

Ad 2.

Målet med undersøgelsen har været at belyse ærøboernes rejsebehov - og ikke, hvilke færger, de benytter i dag. Sigtet er, at have bedre mulighed for at belyse konsekvenserne af evt. ændret færgestruktur for rejsetid og omk. mm for beboerne på Ærø.

Det har videre været målet med undersøgelsen af indsamle facts om ærøboernes rejsebehov – ikke at lave en ”afstemning” om evt. fremtidig færgestruktur.

Ad 3.

Alle de modtagne skemaer er fortløbende nummereret, så det kunne registreres, hvor mange, der blev modtaget fra samme husstand. Skemaer hvor der er modtaget flere fra samme husstand er blevet kontrolleret. Hvor der har været tale om åbenlyst snyd (f.eks. forskellige oplysninger i skemaerne om antal medlemmer i husstanden) er frasorteret. Hertil kommer, at den meget store besvarelsesprocent betyder, at undersøgelsen er meget sikker.

Ad 4.

Disse grupper bliver belyst på anden måde, og der er derfor taget højde herfor.

Samlet kan der peges på, at de vigtige kritikpunkter kan begrundes, dvs. der er taget højde herfor i den samlede undersøgelse.

5 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 erhvervmæssigt sigte (fx pendling, møder eller montagearbejde)
- På hvilken måde den nuværende færgebetjening påvirker den daglige drift
- Ønsker til en fremtidig færgebetjening

På den baggrund kan der tegnes profiler af de enkelte brancher (fx produktions- og detailhandelsvirksomhed, turisme, uddannelse eller vognmænd) på Ærø, som siden vil blive anvendt i analyserne af forskellige scenarier for den fremtidige færgebetjening. Herved er det muligt at vurdere fordele og ulemper (fx økonomiske, tidsmæssige, organisatoriske) ved forskellige opsætninger af færgebetjeningen for de enkelte brancher.

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. Udvælgelsen 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 Sundhedsvæsen Ærø redningskorps Sygehuset Uddannelse Ærø Efterskole Ærø Folkehøjskole Marstal Navigationsskole Østersøens Idrætsefterskole Kunsthøjskolen	Turisme Hotel Ærøhus Hotel Ærøstrand Ærø Turistbureau Rep. for Ejendomsmæglerne Produktion Søby Værft Marstal værft Søby skibselektro FAF Rep. for svineprod Rep. for kvæg og mælkeprod. GJ Teknik Ærø Lys SR electric	Handel og service Ærø Møbler Netto Superbrugsen Trælasten Ærøskøbing håndværkerforening Marstal Handelsforening Ærøskøbing Handelsstandsforening Marstal Håndværker og industriforening Rederiet Fabricius Skibsmægler Kromann Søassuranceforeningen Andet: Ærø Erhvervskontor Ærø Erhvervsforum Søby Erhvervsforening
---	--	---

De indsamlede data i dette notat behandlet anonymt. Der er for hvert interview lavet et resumé. Det er disse resuméer, som danner baggrund for de resultater som bliver præsenteret i dette notat.

Der har vist sig at være et stærkt sammenfald mellem synspunkterne inden for de enkelte brancher. Derfor vil resultaterne blive præsenteret branchevis. Enkelte aspekter har dog vist sig at være så markante at de kan siges at have generel gyldighed på tværs. Disse aspekter vil blive præsenteret først.

5.1 Det kunne alle blive enige om

Uanset hvilke branche der er tale om, eller om det gælder vare- og persontransport i forbindelse med erhverv er følgende aspekter blevet påpeget af praktisk taget alle interviewede personer:

5.1.1 Afgange til Ærø om eftermiddagen/først på aftenen skal fordeles bedre

Der mistes tilsyneladende meget kostbar tid som følge af at afgangstiderne i sidst på eftermiddagen, først på aftenen ikke er fordelt optimalt i forhold til brugernes ønsker. Hvis man f.eks. kommer for sent til færgen i Fåborg kl. 19:05 kan det være svært at nå færgen i Svendborg kl. 19:30. Næste færgen til Ærø er kl. 22:30 om vinteren (20:05 fra Rudkøbing i sommerhalvåret). Desuden er der to færger om eftermiddagen som også afgår på stort set samme: 16:30 fra Svendborg og 16:40 fra Fåborg. Blandt de interviewede er der en udbredt oplevelse af at sejlplanerne kunne koordineres betydeligt bedre, og derved give en bedre frekvens. Herved ville fx vognmænd, montørhold, mødedeltagere på vej hjem opnå reduceret samlet rejsetid og dermed en økonomisk besparelse. Ventetiden er uproduktiv og derfor en direkte omkostning.

Desuden ville et betydeligt irritations- og stressmoment blive gjort mindre for de erhvervsrejsende.

5.1.2 Frekvens i afgange skal øges markant

En øget frekvens i færgetrafikken til og fra Ærø bliver af praktisk taget alle opfattet som alfa og omega for øens fremtidige udvikling. Øget frekvens giver større fleksibilitet og reduceret ventetid, og det er vigtigt for både godstrafikken og persontransport i forbindelse med arbejde. Mht. godstrafikken er det værd at bemærke at godsafsendere og –modtagere på Ærø er godt tilfredse med den nuværende betjening de får af vognmændene. Vognmændene har derimod udtrykt ønske om større frekvens i afgange for at få så lidt ventetid som muligt i det samlede transportforløb. For en branche med en lav indtjeningsmargin er ventetid en kritisk omkostningsparameter.

Mht. den erhvervsrelaterede persontransport er der to markante problemstillinger: pendling og møde-/serviceaktiviteter. Det er især de mere videnstunge brancher (montage, uddannelse og sundhed) som har rejst problemet med pendling med den nuværende færgebetjening. Timedrift bliver ofte nævnt som en forudsætning for at kunne tiltrække mere kvalificeret arbejdskraft. Flere af de interviewede organisationer havde oplevet at måtte opgive at få ansat højtuddannet arbejdskraft, fordi der ikke var mulighed for job til ægtefællen/partneren på øen eller for at partneren kunne pendle til et job på fx Fyn eller Als fra Ærø. De der pendler oplever det ofte som en meget stor belastning for familielivet at der går så meget tid tabt i transport til og fra arbejde. Flere nævnte en beslægtet problemstilling omkring uddannelse. De unge bliver betragtet som et væsentligt aktiv for øen. Hyppigere og hurtigere færgeforbindelse bliver opfattet som en forudsætning for at kunne holde de unge længere på Ærø, fordi det giver bedre mulighed for at enten at pendle til uddannelses-

institutionerne eller at komme hjem til familien. Det samme gør sig gældende for ærøboere som gerne vil videreuddanne sig. Her kan hele logistikken omkring at komme frem og tilbage til kursusstederne være en væsentlig barriere for at komme i gang.

Der er altså angiveligt et potentiale for at reducere "braindrain" og at øge "braingain" for øens befolkning i en mere frekvent færgedrift.

Mht. rejseaktivitet i relation til møder og serviceydelser er problemstillingen først og fremmest den at det er de højtlojnnede som rejser mest frem og tilbage - det gælder også fx montørhold på opgaver i Danmark og udlandet. Al tid "tabt" i transportsystemet på at vente på næste afgang er dyrt. Dette gælder også for service- og konsulent ydelser givet på Ærø af "uden-ø's virksomheder". Den ekstra transporttid er dyr for ærøske virksomheder.

5.1.3 Prisen på færgetransport skal sænkes

At prisen for at komme med færge skal ned var de fleste enige i, men ikke hvordan.

Flere vognmænd følte at de var med til at finansiere persontrafikken med alt for høje fragtrater.

Mht. persontrafikken var der generelt tilfredshed med de forskellige rabatordninger for folk med fast tilknytning til øen, men utilfredshed med omkostningerne for besøgende familier.

Der blev ofte peget på to takstmodeller: a) følge priserne på storebæltsoverfarten, eller b) betragte færgerne som vej og lægge takstniveauet herefter (fx ved at bruge statens kilometertakster – pt. 3,09 kr. per km for persontrafikken).

5.1.4 Forbindelsen til Als skal styrkes

Et af de mest markante ønsker fra praktisk taget alle interviewede er en forbedret forbindelse til Als. Med forbedret menes først og fremmest en anden, hurtigere og større færge end den nuværende, og en sejlplan med daglig afgang hele ugen og året rundt. En del pegede også på at sejle til Fynshav i stedet for at undgå de situationer man har i Mommark med "vandmangel", og for at blive koblet op på et bedre vejnet end det nuværende.

Forbedret adgang til det sønderjyske og nordtyske område anses for at give meget større muligheder for indkøb og afsætning af varer og serviceydelser, og for at udvide kundekredsen. Især virksomheder som har en stor turisme relateret omsætning ser styrkelse af båndene til Tyskland som en forudsætning for vækst i turismen.

5.1.5 Transportkæden skal hænge bedre sammen

En af de ting som optager trafikplanlæggere meget er at få sammenhæng i hele transportkæden for brugerne af de kollektive transportsystemer. Dvs. at det skal være let at stige på bus eller tog når forlader hjem eller arbejde, det skal være let at skifte mellem transportformerne (fx fra bus eller tog til og fra færge), og hele forløbet frem til endepunktet skal ikke tage for lang tid. Mange af de interviewede fandt at busbetjeningen på Ærø var helt usammenhængende med færgeafgangene, og undrede sig over dette. Flere oplevede også at busforbindelserne til / fra færgerne i Fåborg, Mommark og til dels Rudkøbing var for dårlige.

Alle disse argumenter fra de interviewede som her er præsenteret bliver uddybet i de kommende afsnit hvor de enkelte synspunkter og kommentarer præsenteres branchevist.

5.2 Vognmændene

5.2.1 *Generelt*

Et væsentligt træk ved godstrafikken til og fra Ærø er at det i høj grad er ærøske vognmænd som står for det sidste led i transportkæden for den indgående godstransport, og for det første led i den udgående godstransport. Det skyldes angiveligt det kun er vognmændene på Ærø der kan samle tilstrækkelige godsmængder til at gøre varetransporten til og fra øen rentabel. Den geografiske barriere, der ligger i den uforholdsvist lange tid det tager at komme til og fra øen, gør at de fleste leverandører ikke leverer direkte på øen. Det er simpelthen for uøkonomisk. Derfor hentes langt det meste gods som skal til Ærø fra leverandørernes lagerfaciliteter som typisk ligger i Trekantsområdet og Odense. Der hentes også en del gods fra Århus og Sjælland. Smågodset leveres typisk i Svendborg.

Ærøs 5 største vognmænd har alle en omsætning mellem 5 og 8 mio. kr. og sender typisk 1-3 lastbiler frem og tilbage om dagen. En af de interviewede vognmænd, med en noget mindre omsætning har specialiseret sig i smågodstrafikken mellem Svendborg og Ærø. Hans organisation er bygget op omkring en 3 timers drift, som passer med Ærøskøbingfærgens sejlplan. Han har altid en varebil stående ubemandet i Svendborg. Leverandørerne fylder selv bilen, som så køres ombord af færgesættningen. Fra Ærøskøbing kører vognmanden rundt på Ærø med leverancerne. 3 varebiler er på den måde i konstant cirkulation. Hans service har betydet at hans kunder (især håndværkere og butikker på hele Ærø) ikke længere lagerfører den type varer han kører med.

På baggrund af interviewene kan følgende anbefalinger fra vognmændene til den fremtidige fæргеbetjening:

5.2.2 *Frekvens*

Ventetid koster mange penge – chaufførlønninger vejer tungt, derfor ønsker vognmændene høj frekvens. En af vognmændene illustrerede dette ved at fortælle at han havde sparet 300.000 kr (eller ca. 9 timers ventetid om dagen) ved at fyre ærøchauffører og ansætte fynboere i stedet for. Betydningen af frekvens viser sig også når Ærøskøbingfærgen ligger i dok. Transportplanlægningen må ændres, og det giver uvægerligt mere ventetid og længere ture. For søbyvognmændene bliver hver tur der skal omdirigeres til Marstal 44 km længere. Det er dyrt i chaufførtid.

Derfor er der udbredt enighed om at timedrift til/fra Ærø vil være en god løsning.

5.2.3 *Pris*

Lavere pris er lige så vigtigt som højere frekvens. Omkostningerne ved færgeoverfarten udgør 20-25% af vognmændenes samlede omsætning. Priserne er steget meget efter at færgeselskaberne blev til et aktieselskab. I 1986 kostede en returbillet 176 kr, i dag koster den 2.000 kr. I dag gives der 15% rabat i forhold til listepriisen, hvis man kører mere end 180.000 kr, om året. Det svarer til listepriisen for at komme over Storebælt.

