

## Analyse af færgedriften til småøerne

August 2013

Analyse af færgedriften til småøerne

I tabeller kan afrunding medføre,  
at tallene ikke summer til totalen.

Henvendelse om publikationen  
kan i øvrigt ske til:  
Økonomi- og Indenrigsministeriet  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K  
T 72 28 24 00

Omslag: Studio Parris Wakefield

Elektronisk Publikation:  
ISBN: 978-87-92856-22-7

Publikationen kan hentes på  
Økonomi- og Indenrigsministeriets hjemmeside:  
[www.oim.dk](http://www.oim.dk)

## Indholdsfortegnelse

1.	Indledning .....	4
1.1	Kommissorium.....	4
1.2	Arbejdsgruppens sammensætning m.v. ....	5
2.	Sammenfatning og konklusion .....	6
2.1	Udmøntning af færgepuljen .....	6
2.2	Tidspunkt for reinvesterings .....	7
2.3	Standardisering af færgelejer .....	7
2.4	Konklusion.....	8
3.	Statslige tilskud og låneregler .....	10
3.1	§ 20-tilskud – herunder investeringsstøtte .....	10
3.2	Låneadgang til færgeinvesteringer .....	11
4.	Statslige puljemidler til færgebyggeri.....	12
4.1	Færgepuljen på 260 mio. kr. 2008-2010.....	12
4.2	Status på færgeinvesteringer.....	13
4.3	Delkonklusion .....	14
5.	Analyse af de nuværende færger .....	15
5.1	Færgernes alder og forventning til tidspunkt for nyinvestering.....	15
5.2	Delkonklusion .....	19
6.	Analyse af standardisering af havnefaciliteter .....	20
6.1	Anbefalinger fra 1995 vedr. standardisering .....	20
6.2	Standardisering af færgelejer .....	20
6.3	Standardisering af færger .....	21
6.4	Besejling af ruterne ved dokning .....	22
6.5	Delkonklusion .....	26
7.	Bilag.....	27

# 1. Indledning

---

## 1.1 Kommissorium

"Af aftalen mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten (juni 2012) om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik fremgår det:

*"Analyse af færgedriften til småøer*

*Parterne er enige om, at der gennemføres en analyse af de fremtidige investeringer i færgedriften til småøerne, herunder mulighederne for standardisering. Analysen drøftes i forligskredsen i 2013."*

Analysearbejdet bør ses i lyset af det udvalgsarbejde, som blev gennemført af det tidligere Indenrigs- og Sundhedsministerium, og hvor der foreligger en rapport fra januar 2011: Undersøgelse af den fremtidige organisering af færgedriften til de danske småøer.

Udvalgsrapporten har særligt fokus på organiseringen af færgedriften, men behandler i tilknytning hertil en række emner, bl.a. forventet restlevetid på eksisterende færger.

Færgebetjeningen af de mindre øer var desuden i 1995 genstand for et projektarbejde "Projekt Færge" i Søfartsstyrelsen. En arbejdsgruppe anviste i rapporten "Mindre danske færger – før, nu og i fremtiden" forhold omkring udformningen af de fremtidige mindre færger og tilhørende havnefaciliteter, som blev vurderet hensigtsmæssige dels på baggrund af krav til sikkerhed og arbejdsmiljø, og dels på baggrund af hensyn til standardisering og driftsøkonomi.

Det tidligere Indenrigs- og Sundhedsministerium har bl.a. i forbindelse med udmøntningen af de statslige puljemidler til færgeinvesteringer i perioden 2008-2010 opfordret til, at havnefaciliteterne anlægges som standard-L-færgelejer på baggrund af ovenstående rapport.

Som opfølgning på aftalen om en ny analyse af færgedriften til småøerne foreslås nedsat en arbejdsgruppe i Økonomi- og Indenrigsministeriet, som med bistand fra Transportministeriet gennemfører analysen. Der er ikke afsat selvstændige midler til arbejdet.

## Opgave

Der nedsættes en arbejdsgruppe, som:

1. Udarbejder en status over udmøntningen af statens færgepulje, herunder den hidtidige anvendelse af de tilsagn, der er afgivet i perioden 2008-2010.
2. Belyser alder, forventet levetid samt kommunernes forventninger til reinvesteringstidspunkt for færgerne som betjener småøerne.
3. Desuden undersøges omfanget af standardisering i form af L-færgelejer gennemført i forbindelse med opførelse af nye havnefaciliteter.

## Arbejdsgruppens sammensætning

Der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af:

- 1 repræsentant fra Transportministeriet
- 1 repræsentant fra Økonomi- og Indenrigsministeriet (formand)
- 1 repræsentant fra Finansministeriet
- 1 repræsentanter fra KL
- 1 repræsentant fra Småøernes Færgeselskaber
- 1 repræsentant fra Sammenslutningen af Danske Småøer

*Tid*

Arbejdsgruppen afrapporterer senest d. 1. april 2013.”

## 1.2 Arbejdsgruppens sammensætning m.v.

Arbejdsgruppen fik følgende medlemmer:

- Chefkonsulent Per Schollert Nielsen, KL
- Konsulent Camilla Rosenhagen, KL
- Formand Dorthe Winther, Sammenslutningen af Danske Småøer
- Formand Søren Adsersen, Småøernes Færgeselskab
- Kontorchef Mikkel Sune Smith, Transportministeriet
- Specialkonsulent Sune Thvilum-Kannegaard, Finansministeriet
- Kontorchef Søren H. Thomsen, Økonomi- og Indenrigsministeriet (formand)

Sekretariatet er blevet varetaget af Økonomi- og Indenrigsministeriet ved fuldmægtige Susanne Wad Leth og Christian Bo Christiansen.

## 2. Sammenfatning og konklusion

---

I dette afsnit foretages en sammenfatning af de delkonklusioner, der er i rapporten.

---

Udvalget har ifølge sit kommissorium haft til opgave at foretage en analyse af de fremtidige investeringer i færgedriften til de små øer. I analysen skulle der kigges særskilt på udmøntningen af færgepuljen på 260 mio. kr., som blev udmøntet i perioden 2008-2010. Endvidere indgår færgernes levetid og kommunernes forventninger til tidspunktet for reinvesteringer samt graden af standardisering af færger og færgelejer i analysen.

Færgepuljen på 260 mio. kr. vedrører udelukkende de færgeruter, der drives af kommunerne.

Ud over de kommunale færgeruter finansierer staten de såkaldte samfundsbegrundede overfarter, som er Bøjden-Fynshav, Samsø-Kalundborg, og færgebetjeningen af Bornholm. Derudover findes der et betydeligt antal kommercielt drevne færgeruter.

### 2.1 Udmøntning af færgepuljen

Med færgepuljen blev der ekstraordinært afsat 260 mio. kr. til investeringer i færgerne til de små øer samt til ø-kommunerne. Disse midler til investeringer blev afsat for at hjælpe kommunerne med at foretage nyinvesteringer i nedslidte færger og færger, der ikke længere levede op til nye krav og standarder.

Udmøntningen af færgepuljen betød, at syv kommuner med små øer fik mulighed for at fremskynde investeringerne i færger på ruterne til de små øer.

Ud over tilskuddene til de små øer, er der meddelt tilskud på i alt 43,9 mio. kr. til færgeruter til ø-kommunerne Ærø og Læsø. I alt blev der meddelt tilskud på 216,1 mio. kr. til ruterne til de små øer. Der er på nuværende tidspunkt udbetalt 186,9 mio. kr. af disse midler og der resterer således 29,2 mio. kr. til udbetaling til færger til de små øer. Kalundborg Kommune er den eneste kommune, som endnu ikke har fået udbetalt tilskud. Kalundborg Kommune forventer dog at indsætte en ny færge på ruten Nekselø-Havnsø i løbet af 2013.