Det blev forsøgt at give de ærøske vognmænd en særrabat, men det forbød Konkurrencestyrelsen.

Vognmændene foreslår 2 forskellige takstmodeller:

1. at fastlægge takstniveauet ud fra en betragtning om at færge er en vej over vand. Derfor bør det koste det samme som det koster at køre på en vej
2. at anvende den samme takstmodel som for Storebæltsforbindelsen – inklusive de kvantumrabatter der tilbydes storkunder.

Vognmændene oplever at det er vanskeligt at give den ekstraudgift videre til deres kunder. Derfor vil en takstnedsættelse kunne ses direkte på vognmændenes bundlinie.

5.2.4 Kapacitet

Søbyfærgen er uden tvivl vognmændenes foretrukne færge, bl.a. pga. dens stabilitet, sejlplan og fåborgrutens kortere adgang til motorvejsnettet. Men ofte er der ikke plads. I et fremtidigt perspektiv peges endvidere på at mommarkfærgen er få lille, sejler for få gange og er ustabil – både mht. stabilitet og ift. risiko for aflysninger. I sommerperioden kan der generelt opstå problemer med fyldte færges.

Selvom der altid er plads på Marstalfærgen benyttes den kun som sidste udvej. Dette gælder for *alle* vognmænd vi har talt med.

Kapacitetsproblemer kan bl.a. afhjælpes ved højere frekvens og hastighed, ved omlægning af færges (se *rutestruktur*) og større spredning af færgebenyttelsen. Det blev foreslået at bruge takststrukturen mere aktivt for at fremme en bedre udnyttelse af færgerne samlet set.

5.2.5 Rutestruktur

Der er ikke fuld enighed om hvilken løsning som vil være den bedste set ud fra vognmændenes synspunkt. Vognmændene i Søby vil gerne beholde færgen til Fåborg, da det er deres korteste rute til Odense.

De foreslår blandt andet at flytte Marstalfærgen til Søby-Fåborg ruten og lade den nuværende Fåborg færge til sejle på Fynshav (i stedet for Mommark). Man kunne også overveje at flytte begge store færges til Fåborg og lade dem sejle i timedrift der – der er vand nok under kølen, kortere rute og plads i havnen. Herved kunne man udnytte færgerne optimalt uden at lave store infrastrukturinvesteringer.

De peger på at Svendborg i fremtiden vil gøre hvad de kan for at flytte den tunge trafik ud af bymidten, og derfor er godstransport med den nuværende Ærøskøbingrute ikke optimal.

De øvrige vognmænd foreslår "Rantzausmindeløsningen", fordi man der får den mest optimale løsning ift. at kombinere behovet for at konsolidere godstrafikken og persontransporten, og får flyttet godstransporten ud af Svendborg by. Når motorvejen kommer vil den tidsmæssige fordel (i forhold til at nå til Odense) der i dag er på at benytte Fåborgfærgen være væsentligt formindsket. Med timedrift fra Ærøskøbing vil grundlaget for Fåborgfærgen ikke være tilstede er vurderingen.

Forslag til mindre ændringer vedrører flytning af Marstalfærgen til Ærøskøbing når Ærøskøbingfærgen er i dok.

5.2.6 *Sejlplan*

Under interviewene kom der også forslag til hvorledes sejlplanerne kan justeres. Der er her tale om kortsigtede ændringer i de nuværende færgebetjening. De gik hovedsageligt på to forhold:

- Bedre koordinering af afsejlingstidspunkterne mellem de forskellige færger, så huller undgås
- Senere afgang om aftenen, så vognmændene bedre kan optimere deres planlægning i forhold til de nye køre-hviletidsregler.

5.3 Handelsstand og håndværkere

5.3.1 *Generelt*

Der er blevet interviewet 5 brancheforeninger, størstedelen er små virksomheder især handlende og håndværkere. Herudover er to større supermarkeder og møbelforretninger blevet interviewet.

Det er karakteristisk at alle denne branche får varer mindst en gang og meget ofte flere gange om dagen typisk fra Trekantsområdet, Odense og Svendborg, og at de alle er meget godt tilfredse med den nuværende service.

Ønsker til en fremtidig færgebetjening tager derfor typisk udgangspunkt i dels de forhold som kunne bringe flere kunder til øen, og dels fordelene ved at have en færgeforbindelse tæt på. Derfor er det i forhold til den fremtidige færgebetjening (først og fremmest rutestruktur) at de forskellige parter adskiller sig fra hinanden.

5.3.2 *Frekvens*

Karakteristisk for alle interviewede (supermarkederne undtaget) er den store tilfredshed med den service som vognmand Kristiansen yder med tre daglige leveringer af småpakker til alle øens håndværkere, værksteder og mindre butikker. Den muliggør leveringer med få timers varsel og dermed minimalt lagerhold på en lang række varer. Det er derfor vigtigt at betingelserne for at denne service kan ydes opretholdes.

Timedrift vil give turister, udflyttere og børn af ærøboere langt bedre muligheder for at besøge øen, og dermed øge volumen i efterspørgslen både i detailhandlen, og følgeaktiviteter knyttet til sommerhuse og ferieudlejning som fx håndværk.

5.3.3 *Pris*

Der er uenighed om hvorvidt ekstrapriser på fragt har reel betydning for forretningen på Ærø. Nogle mener at det nuværende niveau medfører et større lagerhold end man ellers ville have, mens andre mener at det ikke har betydning. Der er ikke nogen umiddelbar forklaring på disse forskelle i opfattelse.

At priserne for persontransport skal sættes ned er de fleste enige om. Det er først og fremmest familierne der tænkes på. Det er efter branchens mening urimeligt dyrt at komme til Ærø med bil og to børn. Det burde ikke koste mere end 500 kr (i stedet for 1100 kr).

5.3.4 *Kapacitet*

Ingen kommentarer direkte møntet på kapacitet

5.3.5 *Rutestruktur*

Det er her at vandene skilles. Det er først og fremmest i Søby og Marstal at der udtrykkes frygt for at ruten til hhv. Fåborg og Rudkøbing nedlægges. I Søby er det hensynet til byens vognmænd der trækkes frem, at det umiddelbart vil være lettere at etablere timedrift i Søby (mere vand og kortere rute), og bedre plads på havnen i Fåborg. Alle argumenter der går på at bevare og opgradere godstrafikken nord ud af Ærø. I Marstal nævnes to argumenter: Det er hurtigere for Marstallerne at komme til Odense via Rudkøbing end via Svendborg; Færgen giver liv i havnen, og ekstra omsætningen i detailhandlen. Der nævnes at man kunne indsætte en mindre og hurtigere færge til Rudkøbing og flytte den store til Ærøskøbing. I

Ærøskøbing vil man gerne beholde status quo, eller etablere timedrift til Svendborg.

Alle kan derimod blive enige om at forbindelsen til Als skal styrkes dels for at få flere turister til Ærø (fx til den kommende golfbane), og dels for at kunne øge samhandel med Sønderjylland og Nordtyskland.

5.3.6 *Sejlplan*

Bedre koordination af sejlplanerne ville give turister bedre mulighed for at komme til og fra øen, og man ville udnytte den eksisterende færgekapacitet bedre.

Godt tilfreds med morgen og aftenafgange, nogle ønskede en senere aftenafgang fra Svendborg. Det er af hensyn til mødeaktivitet, hvor flere oplevede gener ved at skulle gå før mødeslut for at kunne nå færgen. Mange er ofte af sted til møde en gang om ugen – og støder derfor ind i dette problem.

Med Fåborgfærgen er det galt med sejlplanen i vinterhalvåret for Søbyboerne. Det opleves som umuligt at komme til familiefester eller at få folk til øen til fest. Man kan ikke invitere folk lørdag aften eller til barnedåb søndag morgen. Det kræver i hvert tilfælde at der skal arrangeres overnatninger, og folk skal komme lang tid i forvejen.

5.4 Produktion og montage

5.4.1 Generelt

Inden for produktion og montage industrien er 8 virksomheder blevet interviewede, der tilsammen har knap 200 ansatte. Omsætning blev ikke oplyst for manges vedkommende, men ligger formentlig i omegnen af 170 – 180 mio. kr. De falder inden for 3 kategorier: Søfartsindustri, landbrug og maskine- og montageindustri. Karakteristisk for søfartsindustri og maskine- og montageindustrien er at aktiviteterne er meget internationale, mens landbrugsproduktionen leverer til de nationale forarbejdningsystemer.

Alle er enige om at hvad angår leverancer af varer og materialer til virksomhederne på Ærø så fungerer systemet som det er i øjeblikket. ”*Ingen skal brokke sig med 4 færges til øen*”, som en af de interviewede sagde. Alle ser også gerne at forbindelsen til Als bliver opgraderet for at kunne få bedre adgang til/udveksling med det nordtyske og sønderjyske marked.

Søfartsindustrien i Søby skiller sig sammen med en fra landbrugsproduktionen ud mht. ønsker til den fremtidige rutestruktur. Ellers er der i vid udstrækning stort sammenfald i ønskerne til den fremtidige færgesbetjening. Disse ønsker eller anbefalinger tager udgangspunkt i forbedring af vilkårene for personrejser knyttet til erhvervsvirksomhed. Det drejer sig først og fremmest om montage- og serviceteams til danske og udenlandske kunder, mødeaktivitet uden for Ærø, kundebesøg og konsulent- og serviceydelser for de ærøske virksomheder af eksterne .

5.4.2 Frekvens

Alle ønsker sig en større frekvens, helst timedrift. Dette skyldes især omkostningerne forbundet med at have montører og servicemedarbejdere hængende i transportsystemet fordi de skal vente på næste færge, og med at have uden ø's konsulenter og servicemedarbejdere på produktionssystemet (de er timebetalte – og en meget stor del af omkostningerne er ventetid ifm. færgene. Kortere sejltid og højere frekvens vil derfor umiddelbart kunne aflæses på bundlinien.

Desuden opleves det som besværligt at holde kontakt med kunderne, fordi det er besværligt for dem at komme til og fra øen. Her var dog også et modsynspunkt som gik på at bruge øens seværdighed som et attraktionsmoment og en del af markedsføringen af sin virksomhed. Dette kræver naturligvis en større indsats fra en enkelte virksomheds side, men dette kom eftersigende mangefold tilbage i form af goodwill.

Et væsentlig punkt som også blev nævnt af flere er hensynet til at kunne rekruttere kvalificeret arbejdskraft. Højtuddannede personer har som regel en partner som også ønsker ansættelse i en relevant stilling. Da det kan være uhyre vanskeligt at finde på Ærø er det vigtigt at færgesbetjeningen muliggør pendling, således at det bliver mere attraktivt at søge arbejde på øen. En af virksomhederne har et aktuelt problem med at ansætte en økonomidirektør netop af den grund. Bedre frekvens, afgangstider og sejltid er her essentielt. Både Als og Sydfyn nævnes som væsentlige oplandsområder for pendlertrafikken.

Et specifikt problem relaterer sig til transport af meget tidsfølsomme produkter som mælk og dyretransport. Højere frekvens vil give et større udviklingspotentiale for disse produkter.

5.4.3 Pris

Prisen for at sejle med færgerne er generelt set ikke et emne, der optager denne gruppe af interviewede. Det blev dog nævnt at hvis de blev højere end nu kunne der for de landbrugsrelaterede aktiviteter blive problemer med at få dækket transportudgiften gennem de udligningsordninger som findes inden for andelsbevægelsen. Det som er vigtigt er at den samlede omkostning ved transport- og ventetid bringes ned.

En foreslog at prissætte efter storebæltstaksterne, og at anvende prisstrukturen til at optimere kapacitetsudnyttelsen på færgerne.

5.4.4 Kapacitet

Det blev nævnt at det i forbindelse med hastesager kan være svært for reparator/montørhold at komme af sted sidst på eftermiddagen fordi Søbyfærgen er fuld. Herudover er der et generelt ønske om at opgradere ruten til Als.