Kommunerne er således kommet langt i udmøntningen af færgepuljen.

---

## 2.2 Tidspunkt for reinvesteringer

Med færgepuljen i 2008-2010 fik i alt syv kommuner med småøer tilskud til at bygge nye færger eller til at levetidsforlænge den eksisterende færge. Det betyder samtidig, at der ikke er et stort behov for reinvesteringer i de næste år frem til 2020.

Kun en enkelt kommune forventer at skulle investere i en ny færge inden 2020, og en enkelt kommune forventer desuden at investere i levetidsforlængelse af den eksisterende færge inden 2020. Det samlede beløb for reinvesteringer frem til 2020 forventes af de pågældende kommuner at beløbe sig til ca. 30 mio. kr.

Med undtagelse af to færger fra 1976 er færgerne, der besejler ruterne til de små øer fra 1993 og nyere. Med en levetid på omkring 30 år for en færge betyder dette, at det næste større behov for investering i færgeruterne til de mindre øer ligger efter 2020. Behovet for nyinvesteringer i perioden 2020 til 2029 er af de pågældende kommuner med stor usikkerhed skønnet af kommunerne til i størrelsesordenen 380 mio. kr.

Efter 2029 skønnes der selvsagt også at være behov for investeringer i ny færger. Efter 2029 omfatter kommunernes skøn for behovet for nyinvesteringer alene fem af de i alt 12 forventede investeringer i færgeruterne.

Det bemærkes, at det med det såkaldte §20 tilskud til kommuner med mindre øer er forudsat, at kommunerne afskriver på færgerne og sparer op til nyinvesteringer i færgeruterne. Puljen på 260 mio. kr. er således ekstraordinær.

## 2.3 Standardisering af færgelejer

Ved tidligere analyser af færgeruterne til de små øer i hhv. 1995 "Mindre danske færger – før, nu og i fremtiden" og analysen fra 2011 "Undersøgelse af den fremtidige organisering af færgedriften til de danske småøer" er det anbefalet, at der ved investeringer i færger og færgelejer sker en standardisering, således at færgelejer udformes som L-lejer, hvor der er større mulighed for, at flere færger kan lægge til end ved brug af sakselejer.

På 14 af de 24 færgeruter til de små øer benyttes L-lejer i begge ruterne havne. En enkelt rute har L-leje i den ene havn og sakseleje i den anden havn. Otte færgeruter har sakselejer. Ruten Birkholm-Marstal er ikke medtaget i denne opgørelse. Der er altså et flertal af ruterne, der har L-lejer, som er anbefalet over flere omgange i forbindelse med investeringer i nye færgelejer.

Når der kigges på, om andre færger kan hjælpe med besejling af en rute i tilfælde af driftstop, ser det ud til at have betydning, om der er tale om en rute med L-lejer eller sakselejer. Der er generelt større mulighed for at få hjælp fra andre ruter, når der anvendes L-lejer i havnene på ruten. L-lejets udformning kan dog have begrænsninger i forhold til, hvilke færger, der kan besejle ruten. Lejets udformning som L-leje kan derfor ikke alene tages som udtryk for, at der er mulighed for at få hjælp fra andre ruter.

Færgelejets udformning er ikke eneste parameter for, om det er muligt at indsætte en anden rute på en rute i tilfælde af driftstop. Dette afhænger også i høj grad af, om der er en

anden rute i nærheden, som har mulighed for at ændre driften af den rute, færgen sejler på i forvejen. Dette indebærer så, at færgen på naboruten vil skulle besejle to ruter samtidig.

I limfjordsområdet er der i høj grad mulighed for at få hjælp fra en anden rute i tilfælde af driftsstop. Det skyldes ikke kun, at ruterne ligger forholdsvis tæt på hinanden, men også at der i dette område er flere ruter, der kan indsætte ældre færger, som fungerer som reservefærger i tilfælde af driftsstop. Endvidere har de i Limfjorden siden 1996 standardiserede byggerier af nye fæргеlejer medført, at de kan besejles af alle færger i Limfjorden, som er bygget efter 1996.

På fire færgeruter indstilles sejladsen helt ved driftsstop. På alle de 20 øvrige ruter indsættes enten en anden rute, en lejet færge eller der indsættes en bus, der kører passagerer til en anden færge.

Samlet vurderes det, at det fortsat er relevant med en generel anbefaling om investering i L-lejer, når der skal reinvesteres i fæргеlejerne.

Med Aftalen om kommunernes økonomi for 2014 er det aftalt, at KL koordinerer etableringen af et fælles færgesekretariat i 2014. Sekretariatet kan bl.a. bistå med det praktiske færgesamarbejde, herunder "lånepærger" ved driftsuheld.

## 2.4 Konklusion

Med midlerne fra færgepuljen i perioden 2008 til 2010 blev investeringer i syv færgeruter fremskyndet. Der er frem til 2020 ikke afdækket et stort behov for investeringer i nye færger, idet kun to kommuner forventer at foretage investeringer i færgeruterne på et samlet beløb på 30 mio. kr.

Det næste store behov for færgeinvesteringer ligger i perioden fra 2020 og frem til 2029, hvor kommunerne forventer at investere i alt 380 mio. kr. i færgerne. Nogle kommuner forventer at skulle fortage investeringer i to færger i denne periode.

Siden 1995 er det blevet anbefalet, at der ved investering og ombygning af havneanlæg anlægges L-lejer i stedet for sakselejer, da det antages, at der ved L-lejer er større mulighed for, at flere færger kan lægge til kajen. Dette er dog uanset, at der også er forskel på udformningen af L-lejer, som gør at ikke alle færger kan lægge til ved ethvert L-leje.

Analysen af de 24 færgeruter til de små øer viser, at færgeruterne, der har L-lejer i større grad end de ruter, der har sakselejer, har mulighed for at få hjælp af andre færger i tilfælde af, at driften på færgeruten indstilles ved planlagte eller ikke planlagte dok af færgen.

Der er derfor fortsat grund til at fastholde anbefalingen om at bygge L-lejer ved fremtidige investeringer i fæргеlejer.

Analysen viser endvidere, at en række af de 24 færgeruter, der ligger inden for samme geografiske område har store muligheder for at hjælpe hinanden i tilfælde af driftsstop. Det skyldes dog ikke udelukkende, at disse ruter har L-lejer. Dette skyldes også, at disse ruter ligger tæt på hinanden og derfor kan tilpasse sejlplanerne for at hjælpe. For færgeruterne i Limfjor-



dens vedkommende skyldes de store muligheder for at hjælpe hinanden i høj grad også, at der på to af ruterne findes en ældre færge, som kan indsættes som reservefærge.

## 3. Statslige tilskud og låneregler

---

I dette kapitel gennemgås de statslige tilskudsordninger, der er i § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud samt mulighederne for lån til færgeinvesteringer i medfør af lånebekendtgørelsen.

---

### 3.1 § 20-tilskud – herunder investeringsstøtte

Efter § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud ydes der til kommuner med mindre øer et årligt tilskud. Tilskuddet ydes som et generelt tilskud, men er beregnet med baggrund i den tidligere færgestøtteordning, hvor både staten og de tidligere amter ydede drifts- og ydelsesstøtte til færger, statens uddannelsesstøtte til unge på mindre øer samt en andel af puljen til vanskeligt stillede kommuner, der har været ydet til vanskeligt stillede kommuner begrundet i deres særlige ø-udgifter.

At der er tale om et generelt tilskud betyder, at det er et lokalt anliggende i den enkelte kommune at træffe beslutning om serviceniveauet, herunder sejlplaner, takstfastsættelse m.v.

Fordelen ved det generelle tilskud er, at det sikrer kommunerne et incitament til at varetage driften af færgeruterne på den mest effektive måde, herunder da eventuelle opnåede besparelser tilfalder kommunerne.

Det samlede ø-tilskud for 2013 udgør 89,7 mio. kr. og er sammensat efter følgende kriterier:

1) 54,1 mio. kr. fordeles efter den tidligere driftsstøtte fra staten og amterne for årene 1998-2002 samt til kompensation vedrørende lønsumsafgift.

2) 12,6 mio. kr. fordeles således, at Kalundborg Kommune modtager 2,8 mio. kr., Slagelse Kommune modtager 1,7 mio. kr., Lolland Kommune modtager 3,6 mio. kr., Faaborg-Midtfyns Kommune modtager 1,0 mio. kr., Langeland Kommune modtager 0,4 mio. kr. og Skive Kommune modtager 3,1 mio. kr.

3) 5,5 mio. kr. fordeles som grundtilskud, således at øer med mindre end 50 indbyggere modtager 150.000 kr., øer med mellem 50 og 200 indbyggere modtager 250.000 kr. og øer med mere end 200 indbyggere modtager 300.000 kr.

4) Af resttilskuddet fordeles 45 pct. forholdsmæssigt efter folketal, 50 pct. forholdsmæssigt efter sejlafstand i km og 5 pct. efter øernes areal.

Hensigten med ordningen er, at investeringsstøtten, svarende til pkt. 3 og 4 ovenfor, skal medvirke til at dække kommunernes årlige afskrivning på færger. Ordningen er således uaf-

---

hængig af den til enhver tid gældende låneoptagelse til færger og færgelejer, herunder rentekostninger. Ved at dække afskrivningen, bidrager tilskuddet således til enten betaling af nuværende afdrag (ved nyere færger og færgelejer) eller opsparing til nye færgeinvesteringer (ved gamle færger og færgelejer).

Da tilskuddet ydes som et generelt tilskud, er det således den enkelte kommunes ansvar at sikre denne opsparing. Investeringer i færger og færgelejer til besejling af de mindre øer er omfattet af kommunernes automatiske låneadgang, jf. bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier mv.

## 3.2 Låneadgang til færgeinvesteringer

Kommunale udgifter til udskiftning, nybygning og renovering af færger samt færgefaciliteter for så vidt angår færgeruterne til de mindre øer er omfattet af kommunernes automatiske låneadgang, jf. bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier mv. (Lånebekendtgørelse nr. 68 af 25. januar 2013 (§ 2 litra 17)). Kommunernes udgifter til investeringer i nye færger og færgelejer kan således spredes ud i op til 25 år.

## 4. Statslige puljemidler til færgebyggeri

---

I perioden 2008 til 2010 har staten givet tilskud på i alt 260 mio. kr. støtte til anskaffelse af nye færger. I dette kapitel redegøres for baggrunden for samt den aktuelle udmøntning af færgepuljen.

---

### 4.1 Færgepuljen på 260 mio. kr. 2008-2010

Med finansloven for 2008 blev der afsat en tilsagnspulje på 20 mio. kr. årligt i perioden 2008-2010, hvorfra der blev ydet engangstilskud til udgifter i forbindelse med anskaffelse af nye færger. Puljen blev målrettet de kommuner, der modtager støtte efter § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud, dvs. småøerne.

Yderligere blev der som led i Aftale om en grøn transportpolitik mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance afsat en pulje på 200 mio. kr. i 2009 til medfinansiering af kommunernes færgeinvesteringer. Etableringen af puljen blev begrundet med, at der i de efterfølgende år ville være behov for at udskifte en række af de færger, som sikrer forbindelsen til mindre danske øer. Puljen skal sikre, at kommunerne kan gennemføre de nødvendige investeringer. I modsætning til den førstnævnte pulje i medfør af § 20 i udligningsloven dækker denne pulje også ø-kommuner, dvs. Læsø, Samsø og Ærø Kommuner.

Forligsparterne bag de to aftaler besluttede i foråret 2009 at sammenlægge de to puljer til en samlet pulje under det daværende Indenrigs- og Sundhedsministerium, således at der i perioden 2008-2010 samlet var 260 mio. kr. til rådighed til medfinansiering af kommunale færgeinvesteringer.

Ved vurderingen af de indkomne ansøgninger til puljen blev der lagt vægt på såvel behovet for kommunens investering, ud fra en faglig vurdering, det tidsmæssige pres for investeringen såvel som kommunens økonomiske situation.

Der blev med færgepuljerne således etableret en tidsbegrænset ekstraordinær statslig støtte til færgeinvesteringer. Med et støtteniveau på op til 75 pct. fra færgepuljen i 2009 fik en række kommuner – når også det generelle ø-tilskud og den heri forudsatte investeringsstøtte medregnes – reelt fuld finansiering af en række færgeinvesteringer. Færgepuljerne har her ved muliggjort en fremskyndet udskiftning af en række ældre færger. I nogle tilfælde var udskiftning aktualiseret af, at færgerne ikke ville kunne have fastholdt deres hidtidige serviceniveau på grund af den tekniske udvikling af personbiler mv., som eksempelvis har forøget vægten og krav til sikkerhedsafstand på færgerne.

---

## 4.2 Status på færgeinvesteringer

Der blev med færgepuljen på 260 mio. kr. i perioden 2008-2010 meddelt tilsagn til investeringer i nye færger til i alt 10 kommunale færgeruter. Kommunerne er kommet godt i gang med investeringerne i nye færger, og der mangler således alene at blive udbetalt ca. 39,2 mio. kr. at de i alt 260 mio. kr., der er meddelt tilsagn om, jf. tabel 4.1.

**Tabel 4.1**

**Færgepuljen 2008 - 2010 tilsagn og udbetalte tilskud i mio. kr. pr. april 2013**

Kommune	Rute	Projektsum	Tilsagn	Udbetalt	Resterende bevilling
Faaborg-Midtfyn	Lyø/Avernakø -Fåborg	66,5	49,9	49,9	0,0
Struer	Venø – Kleppen	57,9	43,4	43,4	0,0
Kalundborg	Nekselø - Havnsø	26,2	19,7	0,0	19,7
Slagelse	Agersø - Stignæs	53,4	40,1	39,8	0,3
Langeland	Strynø – Rudkøbing	48,0	36,0	29,1	6,9
Hedensted	Hjarnø – Snaptun	35,0	10,0	7,7	2,3
Skive	Fur - Branden	46,2	17,0	17,0	0,0
Ærø	Ærø - Als	18,7	14,0	14,0	0,0
Ærø	Ærøskøbing - Svendborg og Marstal - Rudkøbing	33,0	10,0	0,0	10,0
Læsø	Læsø – Frederikshavn	62,1	19,0	19,0	0,0
I alt		447,0	259,1	219,9	39,2

Anm.: Der er desuden meddelt tilsagn på 1 mio. kr. til finansiering af en undersøgelse af behovet for ny færge til Læsø.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Det fremgår af tabel 4.1, at fem kommuner har fået udbetalt hele det meddelte tilskud fra færgepuljen. Tre kommuner har fået udbetalt dele af det meddelte tilskud, mens to kommuner endnu ikke har fået udbetalt noget af tilskuddet. Ærø Kommune har fået udbetalt hele til-

skuddet til den ene rute i kommunen, mens kommunen fortsat mangler at få udbetalt hele tilskuddet til den anden af kommunens færgeruter.

Af de færgeruter, der støttes af § 20 tilskud, er det følge kommunernes indberetninger til Økonomi- og Indenrigsministeriet kun Kalundborg Kommunes færge på ruten Nekselø-Havnsø, der endnu ikke er færdig og indsat på ruten. Kalundborg Kommune forventer, at færgen bliver indsat på ruten i 2013.