5.4.5 Rutestruktur

Som anført overfor skiller virksomhederne i Søby sig ud fra de øvrige ved at påpege vigtigheden af at opretholde og udvikle Søby – Fåborg ruten. Deres betragtninger er gengivet her:

Søby-løsningen tager udgangspunkt i følgende argumenter:

5.4.6 Generelle argumenter

- Tid og frekvens er afgørende for forbedring
- Søby – Fåborg ruten er tilstrækkelig kort til at der kunne etableres timedrift eller noget nær timedrift uden at skulle grave render, lave nye kajanlæg, og tilsluttende infrastrukturer
- Der er tilstrækkeligt med vand under kølen til at de store Ærøfærger vil kunne udnytte deres potentiale fuldt ud på den rute. "Ruten i midten" er ikke egnet til de store færger. Mangler vand under køl, er lang og energikrævende.
- Det er synd at belaste Ærøskøbing med tung trafik. Det er bedre at bruge byen som udgangspunkt for pendlertrafikken.
- Størstedelen af godstrafikken skal alligevel forbi Odense, og da afstanden til Odense er mindre end fra Svendborg kommer godstrafik fra Søbykanten hurtigere frem, og gods fra Ærøskøbing vil ikke få længere transporttid ved at skulle til Søby i stedet for.
- Marstal skal ikke ofres ifm. omlægningen af rutestrukturen

5.4.7 Specifikke argumenter for søfartsindustrien i Søby – hvis Fåborgruten nedlægges så:

- Vil kontakt med kunder, besøgende og leverandører blive forringet, fordi det bliver en længere tur at skulle via Ærøskøbing, og ikke mindst bliver det dyrere, fordi man så skal have bil med over.
- For hver person der sendes af sted på opgave uden for Ærø vil det koste 1 ekstra time hver vej. Et typisk arbejdsteam på 3 mand koster således 6 arbejdstimes ekstra hvis der ikke er forbindelse til Fåborg

- Det tætte samarbejde med Fåborg Værft vil ikke kunne opretholdes. I dag sker der stor udveksling af materialer som bare sættes på færgerne og hentes i hver ende af færgeruten.

Mht. dyretransporter anføres desuden at

Ruten Fåborg – Svendborg er mere skånsom for dyretransporter, fordi der er langt færre opbremsninger og sving end på den nuværende Svendborg – Odense rute. Fåborgruten kan tåle at lugte af svin. Man foreslår derfor følgende:

- koncentrerer godstrafikken på Søby, flyt en eller begge færger til søby
- Hurtige passagerforbindelse mellem Ærøskøbing – Svendborg
- Marstal skal have en færge, der kan sejle og er tilpasset behovet.
- Sæt en bedre færge ind til Als

Derudover udtrykkes bekymring om Rantzausminde/skovby-løsningen vil være attraktiv for de unge og pendlerne. De vil typisk være interesseret i færre ikke flere led i transportkæden. Ved at flytte trafikken ud af Svendborg vil der ikke være nogen tidsgenvinst for netop de grupper som måske har størst behov for at afkorte transporttiden.

De øvrige interviewede virksomheder pegede på følgende forhold:

- Timedrift fra Ærøskøbing (flere peger på Rantzaumindeløsning) er umiddelbart det mest rationelle, (hvad skal vi i Fåborg?), men et krav at der er let adgang til motorvej og hurtigtgående busser til Svendborg
- Ruten til Fynshav skal opgraderes (kapacitet og frekvens), men det kræver den rigtige færge – den skal være stabil
- En påpeger at en Rudkøbing forbindelse er vigtig fordi den giver liv og mulighed for pendlere

5.4.8 *Sejlplan*

Kommentarerne her retter sig som for de øvrige grupper vedkommende mod forslag til ændringer på det kortere sigt. De væsentligste kommentarer angik følgende

Væsentligt at tage højde for de nye køre-hviletidsregler i sejlplanerne – ellers kommer vognmændene til at køre med unødvendig overkapacitet

Sejlplanerne (Søby – Fåborg) er ikke optimal for pendling: morgenfærgerne er alt for tidlige, og der er ingen om eftermiddagen, der passer med normal arbejdstid.

Sejlplanerne skal koordineres bedre så der ikke bliver overlap og huller.

5.4.9 *Andre råd*

Under interviewene kom der også en række andre råd til færgebetjeningen:

- ”Hot spots” på færgerne ville være et plus, så man kunne side at arbejde undervejs.
- Traktor burde koste det samme som en bil
- Betalingssystemet på færgerne fungerer ikke godt – mange dobbeltbookinger.
- Bus-systemet burde fungere sammen med færgerne

5.5 Sygehus og redningstjeneste

5.5.1 Generelt

Sygehus- og redningsberedskabet på Ærø omfatter ca. 100 personer, heraf er 6 pendlere. Herudover kommer en del løse vikarer plus en fast konsulent fra Svendborg. Alle pendler fra Fyn til Ærø. Sygehus og redningstjenesten er naturligvis en kritisk funktion på Ærø og har nogle helt særlige problemstillinger som derfor er behandlet særskilt. Der er interviewet 5 personer i alt og fremstillingen neden for repræsenterer det samlede billede af disse personers bidrag.

Færgebetjeningen er diskuteret i forhold til følgende aktiviteter: materialeflow til og fra sygehuset, pendling og rekruttering af medarbejdere, arbejdsrutiner på sygehuset, transport af patienter til ambulans behandling fra Fyn til Ærø og den anden vej, udrykning og hastetransporter. Det er karakteristisk at arbejdsgange og rutiner både internt på sygehuset og mht. de eksterne relationer i vid udstrækning er indrettet efter den nuværende færgebetjening. Det mærkes når færgen i Ærøskøbing er i dok. I disse perioder er flowet af materialer (fx blod- og urinprøver, eller andre tidsfølsomme materialer) og patienter kraftigt forstyrret, og derfor erstattes de almindelige rutiner med ad hoc rutiner og megen ekstra kommunikation mellem de mange forskellige led, der indgår i hele forløbet omkring indlæggelse, behandling og udskrivning. Aktivitetsniveauet på sygehuset falder derfor i dokperioderne.

Der er et helt naturligt tæt samarbejde mellem sygehuset og redningstjenesten, og derfor er der også i stort omfang sammenfald på en række områder mellem de synspunkter der er blevet fremsat. Som for de fleste andre varemottagere, oplever sygehuset ingen problemer med forsyningen af de varer, pakker og materialer, der skal til for at få driften til at fungere. Det kritiske element er transport af personer – både personale og patienter.

5.5.2 Frekvens

Det er karakteristisk, at det er ikke sejltiden der fokuseres på, men frekvensen i afgang. Øget frekvens opfattes som det mest kritiske element i en fremtidig færgebetjening. Det skyldes en række forhold som er tæt forbundet med ønsket om at optimere flowet af personale og patienter, og at tiltrække tilstrækkeligt kvalificerede medarbejdere til fremtidens sygehusvæsen på øen:

5.5.3 Udrykning og hastetransporter

Udrykning og hastetransporter er i sagens natur uforudsigelige, og derfor sværere at planlægge. Derfor har redningstjenestens biler altid førsteret til færgen uanset hvornår og hvor de ønsker at sejle over. Med den type transport sejles der over med den først mulige afgang – uanset hvorfra. ”Lige nu er der megen køren rundt”. Det vil lette planlægning og reducere omkostningerne hvis der blev etableret timedrift i Ærøskøbing, hvor sygehuset ligger. Så vil det altid være en fordel at sejle ud derfra. I akutte tilfælde benyttes øens helikopter – især om aftenen hvor der også mangler afgang. Her vil man også kunne erstatte nogle af disse flyvninger med færge.

Ved den slags transporter er der typisk 2 mand af sted fra redningstjenesten + specialuddannet personale fra sygehuset. Jo mindre ventetid og transporttid, der er jo færre udgifter bindes i folk med høje timelønninger, og jo mindre skal det samlede beredskab være både ved sygehus og redningsvæsen. Der er ofte 2 vogne i omløb, og derfor betyder frekvens og afgangstidspunkter utroligt meget for beredskabets samlede omkostninger. Desuden vil redningstjenesten kunne udnytte sin vognpark betydeligt bedre.

5.5.4 *Ambulatoriekørsel*

Ambulatoriekørsel handler først og fremmest om at bringe og hente patienter til ambulat behandling forskellige steder. Fynboere kommer til Ærø, og ærøboere kommer til Fyn for at få specialbehandling. De skal selvfølgelig også hjem igen. Her er der i langt større udstrækning tale om planlagte transporter i ”almindelige” vogne med 1 chauffør, som typisk starter med at samle folk op nordfra og sejle ud med Marstalfærgen. De kører hverdage inden for almindelig arbejdstid og turene er tilpasset færgeafgangene. Der er i øvrigt meget stor tilfredshed med færgebetjeningen inden for de nuværende rammer.

For de ambulante patienter fra Fyn (forholdsvis mange) som har tid om formiddagen, må de med den tidlige færge kl. 7:30 – uanset om de først har tid kl. 11:45, fordi der ikke er tilstrækkelig frekvens i afgangene. Det opleves som dårlig service overfor sygehusets patienter.

5.5.5 *Rekruttering, pendling og videreuddannelse*

Et sygehus er en videnstung arbejdsplads. Derfor er det naturligvis afgørende for sygehusets fremtidige udvikling at det kan tiltrække den nødvendige kvalificerede arbejdskraft, dække de midlertidige ”huller” med vikarer, og i det heletaget sørge for at medarbejderne løbende kan holde den faglige viden ajour. Sygehuset kæmper i dag med at lykkes i alle disse forhold. Det er meget svært at tiltrække højtuddannede folk til øen, pga. manglende afgang og lang sejl tid mellem Svendborg og Ærøskøbing. Dette gælder også for pendlere og vikarer fra de specialiserede bureauer. Af samme grund vægrer mange sig fra at tage på længerevarende videreuddannelse.

5.5.6 *Mødeaktiviteter og integration*

Ærø Sygehus indgår som en integreret del af det regionale sygehusberedskab. Derfor er der stor mødeaktivitet hvor sygehusets ledelse ofte mødes med kolleger på Fyn og Jylland. På linie med de øvrige brancher med stor mødeaktivitet uden for øen opleves den manglende frekvens og lange sejl tid som noget der lægger beslag på mange uproduktive ressourcer – dyre, højtuddannede medarbejdere, der bruger megen tid på at vente. Det er tilsyneladende svært at få det øvrige sygehusvæsen til at forstå de særlige koordinationsproblemer det giver at få Ærø integreret i det regionale system. Dette problem er blevet nævnt af alle interviewede.

5.5.7 *Pris*

Der var ingen kommentarer hvad prisen på færgetrafikken angik.

5.5.8 *Kapacitet*

Der opleves heller ikke kapacitetsproblemer med den nuværende færgebetjening – der er altid plads...

5.5.9 *Rutestruktur*

Det er oplagt, at med sygehusets placering i Ærøskøbing og samarbejdet med sygehuset i Svendborg er det naturlige valg for sygehus og redningstjeneste timedrift til Svendborg, med let adgang til motorvejsnettet. Denne løsning forventes i vid udstrækning at afhjælpe de problemer som er beskrevet under afsnittet om frekvens.

5.5.10 Sejlplan

En bedre fordeling af afgangstiderne fra Fyn og Langeland vil alt andet lige give bedre muligheder for at komme tilbage til Ærø, og reducere venteomkostningerne. I øvrigt undrede det flere at busserne på Ærø ikke er tilpasset færgeafgangene. Det ville måske reducere behovet for transport af patienter til ambulans behandling.

5.5.11 Andre råd

Det blev foreslået at der etableres et hot spot på færgen så der er internetadgang og mulighed for at arbejde undervejs på færgen. Derved kan noget af spildtiden reduceres.

5.6 Turisme, idræt og fritid og erhvervsudvikling

5.6.1 Generelt

Denne interview er lidt af en samlekasse. Men fritidsindustrien og erhvervsudvikling på Ærø ses ofte som to sider af samme sag. Og i hvert tilfælde kan man sige at de interviewede deler synspunkter et langt stykke hen ad vejen. Karakteristisk for denne gruppe er synspunktet om, at der skal være størst mulig fleksibilitet for alle typer transport. Det betyder, at infrastruktur, færger og den kollektive trafikbetjening skal hænge sammen både på Ærø og på Fyn, Langeland og Als. Den samlede trafikbetjening skal understøtte øens erhvervsudvikling, bevare øens egenart, og styrke båndene mellem øboerne og deres personlige relationer uden for øen. Mht. erhvervsudviklingen peges, der på at følgende industrier skal udvikles: den maritime industri, energi- og uddannelsessektoren, og fagturisme. Det anses desuden for særdeles vigtigt at gøre det mere attraktivt for øens unge at blive længere på øen, og efterfølgende at vende oftere tilbage i længere tid, fordi de skaber dynamik og liv. Den fremtidige færgebetjening skal understøtte denne udvikling.

På linie med de øvrige interviewede erhvervsvirksomheder er der ingen problemer med den nuværende drift ift. vareforsyningen. Især idrætsklubberne tilrettelægger deres aktiviteter efter sejlplanerne. Kampprogrammet lægges så de turneringskampe som ærøske hold er involveret i kan afvikles på en sådan måde at holdene uanset om de kommer fra Fyn, Langeland eller Ærø kan komme til og fra inden for en rimelig tidsmæssig ramme.