### 4.3 Delkonklusion

Med færgepuljen i 2008-2010 fik syv kommuner med småøer tilskud til at bygge nye færger eller til at levetidsforlænge den eksisterende færge. Der var med færgepuljen tale om ekstraordinære midler, som skulle medvirke til, at kommunerne havde råd til at fremrykke investeringer i nye færger. Det har givet et løft af færgerne, der besejler ruterne til de små øer. Der er således indsat nye færger på syv ud af 24 ruter, og der er på nuværende tidspunkt ingen færgeruter, der akut mangler investeringer i nye færger.

Det er fortsat forudsat, at kommunerne foretager afskrivninger på de nye færger eller sparer op til nye investeringer i færgerne ud af det tilskud, der årligt gives til de små øer.

## 5. Analyse af de nuværende færger

---

De 18 kommuner, der modtager § 20 tilskud fra Økonomi- og Indenrigsministeriet driver i alt 24 færgeruter. I dette kapitel belyses, hvor gamle de nuværende færger er, og investeringsbehovet i nye færger i fremtiden.

---

### 5.1 Færgernes alder og forventning til tidspunkt for nyinvestering

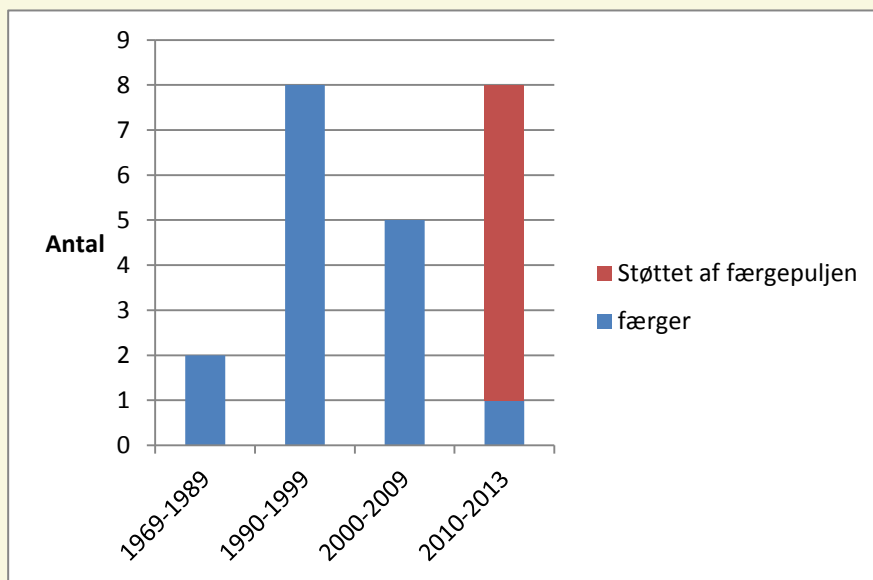
Til brug for analysen af de nuværende færger har udvalget indhentet oplysninger fra kommunerne om færgernes alder, forventet tidspunkt for nyinvesteringer samt forventet beløb til nyinvesteringer.

I tilfælde af, at der er sket en renovering eller ombygning af færgen, er året for dette fastsat som byggeåret for færgen. Det betyder fx, at Hedensted Kommunes færge på ruten Hjarnø-Snaptun, som oprindeligt er bygget i 1987, er medtaget i figur 5.1, som om den er bygget i 2012, hvor færgen blev ombygget og levetidsforlænget.

Den gennemsnitlige restlevetid – som den er vurderet af de pågældende kommuner – er samlet set for færgerne ca. 11 år. Der er dog stor spredning med hensyn til restlevetiden, idet den tidligste investering forventes at blive foretaget i 2018, mens den seneste investering forventes at skulle foretages i 2048.

---

**Figur 5.1**  
Færgernes byggeår



Anm.: Ærø Kommunes færge til Birkholm er ikke medtaget, da ruten drives af en privat leverandør.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

De ældste færger er bygget i 1976 og besejler ruter i Svendborg og Assens Kommuner. Kommunerne forventer, at der skal ske nyinvesteringer i disse færger om hhv. syv og 10 år.

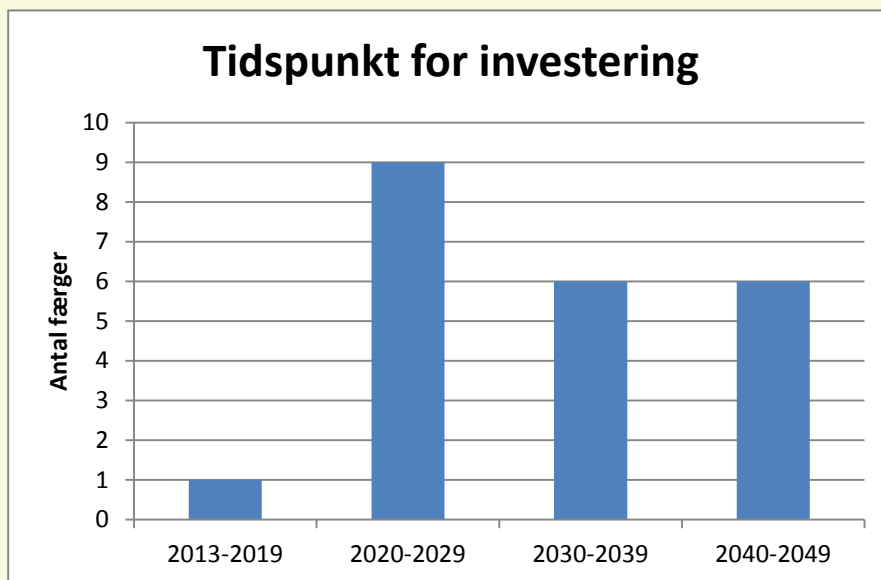
Otte færger er bygget i perioden 1990-1999, fem færger er bygget i perioden 2000 til 2009 og otte færger er bygget i perioden 2010 til 2013. Af de otte færger, der er bygget efter 2010 er syv af færgerne bygget med støtte fra færgepuljen.

Når der ses bort fra de to færger, der er bygget i 70'erne, er resten af færgerne, der besejler ruterne til de små øer, bygget indenfor de sidste 20 år. Da størstedelen af færgerne er bygget efter år 2000, er der ikke udsigt til betydelige investeringer i færger i den næste 5-10 års periode, idet en færges levetid typisk er omkring 30 år eller mere.

Figur 5.2 viser kommunernes forventninger til tidspunktet for investeringer i nye færger. I opgørelsen af tidspunktet for nyinvesteringer er Kalundborg Kommunes rute Nekselø-Havnsø ikke medtaget, da kommunen forventer at indsætte en ny færge i 2013, og der derudover ikke er indberettet forventet restlevetid på denne færge. Derudover er Ærø Kommunes rute Birkhold-Marstal heller ikke medtaget, da der på denne rute er indsat en ny færge i 2012, som drives af en privat operatør.



**Figur 5.2**  
Tidspunkt for investeringer i nye færger



Anm.: Kalundborg Kommune har fået midler fra færgepuljen til indkøb af færge i 2013, som ikke er medtaget, da denne investering opfattes som allerede foretaget.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Inden 2020 er der kun en enkelt kommune, der forventer at skulle investere i en ny færge. Faaborg-Midtfyn Kommune forventer således at skulle investere i en ny færge på ruten Fåborg-Bjørnø i 2018.