5.6.2 Frekvens

Højere frekvens i afgang vil kunne lokke flere en-dages turister til, og afhjælpe nogle af de kapacitetsproblemer, der i dag er i juli-august måned. Frekvens og kortere sejltid opfattes som en væsentlig forudsætning for dels at holde på de unge længere og dels at få dem ofte over til familien på øen.

For de erhvervsaktive i turistbranchen fylder mødeaktiviteter meget. Derfor vil en højere frekvens også give mindre ventetid. Det kan også være svært at få folk til møder på øen pga. at det opleves som besværligt at komme til og fra. En lignende problemstilling har idrætsklubberne, som angiver at der bliver ikke afholdt det antal stævner og turneringer på Ærø som der ville have gjort, hvis frekvensen havde været højere og prisen lavere.

Desuden oplever klubberne på Ærø at kampmodstandere ikke møder til kamp, fordi det er for besværligt og dyrt. Selvom der i sådanne tilfælde gives bøde opvejer bødens størrelse slet ikke den besparelse der er ved ikke at tage af sted.

Det er ganske mange rejser der er tale om. Hvis man antager at Marstal og Ærøskøbing idrætsklubber har 25 hold i alt involveret i turneringsaktiviteter skal de typisk af sted på 10 ture hver i hver sæson, og et tilsvarende antal for modstanderholdene. Det svarer altså til 500 dobbeltture med et helt hold på typisk 15 mand i alt.

5.6.3 Pris

Det påpeges at det især for familierne er meget dyrt at tage til Ærø. Det mærkes også som en barriere ift. køb af ejendom på øen. [Det på trods af at huspriserne formentlig også afspejler Ærø's nuværende tilgængelighed og prisniveau, red.].

Indførelsen af Ø-kort for fritidshusejerne har været en god forretning for øen som sådan, i det de efter indførslen i 1999 kommer oftere på øen end tidligere, og dermed lægger flere penge end før. Generelt opfattes færgepriserne ikke at være et problem for turismen. Dette hænger også sammen med at den type turister man gerne vil satse på i fremtiden ikke til-

lægger den så stor betydning at det vil få betydning for om man kommer til Ærø eller ej. Som en konsekvens af prisens betydning for turneringsdeltagelsen giver kommunerne et rejsetilskud til de ærøske hold ligesom klubber på begge sider få tilskud fra Fyns Boldspil Unions såkaldte Ærø-pulje.

Bowlingklubben har taget den yderste konsekvens og dækker fuld ud rejseudgifterne for både egne og besøgende hold. Det har fået antallet af aflysninger til at dale drastisk.

5.6.4 Kapacitet

Fredag eftermiddag i sommerperioden er det håbløst at komme med. Der er ikke plads på færgerne når turisterne kommer om fredagen og når de skal hjem om søndagen. Kolliderer fx også med højskolernes sommerprogrammer, hvor den store udskiftningsdag er fredag.

Turistindustrien skal arbejde på at forlænge turistsæsonen. Det vil give flere passagerer på årsbasis og dermed en bedre udnyttelse af den nuværende færgkapacitet (og dermed mindske behovet for at optimere færgedriften – lyder et af argumenterne).

5.6.5 Rutestruktur

Som udgangspunkt skal de ruter der er i dag opretholdes. Det giver den størst mulige fleksibilitet for turisterne anføres det. Det er en attraktion i sig selv med de mange "veje" til og fra Ærø. Bruges flittigt af turisterne og i markedsføringen af Ærø's turistindustri. Selve sejlturen betragtes også som en attraktion i sig selv. Derfor er der ud fra en turistmæssig betragtning ikke meget vundet ved at indføre hurtigtgående passagerfærger – tværtimod, mener flere af de interviewede.

Færgerne bringer folk og liv til byen. Det giver ekstra omsætning i detailhandel og på hotellerne. Det handler også om følelser og livskvalitet for de lokale. En lukning af Rudkøbingfærgen vil betyde indtægtsnedgang med det samme for forretningslivet i Marstal, anføres det. Denne problemstilling nævnes først og fremmest af folk fra Marstal. Det er vel også karakteristisk at det især er i Marstal at der er liv i havnen.

Et par af de interviewede er dog åbne for mulige ændringer: Skal rutestrukturen ændres skal det ske ud fra en begrundelse om at sætte i gang, at udvikle, og ikke ud fra besparelsseshensyn. Der skal være markante forbedringer før det retfærdiggør forandringer. Det vil fx sige reel timedrift. Ellers handler det om at optimere det system vi har i dag. Dyr, lang og besværlig transport begrænser turismen og idrætsklubbernes aktiviteter, og mulighederne for at få familie og fraflyttede børn på besøg.

En hurtigfærgeløsning fra Ærøskøbing til Svendborg er ikke optimal ift. rejser til kampe, da de foregår med bil.

Alle er enige om, at ruten til Als skal opgraderes så tyske kunder får lettere adgang til Ærø. I øvrigt er der ellers stor tilfredshed blandt idrætsklubberne med den nuværende struktur.

5.6.6 Sejlplan

Det var kun idrætsklubberne som havde direkte kommentarer til sejlplanerne. Man er glade for de sidste afgang i sommerhalsåret, men det ville være rart om der også kunne være en om lørdagen. Så ville det passe bedre ift. kampprogrammer og lørdagsturneringer.

5.7 Uddannelse og undervisning

5.7.1 *Generelt*

Der er interviewede ledere fra 5 skoler (efterskoler, højskoler og navigationsskolen i Marstal), der i det almindelige skoleår tilsammen huser omkring 350 elever og ca. 90 faste lærere og teknisk-administrativt personale. Det er en ret homogen gruppe, som rekrutterer elever fra hele landet og med en del pendlende lærerkræfter. En af efterskolerne har udelukkende anviste elever og har derfor ikke de samme rekrutteringsproblemer mht. elever som de øvrige. Dette giver lidt andre præferencer.

Det er karakteristisk for de skoler, som ligger i nærheden af Marstal og Ærøskøbing havne, at færger og havnen indgår som en central del af skolernes måde at kommunikere med omverdenen på: de er en vigtig del af skolernes image – når man rejser til Ærø lægger man det ”normale liv” bag sig for at koncentrere sig om undervisningen og livet på skolen. Derfor indgår modtagelse og afsendelse af elever også som en væsentlig del af skolernes ritualer.

Generelt var der tilfredshed med den nuværende betjening, og skolerne har i vid udstrækning taget højde for færgedriften i planlægningen af aktiviteterne.

5.7.2 *Frekvens*

Frekvens er ikke en væsentlig parameter for skolerne.

5.7.3 *Pris*

Generelt er der stor tilfredshed med at eleverne på de lange kurser kan få ø-kort på linie med fastboende. Der er lidt forskel på om skolernes elever på de korte kurser kan få rabat eller ej, ligesom der også er forskel på de rabatordninger, der gives til elever på de længere kurser. Alligevel ønsker flere generelt lavere priser. For Ærø Efterskole er prisen ikke en problemstilling, da det indgår i betalingen for de henviste elever.

Der er tilsyneladende også forskel på om de skoler, der har korte kurser, kan få rabatter til deres elever. De som kan få er glade for det. Skoler med korte kurser har desuden et ønske om at kunne tilbyde kurser hvor færgeturen var inkluderet i kursusafgiften, men det kræver større kundeorientering fra færgeselskabernes side.

Endelig har enkelte skoler et stort kontingent af gæstelærere – især om sommeren, som ikke på samme måde som de faste lærere har mulighed for rabat. Det er så en ekstra omkostning for skolerne, fordi det er dem som betaler for lærernes rejser. Derfor er ønsker de særlige rabatordninger for disse lærere.

5.7.4 *Kapacitet*

Der var ikke nogle specifikke kommentarer til færgernes kapacitetsproblemer.

5.7.5 *Rutestruktur*

Som før antydtes bruges Ærø's status som en ø meget aktivt i skolernes markedsføring, som en af lederne udtaler: ”Byg en bro og vi går konkurs”. Især for de skoler som ligger tæt ved en havn opfattes det som en stor fordel at besøgende og kursister på korte kurser kan parkere bilen i Svendborg eller Rudkøbing og gå fra borde op til skolen på Ærø. Det reducerer de besøgendes omkostninger væsentligt. Skolerne ville derfor gerne beholde den nuværen-

de færgestruktur. Der var dog enighed om hele vejen rundt at forbindelserne til Als bør forbedres væsentligt. Det vil give større adgang for potentielle kursister fra det sønderjyske og nordtyske område.

5.7.6 *Sejlplan*

Skolerne tilrettelægger deres program bl.a. efter færgernes sejlplaner. Men for forbindelsen til Als er det ikke muligt at få det til at hænge ordentligt sammen, anføres det af skolerne. Der skal være flere afgang og hver dag – også i vinterhalvåret. Skolerne er glade for de tidlige og sene afgang – de sene kan måske være senere endnu. Derudover efterspørges bedre koordination af færgerne, så der ikke er samtidige afgang og huller i sejlplanen.

Derudover peger skolerne på sammenhængen mellem færgeafgang og det øvrige kollektive transportsystem. For de unge kursister opfattes dette aspekt som kritisk. Busserne på Ærø hænger ikke sammen med færgerne ”busserne er helt katastrofale” som en af skolelederne sagde. Der er også problemer med at komme videre i Fåborg. Her bliver også advaret mod løsninger som indebærer indsættelse af et ekstra led i transportkæden (læs: Rantzaustrafik el. Skovballe løsning) mellem færgeleje og Svendborg.

6 Rejsetider

Der er valgt i alt 14 eksempler ud:

Bilrejser

- 1.Ærøskøbing-Svendborg
- 2.Marstal-Svendborg
- 3.Søby-Svendborg
- 4.Søby-Faaborg
- 5.Ærøskøbing-Odense
- 6.Marstal-Odense
- 7.Søby-Odense

Kollektiv-trafik

- 1.Ærøskøbing-Svendborg
- 2.Marstal-Svendborg
- 3.Søby-Svendborg
- 4.Søby-Faaborg
- 5.Ærøskøbing-Odense
- 6.Marstal-Odense
- 7.Søby-Odense

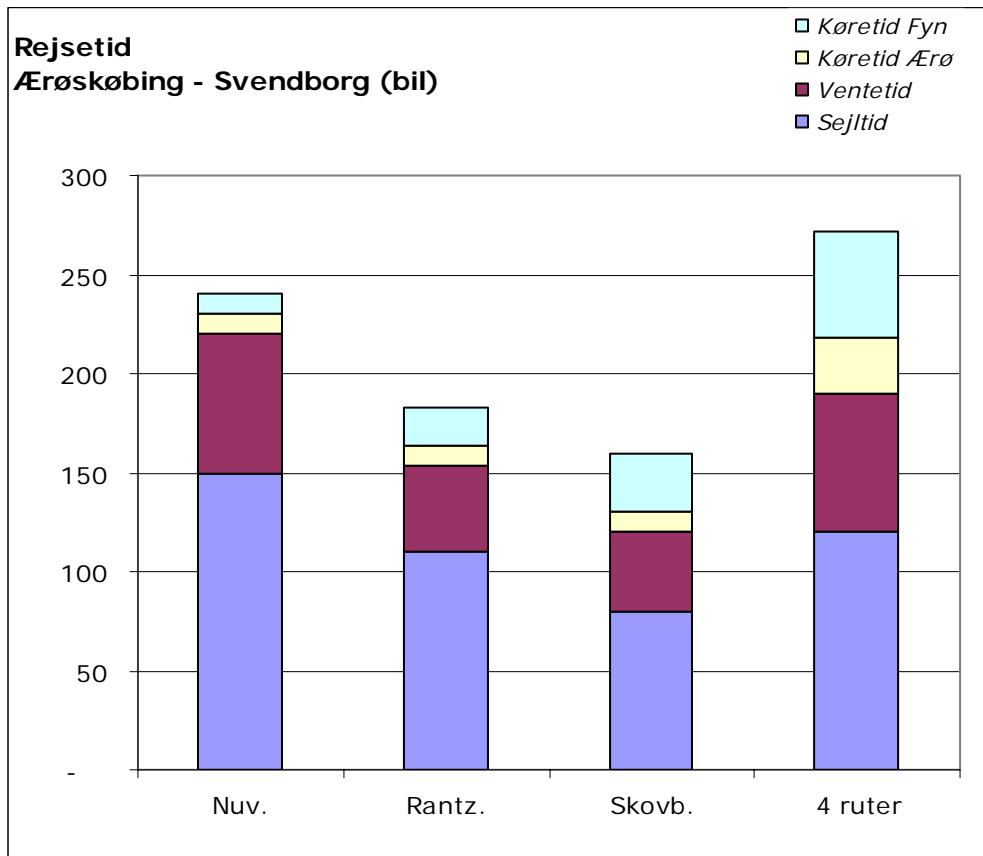
Rejsetiderne er opgjort for rejser frem og tilbage.

Rejsetiden er fordelt på:

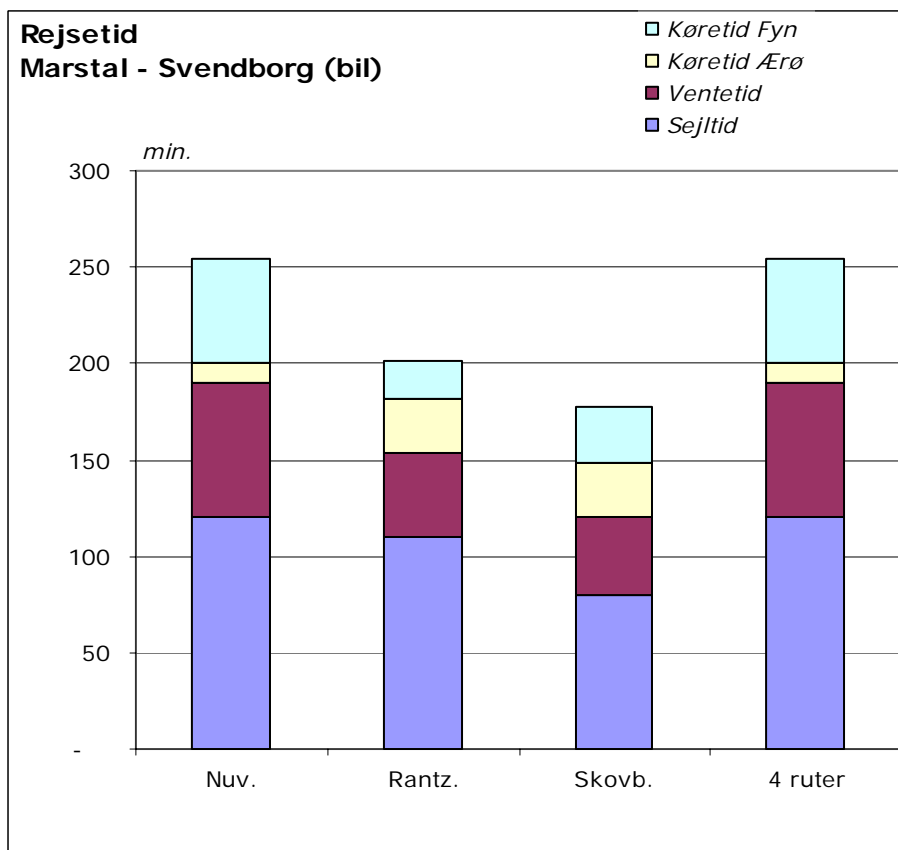
- Transport på Ærø
- Ankomsttid før afgang
- Skjult ventetid
- Sejltid på færge
- Køretid på Fyn

På de følgende sider, er for alle 14 eksempler vist den samlede rejsetid i de 4 scenarier.

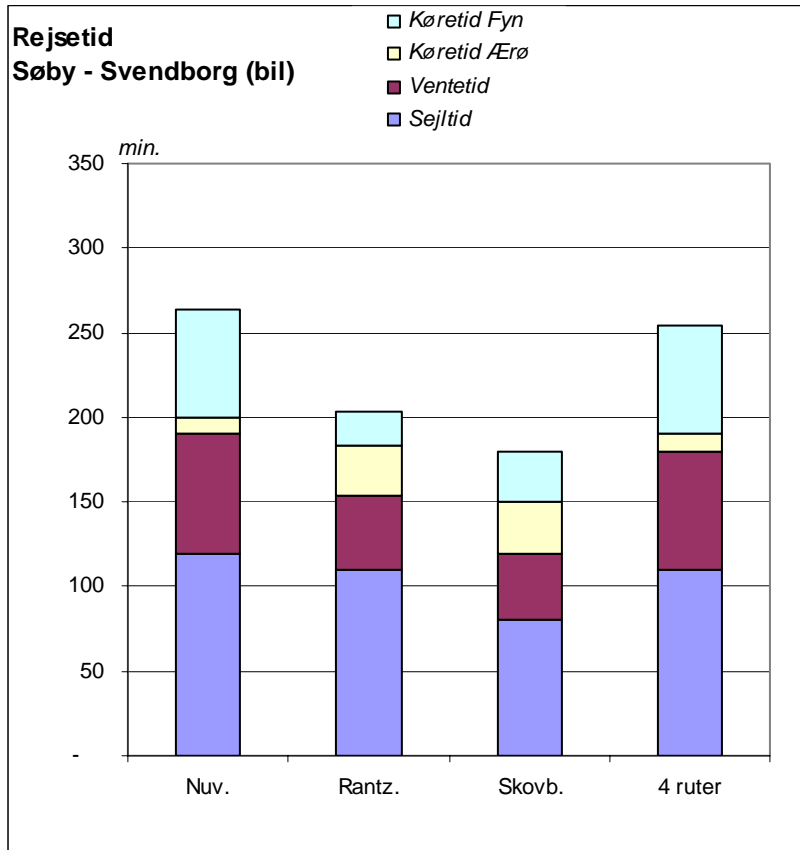
Figur 10. Bilrejse. Ærøskøbing - Svendborg