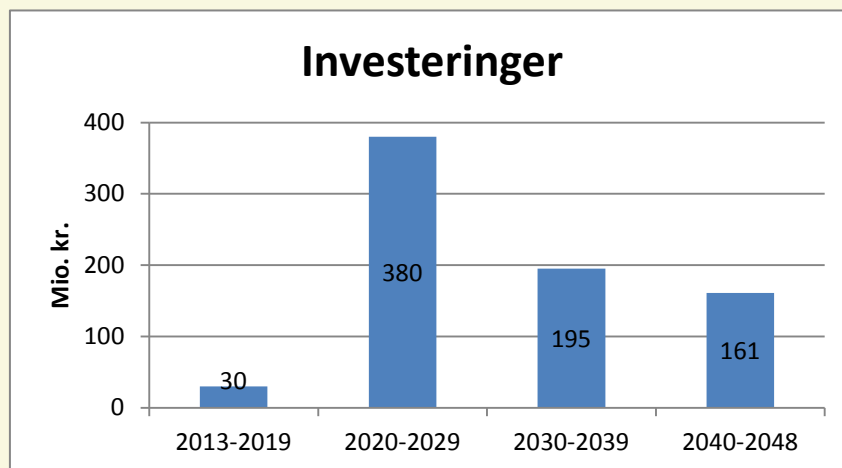
Kommunerne forventer at skulle investere i ni færger i perioden 2020 til 2029, som er den periode med de fleste investeringer, som det ser ud på nuværende tidspunkt. De ni færger besjler ruter i 7 kommuner, idet Svendborg Kommune forventer at investere i to færges i perioden i hhv. 2020 og 2023 og Lolland Kommune forventer at investere i to færges i hhv. 2023 og 2028.

I perioden 2030 til 2039 forventer fem kommuner at investere i seks færges. Slagelse Kommune forventer at investere i to færges i 2033.

I perioden 2040 til 2048 forventer seks kommuner at investere i seks færges. Fire af disse færgeruter er støttet af midler fra færgepuljen i 2008-2010.

I figur 5.3 ses kommunernes forventninger til beløbet, der skal investeres i de nye færges med undtagelse af Kalundborg, Slagelse, Langeland og Ærø, der ikke har sat beløb på deres forventede investeringer endnu. Der er naturligvis tale om skøn, som er behæftet med en del usikkerhed.

**Figur 5.3**  
Forventning til beløb ved ny-investering



Anm.: Nogle kommuner har skønnet et beløb i et interval på fx 75-80 mio. kr. I tabellen er beløbet angivet med det højeste beløb.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Kalundborg Kommune forventer i 2013 at foretage en investering på fem mio. kr. i nye motorer til færgen på ruten Sejerø-Havnsø, som derefter vil have en restlevetid på 20 år. Kommunens forventede investering i en ny færge på ruten i 2033 er ikke medtaget i figur 5.3, idet kommunen endnu ikke har estimeret, hvad denne investering vil komme til at koste. Endvidere forventer Kalundborg Kommune, at indsætte en ny færge på ruten Nekselø-Havnsø i 2013. Denne nye færge er støttet af midler fra færgepuljen. Der er endnu ikke estimeret, hvornår der er behov for at foretage nyinvesteringer på denne rute, og hvad en nyinvestering vil beløbe sig til.

Frem til 2020 er det kun Faaborg-Midtfyn Kommune og Kalundborg Kommune, der forventer at skulle investere i færgeruterne. Faaborg-Midtfyn Kommune forventer at investere 25 mio. kr. i en færge på ruten Fåborg-Bjørnø i 2018.

I perioden 2020 til 2029 forventer otte kommuner at skulle investere i 10 færger for et samlet beløb på 380 mio. kr. Både Svendborg og Lolland Kommune forventer hver at investere i to færgeruter.

I perioden 2030 til 2039 forventer fem kommuner at investere i seks færger. Slagelse Kommune forventer at investere i to ruter i 2033, men har endnu ikke foretaget beregninger af hvad investeringerne forventes at koste. Det betyder at summen for de samlede investeringer i perioden 2030-2039 på 195 mio. kr. er uden Slagelse Kommunes to færgeruter. Det må derfor forventes at beløbet for investeringer i perioden 2030-2039 bliver højere end 195 mio. kr. I perioden 2040 til 2048 forventer seks kommuner at investere samlet set 161 mio. kr. i seks færgeruter.

## 5.2 Delkonklusion

Med undtagelse af to færger fra 1976 er de øvrige færger, der besejler ruterne til de små øer fra 1993 og nyere. Med udmøntningen af færgepuljen er der sket en investering i syv af færgeruterne. Midlerne fra færgepuljen har således medvirket til at fremskynde færgeinvesteringerne på nogle af færgeruterne, således at der er et meget lille behov for nyinvesteringer i færger frem til 2020. Kommunerne forventer frem til 2020 at investere i to færgeruter for et samlet beløb på 30 mio. kr.

Kommunerne forventer således, at den næste større investering i færgeruterne til de mindre øer vil ske efter 2020. Behovet for nyinvesteringer i perioden 2020 til 2029 er med betydelig usikkerhed skønnet af kommunerne til et beløb i størrelsesordenen 380 mio. kr.

Der er selvsagt også behov for investeringer i færgeruterne længere ude i fremtiden.

## 6. Analyse af standardisering af havnefaciliteter

---

Ved standardisering af færger og færgelejer er det lettere at indsætte en færge på forskellige ruter. I dette kapitel undersøges det, om der er tale om standardiserede færger og havnefaciliteter på ruterne til de små øer, og i hvilken udstrækning færgerne på de forskellige ruter kan hjælpe hinanden.

---

### 6.1 Anbefalinger fra 1995 vedr. standardisering

I 1995 udgav Søfartsstyrelsen i samarbejde med Erhvervsministeriet publikationen "Mindre danske færger – før, nu og i fremtiden". Publikationen var udarbejdet af en arbejdsgruppe nedsat af Erhvervsministeriet, der havde til opgave bl.a. at komme med anvisninger på, hvordan der kan opnås størst mulig grad af standardisering i udformningen af færger og færgelejer.

Arbejdsgruppen anbefalede, at der ved ombygning af færgelejer blev bygget L-lejer, således at der kan opnås større fleksibilitet, da L-lejer kan anvendes til færger med forskellige bredder, i modsætning til sakselejer, der kun passer til færger med en bestemt bredde. Arbejdsgruppen mente, at det ville være medvirkende til at løse problemerne med at finde afløserfærger.

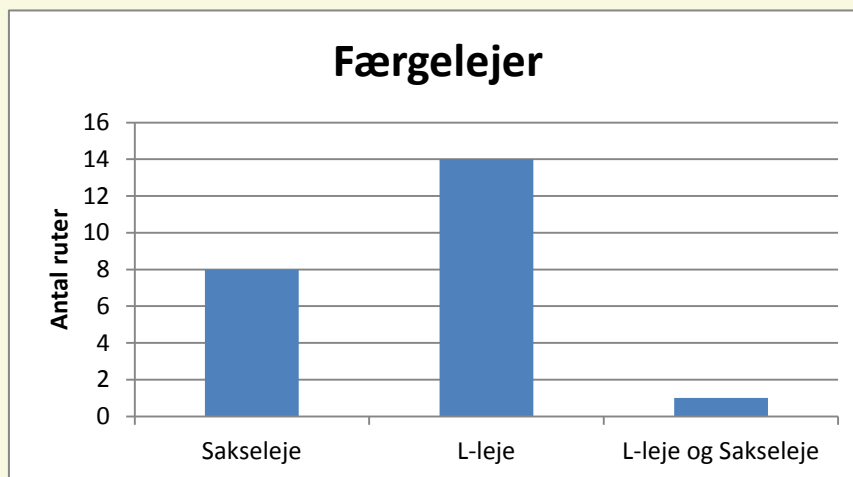
Endvidere anbefalede arbejdsgruppen, at den fremtidige udskiftning af færger skete gennem en samlet koordineret udskiftning af de mindre færger ved bygning af standardfærger, der kan opfylde de enkelte ruters transportbehov. Ved brug af sådanne standardfærger ville der kunne opnås besparelser i byggefasen (seriebyggeri), og samtidig ville det løse mange af færgeruternes problemer med at finde afløserfærger.

### 6.2 Standardisering af færgelejer

Til brug for analysen af standardisering af havnefaciliteter og færger har udvalget indhentet oplysninger fra kommunerne vedrørende udformningen af færgelejer og muligheden for at få hjælp fra andre færgeruter i tilfælde af driftstop.