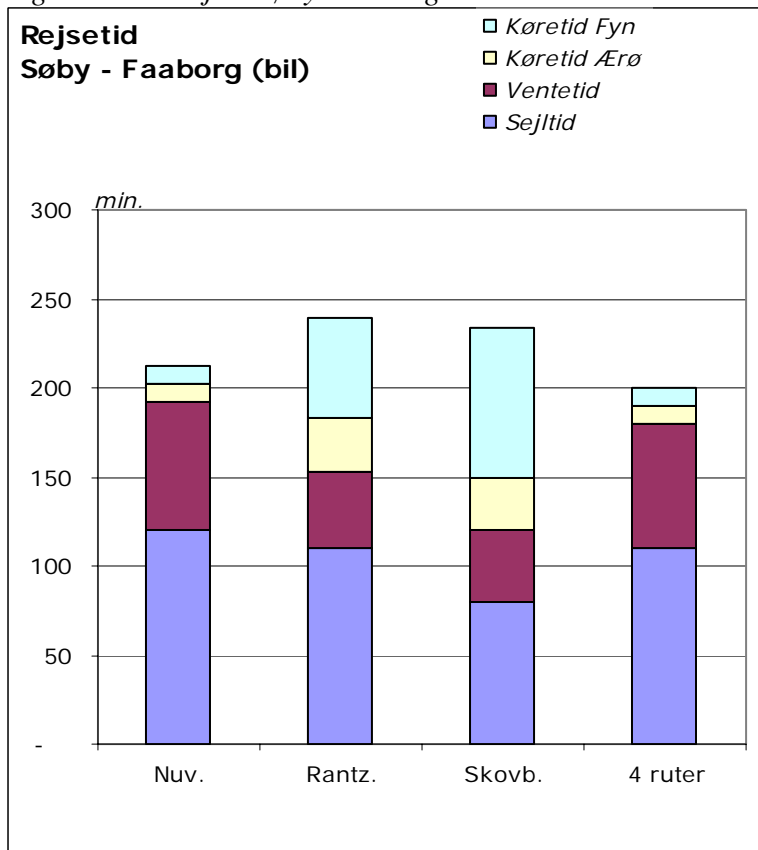
Figur 11. Bilrejse. Marstal -Svendborg



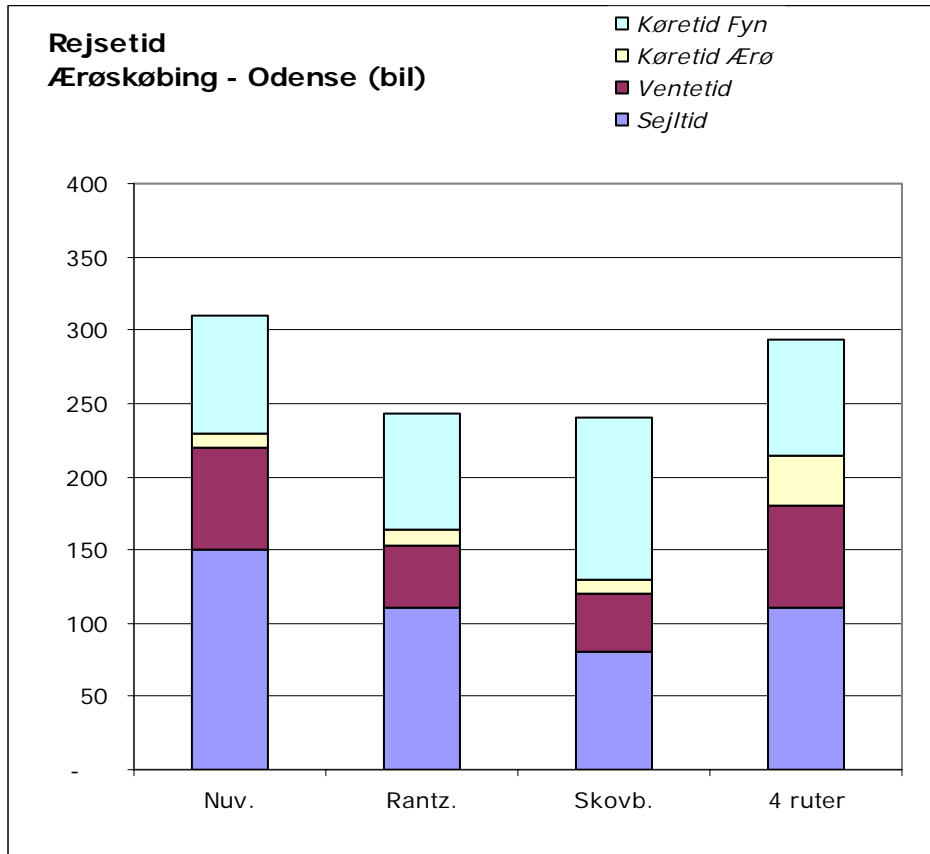
Figur 12. Bilrejse. Søby - Svendborg



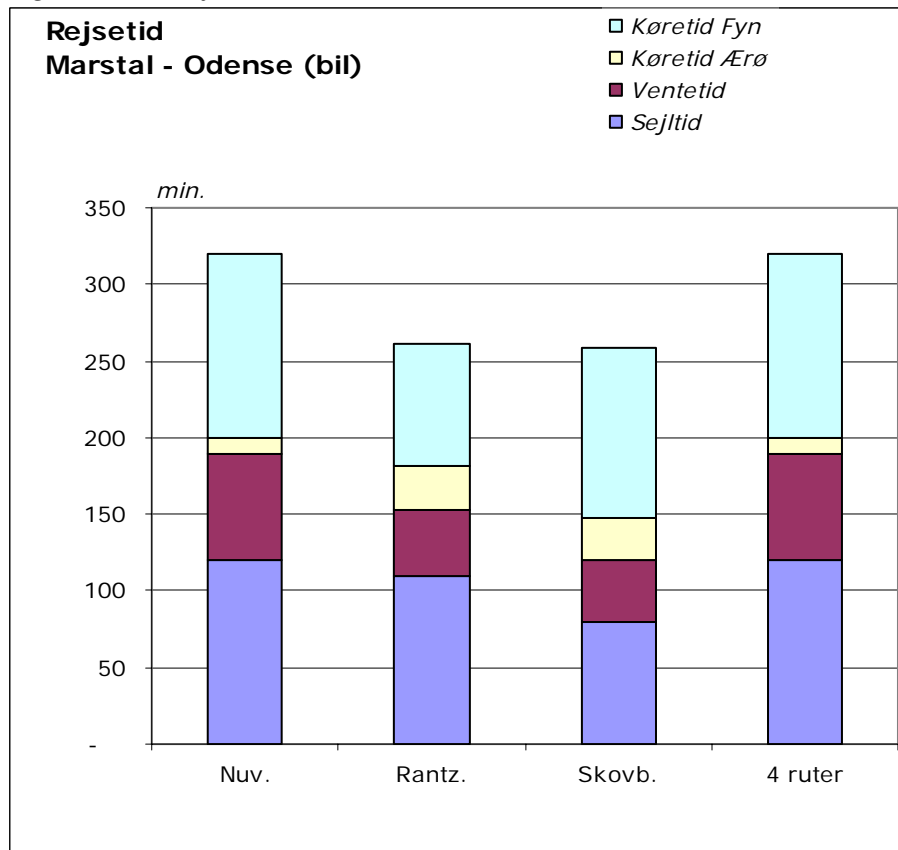
Figur 14. Bilrejse. Søby - Fåborg



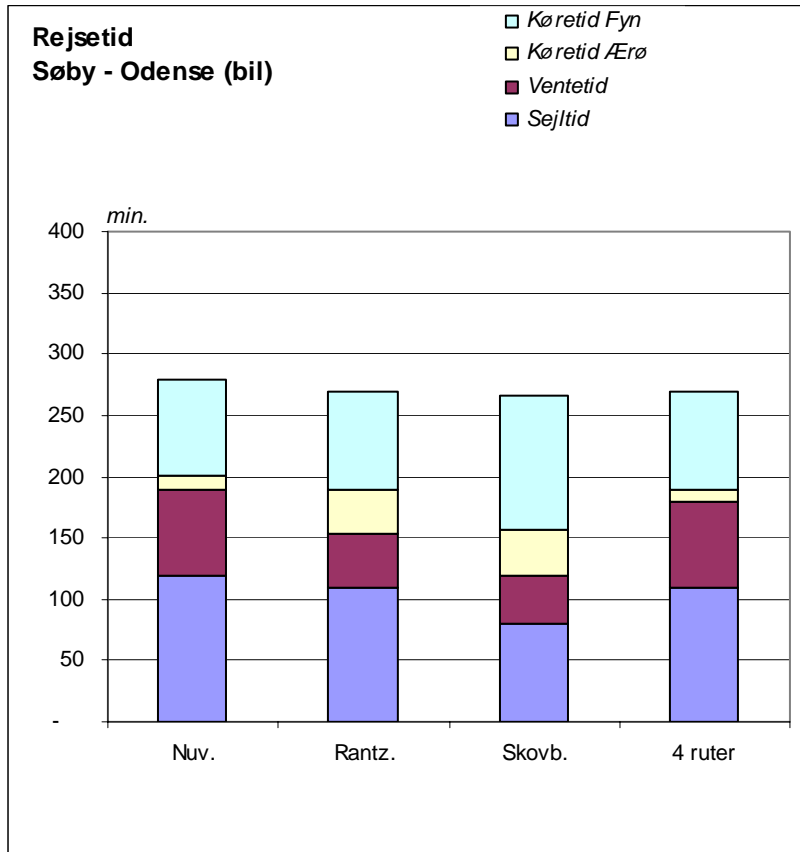
Figur 15. Bilrejse. Ærøskøbing - Odense



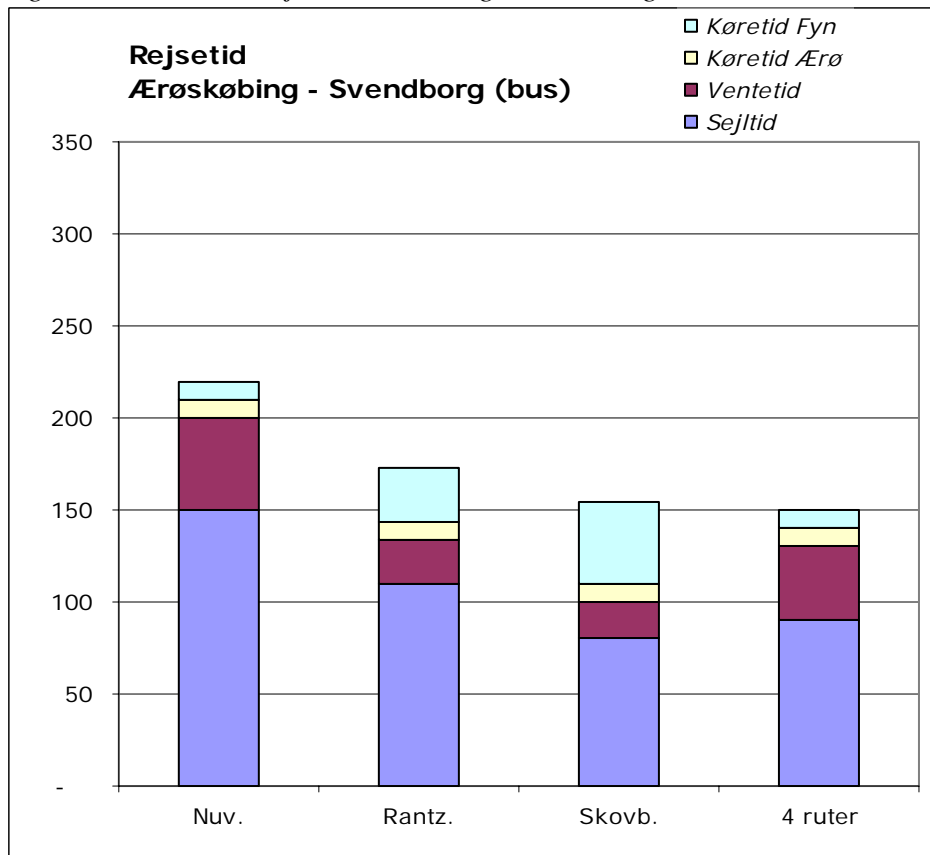
Figur 16. Bilrejse. Marstal - Odense



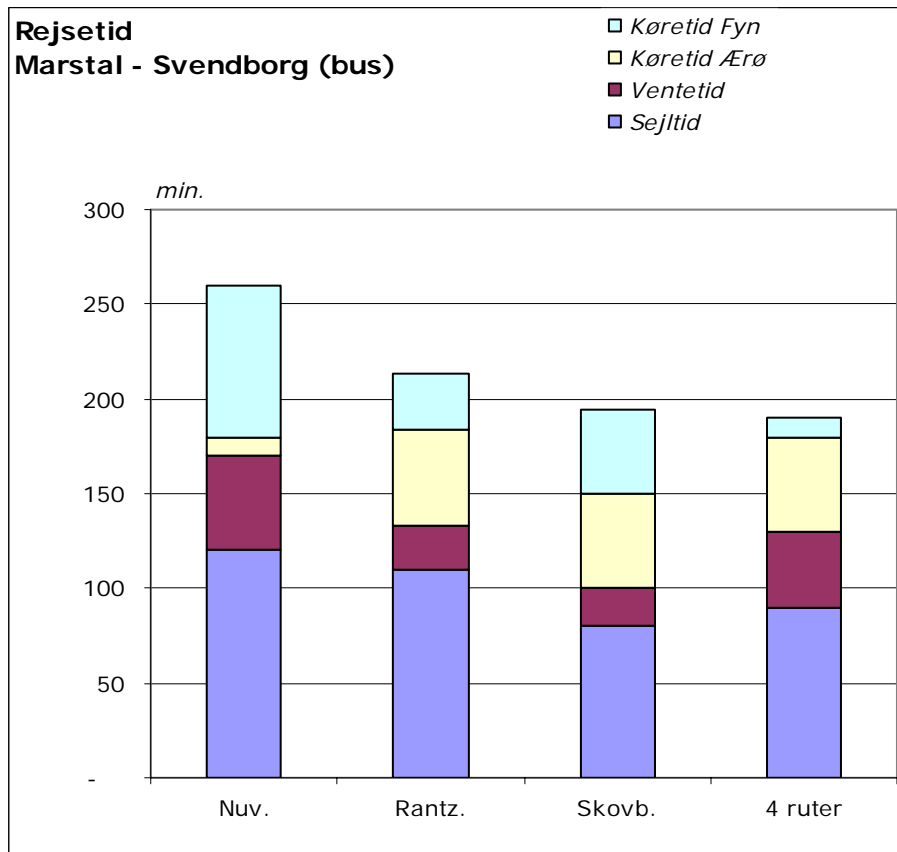
Figur 17. Bilrejse. Søby - Odense



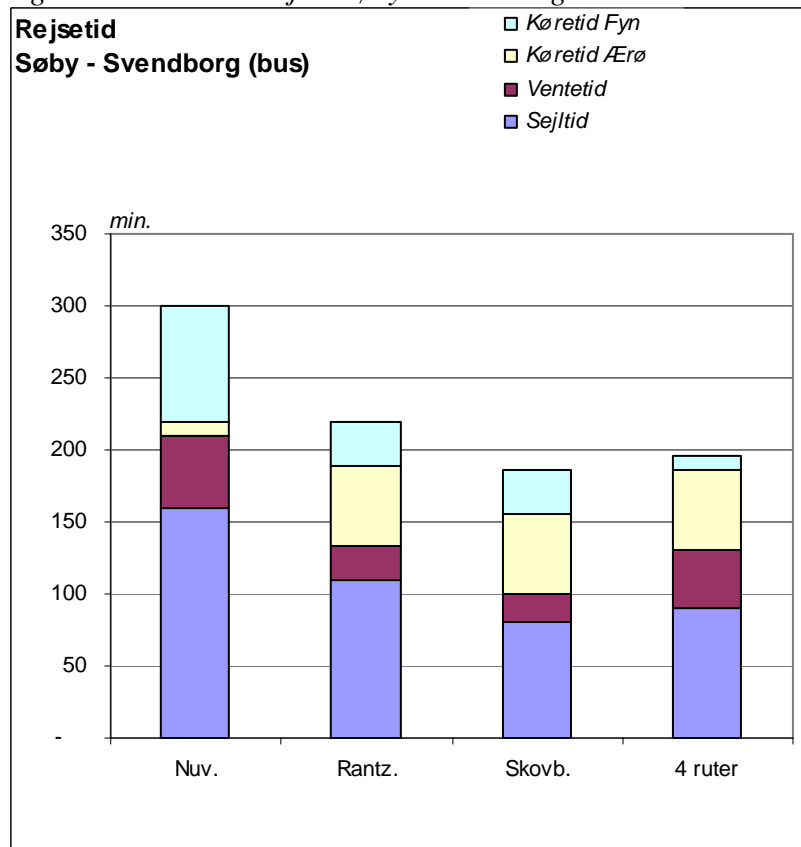
Figur 18. Kollektiv rejse. Ærøskøbing - Svendborg



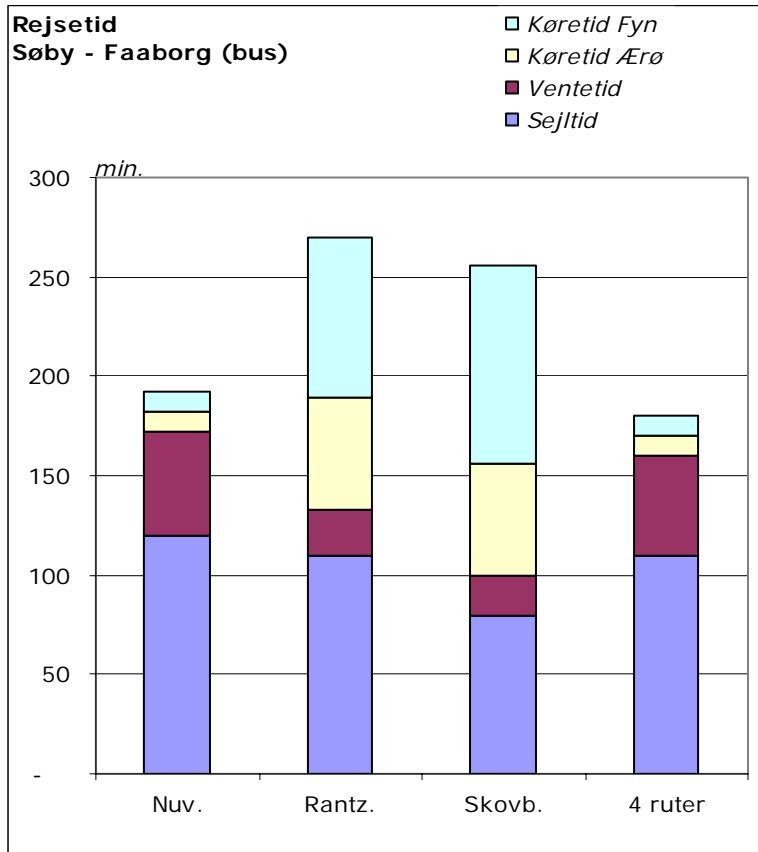
Figur 19. Kollektiv rejse. Marstal - Svendborg



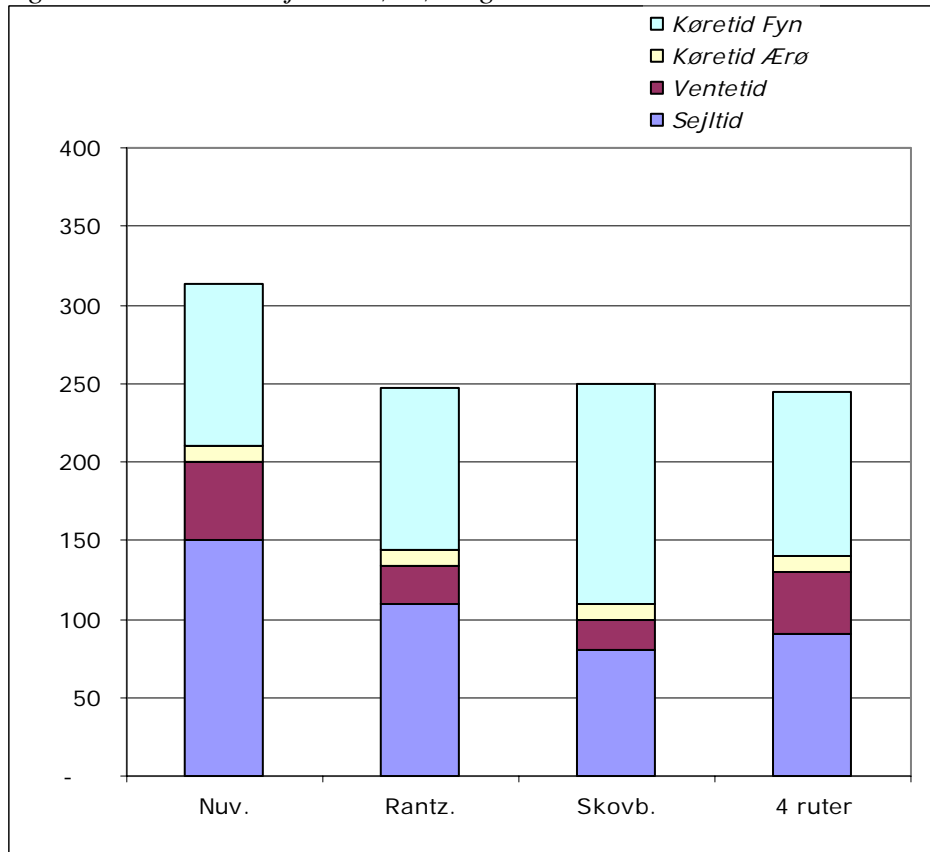
Figur 20. Kollektiv rejse. Søby - Svendborg



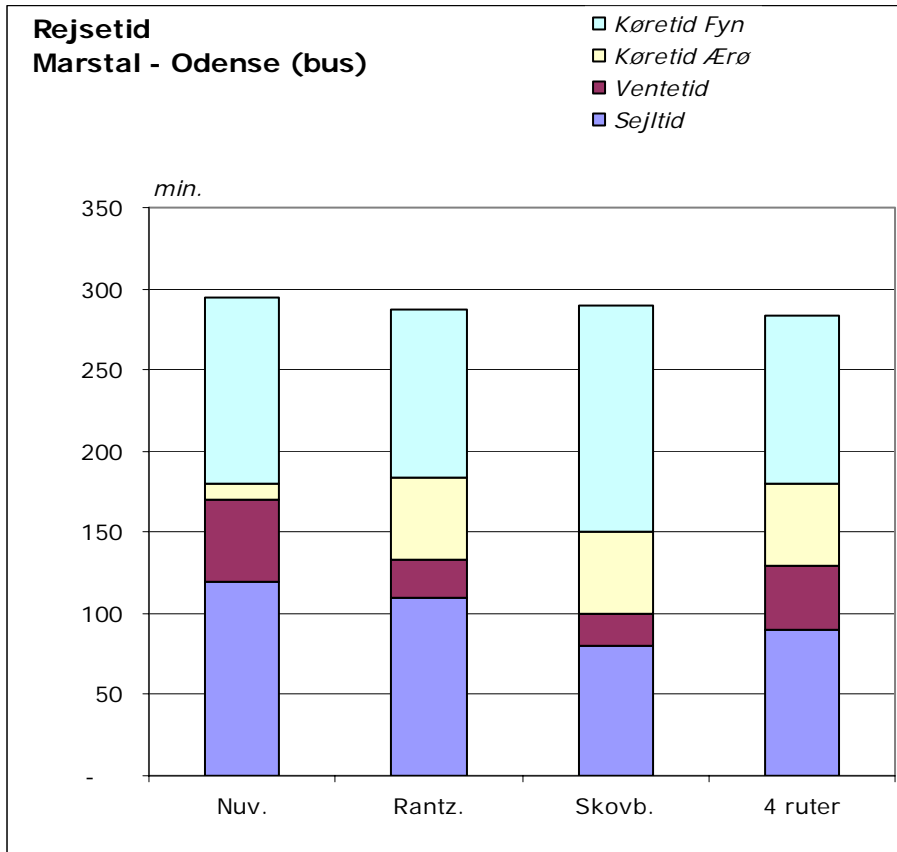
Figur 21. Kollektiv rejse. Søby - Fåborg



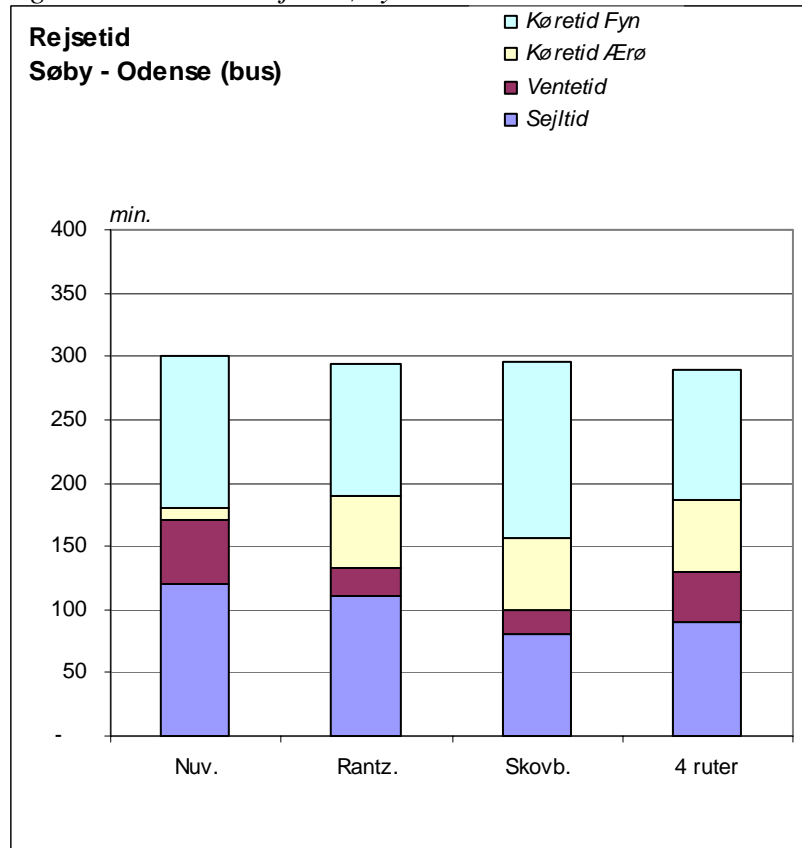
Figur 22. Kollektiv rejse. Ærøskøbing - Odense



Figur 23. Kollektiv rejse. Marstal - Odense



Figur 24. Kollektiv rejse. Søby - Odense



7 Forudsætningerne for opgørelsen af driftsøkonomi

Scenarie 1: Nuværende struktur

Budgettet for dette scenarie er dannet på grundlag af de eksisterende budgetter for 2005 for henholdsvis Ærøfærgerne A/S og Søby-Mommark Ruten.

Budgetterne er tilrettet ud fra de på nuværende tidspunkt kendte ændringer i forudsætningerne.

- Tilskud indeholder det tilskud Ærøfærgerne modtager i henhold til kontrakten samt **den betaling** Søby-Mommark ruten modtager for overførsler på ø-kort.
- Indtægts siden er direkte overført fra de respektive budgetter. Selv om nogle udgifter er reguleret op er der ikke foretaget opskrivning af indtægterne og der er ikke reguleret for det indførte olietillæg mens olieudgiften er reguleret for merprisen.
- Vareafgifter indeholder de for Ærøfærgerne budgetterede vareafgifter samt et skønnet beløb pr. budgetteret enhed for Søby-Mommark Ruten.
- Charterhyren er den leje Ærøfærgerne betaler til DÆT for leje af færgerne.
- Lønninger indeholder løn, feriepenge og pensioner m.v. og er fratrukket forventede refusioner.
- Olieprisen er den budgetterede oliepris, korrigeret til den aktuelle oliepris pr. 03.06.2005.
- Reparation og vedligeholdelse er de budgetterede udgifter i henhold til årets vedligeholdelsesbudget. For Søby-Mommark Rutens vedkommende indgår en forholdsmæssig del af udgifterne til skibets klasning som finder sted hvert 5. år. Da der i de andre scenarier er budgetteret med forventningerne til de kommende år, er der er af sammenligneligheds hensyn også i dette scenarie foretaget en tilsvarende regulering.
- Skibsafgifter er de budgetterede afgifter i budgetterne.
- Sikkerhed udgør Ærøfærgernes budgetterede udgifter til classeselskaberne, søfartsstyrelse og vedligeholdelse af redningsmateriel. Søby-Mommark Rutens udgifter hertil er indeholdt i reparationsudgifterne. Her er foretaget samme sammenligneligheds tilpasning som under reparationer.
- Forsikringsudgifterne er for Ærøfærgernes vedkommende de budgetterede tal korrigeret til de faktiske præmier, mens Søby-Mommark Rutens er de budgetterede tal.
- Færgelejer indeholder Ærøfærgernes budgetterede udgifter til leje af færgelejerne samt den løbende vedligeholdelse.
- Øvrige færgeudgifter er bl.a. udgifter til strøm, vand, billetmaskiner og venteværelser m.v.

- De administrative lønudgifter indeholder udgifterne til løn og pensioner fratrukket ner.
- Moms og afgifter er Ærøfærgernes ikke fradragsberettigede momsdel samt lønsumsafgift. For Søby-Mommark Rutens vedkommende udgør beløbet udelukkende lønsumsafgift mens den ikke fradragsberettigede momsdel er indeholdt i de enkelte poster.
- Øvrige indeholder telefon, kontorartikler, EDB og salgsudgifter m.m.
- Afskrivninger er årets budgetterede afskrivninger.
- Havarier og krav er de budgetterede udgifter til disse poster.

Scenarie ”Rantzuasminde” og Scenarie ”Skovballe”:

Som udgangspunkt for budgetterne for disse scenarier er det korrigerede budget for nuværende struktur anvendt. Budgetterne er korrigeret til de faktiske forhold efter scenariernes indhold.

- Statistik
Uændret i forhold til budgettet for nuværende struktur.
- Tilskud indeholder det tilskud Ærøfærgerne modtager i henhold til kontrakten samt **den betaling** Søby-Mommark ruten modtager for overførsler på ø-kort.
- Indtægter og vareafgifter er forudsat uændret. Selv om nogle udgifter er reguleret op er der ikke foretaget opskrivning af indtægterne og der er ikke reguleret for det indførte olietillæg, mens olieudgiften er reguleret for merprisen. Vareafgifterne skønnes at være stort set uændret, uanset hvilken havn der anløbes, og da overførslerne til de enkelte havne vil bero på et skøn / en forventning, ligesom Fynshavs vareafgift er ukendt, er disse budgetteret uændret.
- Charterhyren er budgetteret til indeværende års udgifter for de kendte færger.
- Lønninger m.v. er udregnet på grundlag af de beregnede mandskabsforudsætninger ud fra fartplansforslagene.
- Olieudgifter er udregnet på grundlag af beregnede mængder for de enkelte scenarier og til dagens pris (2965).
- Reparation og vedligehold er for de nuværende færger kalkuleret som et gennemsnit af de faktiske udgifter for 2003 og 2004 samt de budgetterede udgifter for 2005 tillagt en skønnet merudgift af hensyn til skibenes alder. Det må endvidere påregnes, at ved fortsat brug af M/F SøbyFærgen, hvilket er forudsat i disse scenarier, vil det sandsynligvis kræve fornyelse af hovedmaskineriet indenfor en overskuelig år-række, ligesom der i 2008 vil komme krav af en ukendt størrelse. Disse to elementer er der ikke taget højde for i budgetterne.
- Skibsafgifter er faktiske afgifter hvor disse er kendte, ellers som den dyreste af de kendte afgifter.
- Sikkerhed budgetteret som reparation og vedligehold.
- Forsikring er de på nuværende tidspunkt kendte præmier.
- Færgelejer. Der skal etableres et nyt færgeleje i Rantzausminde/Skovballe og et i Fynshav samt et oplæggerleje i Ærøskøbing. Udgifterne hertil er anslået til 23,2 mill kr. med en årlig afvikling og forrentning over 20 år, som beløber sig til ca. 1,836 mill kr. for Rantzausmindes vedkommende, mens etablering i Skovballe

skønnes at beløbe sig til 28,3 mill kr. som følge af større behov for landanlæg, den årlige ydelse hertil forventes at blive 2,232 mill. kr.. Hertil skal lægges det eksisterende leje i Ærøskøbing som fortsat skal anvendes, dette beregnes til ¼ af den hidtil betalte leje. Herefter udestår 3 eksisterende lejere som delvis er genanvendt. Disse lejere er ikke indregnet i budgetterne. Udvidelse af sejlrenden i Højestene er ikke inkluderet i budgettet. Uddybning ved Skovballe er heller ikke inkluderet i budgettet. Etableringsudgifterne i Skovballe forbundet med meget stor usikkerhed. Ud over de direkte færgerelaterede etableringsudgifter er der ikke foretaget vurdering af den øvrige infrastruktur på Tåsinge.