---

**Figur 6.1**  
Typer af færgelejer



Anm.: Ærø Kommune har oplyst, at typen af leje på ruten Birkholm-Marstal ikke er relevant, da der ikke medtages biler.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Figur 6.1 viser, at der på de 14 af færgeruterne er havnefaciliteter med L-leje og på otte af ruterne er havnefaciliteter med sakselejer. På Norddjurs Kommunes færgerute Anholt-Grenå er der sakseleje i den ene havn og L-leje i den anden havn.

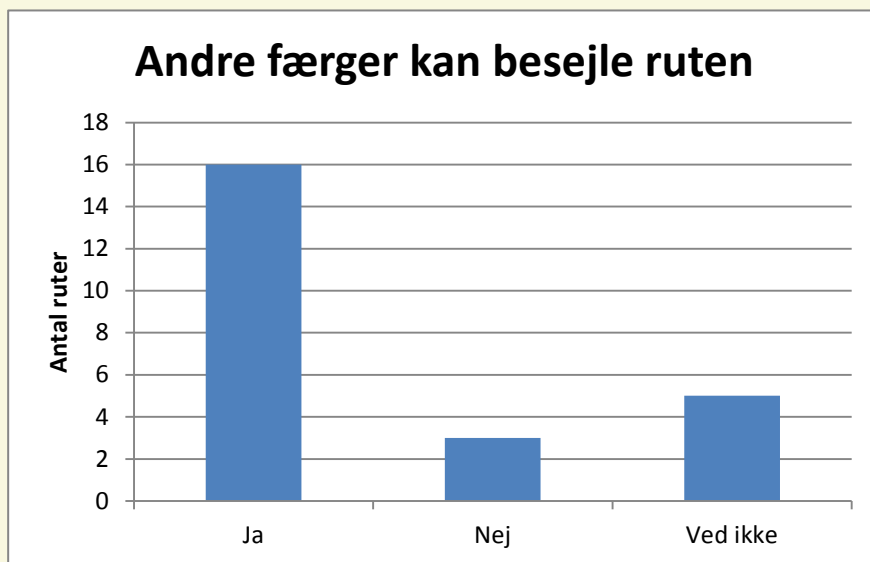
At der er L-leje i en havn er dog ikke ensbetydende med, at alle færger kan lægge til ved kajen. Ud over lejets form har det også betydning, om lejet har monteret broklapper og størrelsen på disse broklapper. På nogle færgeruter har man valgt, at klappen er monteret på færgen i stedet for på færgelejet. Endvidere kan dimensionerne på klappen, hvad enten den er monteret på færgelejet eller på færgen have betydning for, om en given færge kan lægge til ved færgelejet.

Det betyder, at L-færgelejer ikke alene er udtryk for standardisering af færgelejer.

### 6.3 Standardisering af færger

For at undersøge, i hvilken grad der er en standardisering af færgerne på de 24 færgeruter, der besejler ruterne til de små øer, har udvalget indhentet oplysninger om, hvorvidt der på de enkelte ruter er mulighed for at indsætte andre færger.

**Figur 6.2**  
Oversigt over muligheden for at andre færger kan indsættes på ruten



Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

På 16 af de i alt 24 færgeruter er der mulighed for, at andre færger kan besejle ruten i tilfælde af driftstop. Det er dog ikke ensbetydende med, at kommunerne benytter denne mulighed ved planlagte eller ikke planlagte stop på færgeruterne.

At der er andre færger, der kan besejle ruten, kan tages som udtryk for, at der er en vis grad af standardisering af færgerne og færgeløjerne. Men der er ingen sikkerhed for, at det umiddelbart er muligt at indsætte en anden færge på en færgerute, der er udsat for driftstop. Færgerne anvendes for størstedelens vedkommende på andre ruter i forvejen, og har ofte ikke mulighed for at besejle flere ruter samtidig.

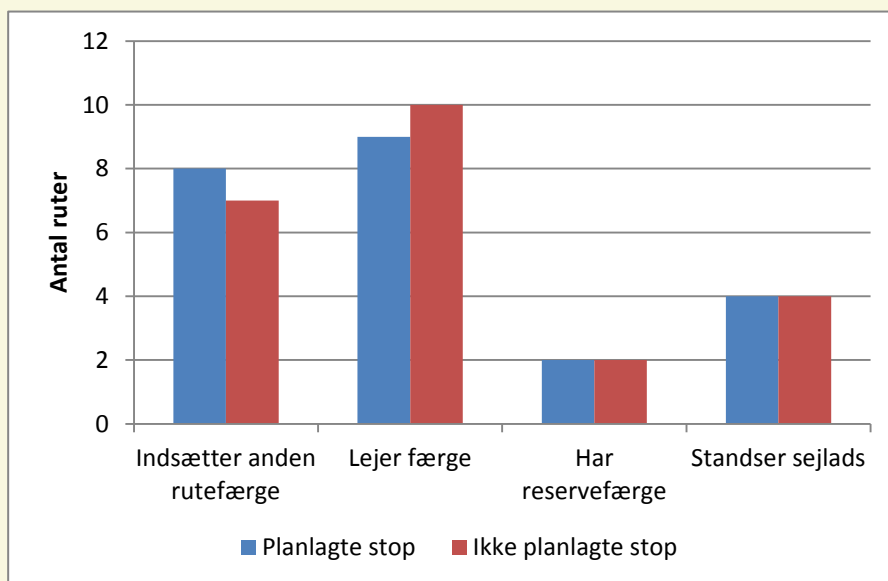
## 6.4 Besejling af ruterne ved dokning

For at belyse, i hvilket omfang færgerne på de forskellige ruter kan hjælpe hinanden, har udvalget indhentet oplysninger om, hvad kommunen gør for at fortsætte driften af ruterne i tilfælde af enten planlagte eller ikke planlagte dokninger af færgerne.

Uanset om der er tale om planlagte eller ikke planlagte driftstop, har det naturligvis konsekvenser for øboerne, når sejladsen indstilles eller ændres. I de tilfælde, hvor der ikke kan sejles med gods i en periode, er dette desuden til gene for erhvervslivet på de små øer.

Figur 6.3 viser, hvad kommunerne gør, når færgerne er i planlagt dok til fx servicetjek, og hvad de gør i tilfælde af ikke planlagte dok ved fx uheld.

**Figur 6.3**  
Besejling ved planlagte og ikke planlagte stop



Anm.: Faaborg-Midtfyn kommune har ikke angivet oplysninger for ruten Bjørnø-Faaborg og den er derfor udeladt.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

På størstedelen af ruterne lejer kommunen en færge til befordring af passagerer. Disse lejede færger medtager for de flestes vedkommende udelukkende passagerer og kan ikke medtage biler (pax-færge). Det betyder, at der i perioder med denne sejlads er en lavere service på ruten, end der er ved normal drift.

På en stor del af ruterne er det muligt at indsætte en anden rutefærge på ruten, der mangler en færge. På to af ruterne har kommunen en gammel færge, som anvendes til reservefærge og på fire færgeruter indstilles sejladsen helt i den periode, hvor færgen er i dok.

I tabel 6.1 ses sammenhængen mellem færgernes sejlområde og de ruter, hvor der er mulighed for at indsætte andre rutefærger ved dokning af den færge, der normalt besejler ruten.