- Lønninger i administrationen er reduceret med den forventede besparelse på Søby-Mommark Rutens kontor.
- Moms og afgifter er forudsat uændret dog korrigeret for indflydelsen fra den forøgede oliepris, den ændrede lønsum og de ændrede færgelejeudgifter.
- Afskrivninger er reduceret for Søby-Mommark Rutens andel, der er ikke forudsat yderligere investeringer.
- Renter er korrigeret for Søby-Mommark Rutens andel.
- Havarier og krav er uændret.

Scenarie ”4 ruter”

Som udgangspunkt for budgettet for dette scenarie er det korrigerede budget for nuværende struktur anvendt. Budgettet er korrigeret til de faktiske forhold efter indsættelse af hurtigfærge.

- Statistik
Uændret i forhold til budgettet for nuværende struktur.
- Tilskud indeholder det tilskud Ærøfærgerne modtager i henhold til kontrakten samt **den betaling** Søby-Mommark ruten modtager for overførsler på ø-kort.
- Indtægter og vareafgifter er forudsat uændret. Selv om nogle udgifter er reguleret op er der ikke foretaget opskrivning af indtægterne og der er ikke reguleret for det indførte olietillæg, mens udgifterne er opskrevet til den højere pris. Vareafgifterne skønnes at være stort set uændret, uanset hvilken havn der anløbes, og da overførslerne til de enkelte havne vil bero på et skøn / en forventning, ligesom Fynshavs vareafgift er ukendt, er disse budgetteret uændret.
- Charterhyren er budgetteret til indeværende års udgifter for de kendte færger. For hurtigfærgerne er der kalkuleret med et skib til 25 mill. inkl. landanlæg, godkendelser og oplæring af personale, med 20-årig afskrivning af investeringen. Forrentning på 4,5% i henhold til oplysninger fra Kommunekredit.
- Lønninger m.v. er udregnet på grundlag af det beregnede mandskabsforbrug i henhold til de foreslåede fartplaner.
- Olieudgifter er udregnet på grundlag af den beregnede mængde og til prisen den 06.06.05. Olieforbruget til hurtigfærgerne er skønnet til 730000 liter, hvilket naturligvis afhænger af det valgte fartøj.
- Reparation og vedligehold er for de nuværende færger kalkuleret som et gennemsnit af de faktiske udgifter for 2003 og 2004 samt de budgetterede udgifter for 2005

tillagt en skønnet merudgift af hensyn til skibenes alder. Det må endvidere påregnes, at ved fortsat brug af M/F SøbyFærgen, hvilket er forudsat, vil det sandsynligvis kræve fornyelse af hovedmaskineriet indenfor en overskuelig årrække, ligesom der i 2008 vil komme krav af en ukendt størrelse. Disse to elementer er der ikke taget højde for i budgetterne. Hurtigfærgens vedligehold budgetteres til 500.000 i henhold til Jens Kristensens budget.

- Skibsafgifter er de faktiske afgifter hvor disse er kendte, ellers som den dyreste af de kendte afgifter.
- Sikkerhed er budgetteret på samme måde som reparation og vedligehold.
- Forsikring er de nuværende præmier hvor disse er kendt, for hurtigfærgen er anvendt en præmie på kr. 460.000 i henhold til Jens Kristensens budget.
- Færgelejer. Der skal etableres nye færgelejer i Søby og Faaborg, samt i Fynshav. Disse lejer samt de eksisterende i Rudkøbing og Marstal er indregnet i budgettet med en årlig omkostning på kr. 2,64 mill. Der henligger så 2 ubrugte lejer i Ærøskøbing og Svendborg, som delvist er genanvendt i Søby og Faaborg, disse 2 lejer er ikke indregnet i budgettet. Etablering af landanlæg til Hurtigfærgen er indkalkuleret i etableringsomkostningerne med kr. 1 mill.
- Lønninger i administrationen er reduceret med den forventede besparelse på Søby-Mommark Rutens kontor.
- Moms og afgifter er forudsat uændret dog korrigeret for indflydelsen fra den forøgede oliepris, den ændrede lønsum og de ændrede færgelejeudgifter.
- Afskrivninger er reduceret for Søby-Mommark Rutens andel, der er ikke forudsat yderligere investeringer.
- Renter er korrigeret for Søby-Mommark Rutens andel.
- Havarier og krav er uændret.

8 Sejlplaner for alternative rute-strukturer

8.1 Sejlplan for Søby - Fynshav

NB. Denne sejlplan er fælles for alle 3 scenarier for alternativ rutestruktur:

Fynshav
Sejltid 70 min.
M/F Søbyfærgeren

1	06:30 ^{A)}	-	2	07:55 ^{A)}
1	09:20	-	2	10:45
1	12:10	-	2	13:35
1	15:00	-	2	16:25
1	17:50 ^{B)}	-	2	19:15 ^{B)}
1		-	2	
1		-	2	

FRA ÆRØ

MOD ÆRØ

06.30^{A)}

07.55^{A)}

09.20

10.45

12.10

13.35

15.00

16.25

17.50^{B)}

19.15^{B)}

Anmærkninger:

A: Sejler ikke lørdag og søn- og helligdage i perioden 1.9. - 31.5

B: Sejler ikke mandage - torsdage og ikke lørdage i perioden 01.09 - 31.05.

Der foretages endv. mindre justeringer op til højtiderne

8.2 Sejlplan for 3 overfarter Ærø - Fyn/Langeland

Bil + pax færge Søby - Faaborg og Marstal - Rudkøbing.

Hurtiggående pax færge Ærøskøbing - Svendborg

Søby - Faaborg
Sejltid 55 min.
M/F Ærøskøbing

Ærøskøbing - Svendborg
Sejltid 45 min.
M/F Pax Hurtigfærge

Marstal - Rudkøbing
Sejltid 60 min.
M/F Marstal

1 04:45 ^{A)}	-	2 06:00 ^{A)}
1 07:15	-	2 08:30
1 09:45	-	2 11:00
1 12:15	-	2 13:30
1 14:45	-	2 16:00
1 17:15	-	2 18:30
1 19:45 ^{B)}	-	2 21:00 ^{B)}
1 22:15 ^{B)}	-	2 22:30 ^{B)}

3 06:45 ^{A)}	-	4 07:45 ^{A)}
3 08:45 ^{D)}	-	4 09:45 ^{D)}
3 10:45	-	4 11:45
3 12:45	-	4 13:45
3 14:45 ^{C)}	-	4 15:45 ^{C)}
3 16:45 ^{C)}	-	4 17:45 ^{C)}

5 06:00 ^{A)}	-	6 07:15 ^{A)}
5 08:30	-	6 09:45
5 11:00	-	6 12:15
5 13:30	-	6 14:45
5 16:00	-	6 17:15
5 18:30 ^{C)}	-	6 19:45 ^{C)}
5 21:00 ^{A)}	-	6 22:15 ^{A)}

Afg. Søby

Afg. Faaborg

Afg. Ærøsk.

Afg. Svb.

Afg. Marstal

Afg. Rudk.

04.45^{A)}

06.00^{A)}

06.45^{A)}

07.45^{A)}

06.00^{A)}

07.15^{A)}

07.15

08.30

08.45^{D)}

09.45^{D)}

08.30

09.45

09.45

11.00

10.45

11.45

11.00

12.15

12.15

13.30

12.45

13.45

13.30

14.45

14.45

16.00

14.45^{C)}

15.45^{C)}

16.00

17.15

17.15

18.30

16.45^{C)}

17.45^{C)}

18.30^{C)}

19.45^{C)}

19.45^{B)}

21.00^{B)}

21.00^{A)}

22.15^{A)}

22.15^{B)}

23.30^{B)}

Anmærkninger:

A: Sejler ikke lørdage og søn- & helligdage

B: Sejler kun fredag - lørdag & søn- & helligdage

C: Sejler ikke lørdage

D: Sejler ikke søn- og helligdage

Der foretages endv. mindre justeringer op til højtider og i den egentlige højsæson fra 01.07 - 15.08.

8.3 Sejlplan for Ærøskøbing - Rantzausminde

Omløb 1	Omløb 2
Sejltid 55 min.	Sejltid 55 min.
M/F Marstal	M/F Ærøskøbing

1	05:00 ^{A)}	-	2	06:10 ^{A)}	3	06:10 ^{A)}	-	4	07:20 ^{A)}
1	07:20	-	2	08:30	3	08:30	-	4	09:40
1	09:40	-	2	10:50	3	10:50	-	4	12:00
1	12:00	-	2	13:10	3	13:10	-	4	14:20
1	14:20	-	2	15:30	3	15:30	-	4	16:40
1	16:40	-	2	17:50	3	17:50	-	4	19:00
1	19:00 ^{A)}	-	2	20:10 ^{A)}	3	20:10 ^{B)}	-	4	21:20 ^{B)}
1	21:20 ^{C)}	-	2	22:30 ^{C)}	3	22:30 ^{B)}	-	4	23:40 ^{B)}

FRA ÆRØ

MOD ÆRØ

05.00^{A)}

06.10^{A)}

06.10^{A)}

07.20^{A)}

07.20

08.30

08.30

09.40

09.40

10.50

10.50

12.00

12.00

13.10

13.10

14.20

14.20

15.30

15.30

16.40

16.40

17.50

17.50

19.00

19.00^{A)}

20.10^{A)}

20.10^{B)}

21.20^{B)}

21.20^{C)}

22.30^{C)}

22.30^{B)}

23.40^{B)}

Anmærkninger:

A: Sejler ikke lør- og søn- og helligdage

B: Sejler kun fre, lør og søn- og helligdage

C: Sejler ikke fre, lør og søn- & helligdage. Sejler dog fredag i perioder 15.06 - 15.08

Der foretages endv. mindre justeringer op til højtider og i selve højsæsoner fra 1.7 - 15.8.

8.4 Sejlplan for Ærøskøbing - Skovballe

Omløb 1	Omløb 2
Sejltid 40 min.	Sejltid 40 min.
M/F Marstal	M/F Ærøskøbing

1	05:00 ^{A)}	-	2	06:00 ^{A)}	3	06:00 ^{A)}	-	4	07:00 ^{A)}
1	07:00	-	2	08:00	3	08:00 ^{D)}	-	4	09:00 ^{D)}
1	09:00	-	2	10:00	3	10:00	-	4	11:00
1	11:00	-	2	12:00	3	12:00	-	4	13:00
1	13:00	-	2	14:00	3	14:00	-	4	15:00
1	15:00	-	2	16:00	3	16:00	-	4	17:00
1	17:00	-	2	18:00	3	18:00	-	4	19:00
1	19:00 ^{C)}	-	2	20:00 ^{C)}	3	20:00	-	4	21:00
1	21:00 ^{B)}	-	2	22:00 ^{B)}	3	22:00	-	4	23:00

FRA ÆRØ

MOD ÆRØ

05.00^{A)}

06.00^{A)}

06.00^{A)}

07.00^{A)}

07.00

08.00

08.00^{D)}

09.00^{D)}

09.00

10.00

10.00

11.00

11.00

12.00

12.00

13.00

13.00

14.00

14.00

15.00

15.00

16.00

16.00

17.00

17.00

18.00

18.00

19.00

19.00^{C)}

20.00^{C)}

20.00

21.00

21.00^{B)}

22.00^{B)}

22.00

23.00

Anmærkninger:

A: Sejler ikke lør og søn- og helligdage

B: Sejler kun fredage og søn- og helligdage i perioden 1.6 - 31.8

C: I perioden 1.9 - 30.4 sejler færgeren kun fredage og søn- og helligdage

D: Sejler ikke søn- og helligdage

Der foretages endv. mindre justeringer op til højtider og i den egentlige højsæson fra 01.07 - 15.08