**Tabel 6.1**  
**Sejlmråde og besejling af ruten ved planlagte og ikke planlagte stop**

Kommune	Rute	Sejlmråde	Planlagte stop	Ikke planlagte stop
Holbæk	Orø-Holbæk	Isefjord	Stop	Stop
Norddjurs	Anholt-Grenå	Kattegat	Stop	Stop
Assens	Baagø-Assens	Lillebælt	Lejer	Lejer
Haderslev	Aarø-Aarøsund	Lillebælt	Lejer	Lejer
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	Lillebælt	Lejer	Lejer
Aalborg	Egholm-Aalborg	Limfjorden	Reservfærge	Anden rute-færge
Struer	Venø-Kleppen	Limfjorden	Reservfærge	reserve
Skive	Fur-Branden	Limfjorden	Reservfærge	reserve
Lolland	Askø-Bandholm	Lolland	Anden rutefærge overtager	Anden rute-færge
Lolland	Fejø-Kragenæs	Lolland	Anden rutefærge overtager	Anden rute-færge
Lolland	Femø-Kragenæs	Lolland	Anden rutefærge overtager	Anden rute-færge
Kalundborg	Sejerø-Havnsø	Sejerø bugt	Anden rutefærge overtager	Anden rute-færge
Kalundborg	Nekselø-Havnsø	Sejerø bugt	Lejer	Lejer
Slagelse	Omø-Stignæs	Storebælt	Anden rutefærge overtager	Anden rute-færge
Slagelse	Agersø-Stignæs	Storebælt	Anden rutefærge overtager	Anden rute-færge
Faaborg-Midtfyn	Lyø/Avernakø-Fåborg	Sydfyn	Anden rutefærge overtager	Lejer
Svendborg	Skarø/Drejø-Svendborg	Sydfyn	Lejer	Lejer
Langeland	Strynø-Rudkøbing	Sydfyn	Lejer	Lejer
Svendborg	Hjortø-Svendborg	Sydfyn	Stop	Stop
Ærø	Birkholm-Marstal	Sydfyn	Stop	Stop
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Fåborg	Sydfyn	Ved Ikke	Ved Ikke



Horsens	Endelave-Snaptun	Århus bugt	Lejer	Lejer
Odder	Tunø-Hou	Århus bugt	Lejer	Lejer
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	Århus bugt	Lejer	Lejer

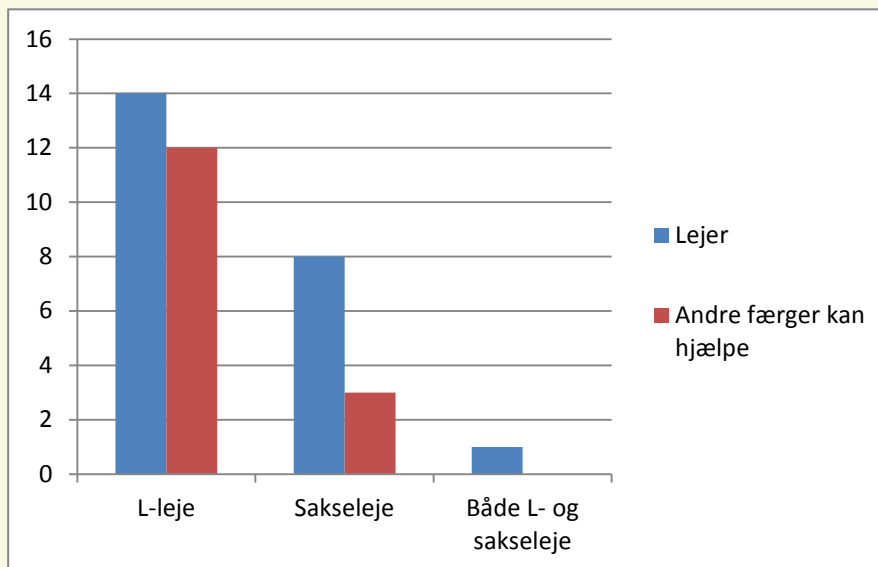
Anm.: I Holbæk Kommune er der også en privat færge til Orø, som kan benyttes, når den kommunale færge er i dok. Der indsættes en bus, der kører til den anden færge.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.1 viser, at det særligt er i nogle områder, at færgeruterne kan få hjælp af hinanden. I Limfjorden, Storebælt og ved Lolland er der i høj grad mulighed for at få hjælp fra de andre færgeruter i nærheden. Derimod er ruterne i det sydfynske område nødt til at leje færger eller helt indstille sejladser i tilfælde af dokning.

Figur 6.4 illustrerer sammenhængen mellem typer af færgeleje og muligheden for, at andre færger kan besejle ruten.

**Figur 6.4**  
Type af færgeleje og mulighed for besejling med andre færger



Anm.: Ærø Kommunes rute Birkholm-Marstal er ikke medtaget i oversigten, da der ikke er oplysninger om lejer.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Figur 6.4 viser, at der er en større mulighed for at få hjælp fra andre færger, når der er L-leje end ved sakselejer. Det kan tyde på, at det betyder noget i forhold til standardisering, at færgelejet er udarbejdet som et L-færgeleje i stedet for et sakseleje.

## 6.5 Delkonklusion

Ud af de 24 ruter til de små øer har 14 af ruterne L-lejer i begge ruternes havne. En enkelt rute har L-leje i den ene havn og sakseleje i den anden havn. På otte ruter er der udelukkende sakseleje. Der er altså et flertal af ruterne, der har L-lejer, som er anbefalet over flere omgange i forbindelse med investeringer i nye færgelejer.

Når der ses på, om andre færger kan hjælpe med besejling af en rute i tilfælde af driftsstop ser det også ud til at have betydning, om der er tale om en rute med L-lejer eller sakselejer. Der er større mulighed for at få hjælp fra andre ruter, når der er L-lejer i havnene på ruten.

Det er dog ikke ensbetydende med, at der er muligt at indsætte en anden rutefærge på en rute i tilfælde af driftsstop. Det afhænger også i høj grad af, om der er en anden rute i nærheden, som har mulighed for at ændre driften af den rute, færgen sejler på i forvejen.

I limfjordsområdet er der i høj grad mulighed for at få hjælp fra en anden rute i tilfælde af driftsstop. Det skyldes ikke kun, at ruterne ligger forholdsvis tæt på hinanden, men også at der i dette område er flere ruter, der kan indsætte ældre færger, som fungerer som reservefærger i tilfælde af driftsstop.

På fire færgeruter indstilles sejladsen helt ved driftsstop. På alle de 20 øvrige ruter indsættes enten en anden rutefærge, en lejet færge eller der indsættes en bus, der kører passagerer til en anden færge.

Samlet vurderes det, at det fortsat er relevant med en generel anbefaling om investering i L-lejer, når der skal reinvesteres i færgelejerne.

Det skal i forlængelse heraf nævnes, at det i aftalen om kommunernes økonomi for 2014 mellem KL og regeringen er aftalt, at KL koordinerer etableringen af et fælles færgesekretariat i 2014. Kommunerne har overfor KL i forbindelse med undersøgelsen af interessen for det fælles færgesekretariat forslået, at sekretariatet bl.a. kan løfte følgende arbejdsområder:

- Lovgivning, erfaringsudveksling. Sekretariatet videreformidler nye regler og lovgivning, som har relevans for færgedrift til små øer.
- Puljeansøgninger
- Praktisk færgesamarbejde, bl.a. "lånefærger" ved driftsuheld
- Efteruddannelse og kompetenceudvikling
- Arbejdsmiljø-samarbejde og videndeling.
- Samarbejde om BAT (Best Available Technology). Fx miljøvenlig diesel og drivmidler generelt, løbende inspiration til energibesparende tiltag og bæredygtig adfærd hos skibsførere.
- Fælles indkøb/indkøbsaftaler, hvor det giver mening (diesel, brandolie, redningsudstyr osv.)
- Rekruttering.

## 7. Bilag

Tabellerne i bilaget sammenfatter kommunernes indberetninger til Økonomi- og Indenrigsministeriet om færgeruterne til de små øer.

**Tabel 7.1**  
Færgernes byggeår og forventning til nyinvesteringer

Kommune	Rute	Sejl- område	Byggeår	Forventet restleve- tid (år)	Forventet tidspunkt for nyin- vestering	Forventet beløb til nyinve- stering (mio. kr.)
Holbæk	Orø- Holbæk	Isefjord	2003	40	2040	50
Kalund- borg	Nekselø- Havnsø	Sejerø bugt	1969	0	2013	22
Kalund- borg	Sejerø- Havnsø	Sejerø bugt	1998	20	2033	*
Slagelse	Omø- Stignæs	Store- bælt	2004	20	2033	*
Slagelse	Agersø- Stignæs	Store- bælt	2012	20	2033	*
Lolland	Askø- Bandholm	Lolland	1993	10	2023	25
Lolland	Fejø- Kragenæs	Lolland	2002	20	2033	40
Lolland	Femø- Kragenæs	Lolland	1996	15	2028	30
Assens	Baagø- Assens	Lille- bælt	1976	10	2023	40
Faaborg- Midtfyn	Lyø/ Avernakø- Fåborg	Sydfyn	2012	25	2037	75-80
Faaborg- Midtfyn	Bjørnø- Fåborg	Sydfyn	1994	5	2018	20-25

Svendborg	Skarø/ Drejø- Svendborg	Sydfyn	1997	10	2023	50
Svendborg	Hjortø- Svendborg	Sydfyn	1976	7	2020	10
Langeland	Strynø- Rudkøbing	Sydfyn	2012-2013	35	2048	*
Ærø	Birkholm- Marstal	Sydfyn	Privat leve- randør	Privat leverandør	2017	*
Haderslev	Aarø- Aarøsund	Lillebælt	1999	16	2029	65
Aabenraa	Barsø- Barsø- Landing	Lillebælt	1980/2002	30	2040- 2042	25
Horsens	Endelave- Snaptun	Århus bugt	1996	8	2021	80
Struer	Venø- Kleppen	Limfjor- den	Færgen 1. 2010 Færgen 2. 1931	Færgen 1. 30 år Færgen 2. 10 år	2043	33
Norddjurs	Anholt- Grenå	Kattegat	2003	20	2033	75
Odder	Tunø-Hou	Århus bugt	1993	7	2020	40
Hedensted	Hjarnø- Snaptun	Århus bugt	1987/2012	7	2020	40
Skive	Fur- Branden	Limfjor- den	2011	29	2043	40
Aalborg	Egholm- Aalborg	Limfjor- den	2010	27	2040	13

Anm.: \* Ikke oplyst

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 7.2**  
Færgelejer og mulighed for at indsætte andre færger ved driftsstop

Kommune	Rute	Sejl- område	Fær- geleje	Reserve- færge v. planlagte stop	Hvad gør kommunen i tilfælde af ikke planlag- te færgestop	Kan færger på andre ru- ter besejle denne rute - hvilke?
Holbæk	Orø- Holbæk	Isefjord	Sakseleje	Bus via Østre Færge	Bus via Østre Fær- ge	Østre Færge
Kalund- borg	Nekselø- Havnsø	Sejerø bugt	Sakseleje	Havlit (Pax færge 12 pax)	Indsætter Havlit	Veteranskibet IDA. Femø Sund, begge kan tilpasses
Kalund- borg	Sejerø- Havnsø	Sejerø bugt	L - leje	Nekselø	Indsætter Nekse- løfærger	Endelavefærger kan tilpasses, OMØ passer lejer med Sejerøfærger
Slagelse	Omø- Stignæs	Store- bælt	L - leje	Agersø	Nødsejlplan med færge til Agersø	Færge til Agersø
Slagelse	Agersø- Stignæs	Store- bælt	L - leje	Omø	Nødsejlplan med færge til Omø	Færge til Omø
Lolland	Askø- Band- holm	Lolland	Sakseleje	Femø	Sejlads efter sær- plan	M/F Femø Sund
Lolland	Fejøl- Krage- næs	Lolland	L - leje	Femø/Askø	Sejlads efter nor- mal sejlplan med M/F Femø Sund	1. prioritet M/F Fe- mø Sund 2. prioritet M/F Askø
Lolland	Femø- Krage- næs	Lolland	L - leje	Askø/Fejøl	Sejlads efter sær- plan	M/F Askø M/F Christine (Fejøl)
Assens	Baagø- Assens	Lillebælt	Sakseleje	Lejer færge til personbefor- dring (pax fær- ge)	Prøver at leje en færge	Nej
Faaborg- Midtfyn	Lyø/ Aver- nakø- Fåborg	Sydfyn	L - leje	Skarø Drejø	Catrine K, Bjørnø, Højestene (Svend- borg-Skarø-Drejøl)	
Faaborg- Midtfyn	Bjørnø- Fåborg	Sydfyn	Sakseleje	Ved ikke	Ved ikke	Ved ikke

Svendborg	Skarø/ Drejø- Svendborg	Sydfyn	3 x L - leje	Lejer færge til personbefordring (pax færge)	Lejer færge til personbefordring (pax færge)	Ved ikke
Svendborg	Hjortø- Svendborg	Sydfyn	2 sakselejer	Stopper + nødberedskab	Stopper + nødberedskab	Ved ikke
Langeland	Strynø- Rudkø- bing	Sydfyn	L-leje	Lejer Katrine K - er kun til personer	Lejer Katrine K - er kun til personer	Ved ikke
Ærø	Birkholm- Marstal	Sydfyn	Ikke relevant. Færgen medtager ikke biler.	Stop v/dok	Manglende ture sejles efterfølgende. Ingen reserve	Færgen Hjortøboen har tidlige været chartret for enkeltrejser.
Haderslev	Aarø- Aarø- sund	Lillebælt	Sakseleje	Kun pax dok	Bruger pax færge	Assens-Baagø og Holbæk-Orø
Aabenraa	Barsø- Barsø- Landing	Lillebælt	L - leje	Lejer færge til personbefordring (pax færge)	Har aldrig haft stop. Har to motorer, en i hver ende, så hvis den ene falder ud, sejlers der med en motor	Hjarnø og Venø færgerne
Horsens	Endelave- ve- Snaptun	Århus bugt	L - leje	Lejer færge til personbefordring (pax færge)	I lighed med når færgen er i dok, lejes en færge	Ja, Anholt og Sejerø, færgerne passer i lejet og til rampe system
Struer	Venø- Kleppen	Limfjorden	L - leje	Har en reserve færge	Har en reserve færge	Ja - der er 4 færger i Limfjorden der kan
Norrdjurs	Anholt- Grenå	Kattegat	Grenaa: Sakseleje Anholt: L-leje	Stop v/dok	Ruten indstilles midlertidigt	Har ingen oplysninger herom
Odder	Tunø- Hou	Århus bugt	L - leje	Lejer færge til personbefordring (pax færge)	Vi har "Ternen" fra Hou der kan sejle med maksimalt 12 passagerer, stort gods og biler kan ikke sejles fra og til	Der er ingen færger under dansk flag, der kan anløbe Tunøfærgens færgelejer og fra dag 1 kan laste og losse rullende gods (bil

				Tunø under fær- gestop	og lastbiler m.m.), lejerne skal først gennemgå en for- andring. Færger på størrelse med Tunøfærgeren er i fast rute på andre overfarter.	
Heden- sted	Hjarnø- Snaptun	Århus bugt	Sakseleje	Lejer færge til personbefor- dring (pax fær- ge)	Lejer (så vidt det er muligt)	Nej
Skive	Fur- Branden	Limfjor- den	L - leje	Der er 2 færger på ruten. Sleipner fra 1996 og Mjøl- ner fra 2011	Anvender den eks- tra færge	Ja, Hvalpsund - Sundsøre
Aalborg	Egholm- Aalborg	Limfjor- den	L - leje	Anvender den gamle færge som fungerer som reserve	Får hjælp af Fur færgeren	Ja Fur, Venø og Hvalpsund

Anm.:

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

[www.oim.dk](http://www.oim.dk)