

Betalingsringen



Ærø, Samsø og Læsø.

Indholdsfortegnelse

1.	Det er de tre øers overordnede mål:	2
2.	Udviklingsstrategier:	2
3.	Erfaringstal:	3
a.	Befolkningsudviklingen.	3
b.	Transportmængder.	3
c.	Billetprisudvikling.	5
d.	Udviklingen til omkostninger til løn og olie.	8
e.	Udviklingen i færgekapaciteten.	10
f.	Omkostningsudvikling pga. øgede krav fra Søfartsstyrelsen.	11
4.	Analyse af omkostningen ved:	11
a.	at lade øboerne "sejle gratis".	11
b.	at lade alle øboere sejle efter "landevejsprincip".	12
c.	at lade ruterne sejle som "Samfundsbegrundet rute".	13
5.	Udviklingspotentialer:	15
a.	Turismen.	15
b.	Erhverv.	16
6.	Forbehold.	17
7.	Bilag – talmateriale til grafer:	17

1. Det er de tre øers overordnede mål:

- At de folkeregistrerede personer på øerne skal sejle gratis med færgerne i lighed med beboerne på "de danske småøer".
- At taksterne for al øvrig person- og køretøjsoverførsler skal svare til taksterne ved personbefordring med offentlige transportmidler på tilsvarende afstande eller ved tilsvarende kørsel med køretøjer på offentlige landeveje.
- At befolkningstilbagegangen stoppes og den negative udvikling i færgetrafiktallene vendes.

2. Udviklingsstrategier:

- Alle de nuværende færgeruter opfylder i dag Søfartsstyrelsens krav om bl.a. sikkerhed til passagerskibssejlads med moderne tidssvarende færger. Dette skal fastholdes og udbygges i takt med nationale og internationale krav.
- Rejsen med færgerne skal være en positiv oplevelse for såvel den daglige bruger, som for de besøgende på øerne. De rejsendes behov skal identificeres og søges dækket mht. regularitet, komfort, oplevelse og service. Løbende kvalitetsmålinger skal sikre, at dette sker.
- At antallet af årlige sejlads på de enkelte ruter fastholdes på det nuværende niveau og udvides i takt med et stigende behov i perioder eller på enkelt dage.
- Færgeselskaberne skal indgå som en vigtig partner i markedsføringen af øerne sammen med øernes virksomheder og kommunerne. Der skal udvikles nye produkter og synlighed, hvor færgerejsen indgår som en positiv oplevelse sammen med øernes øvrige produkter.
- Færgeoverfarterne skal energioptimeres i samarbejde med relevante samarbejdspartnere for at reducere omkostningerne til energi og for at gøre overfarterne mere "grønne".
- Det tre kommunale ø-rederier skal udvikle en samarbejdsmodel, hvor erfaringer og synergi ér udnyttet indenfor bl.a. indkøb, vedligehold, markedsføring, booking og billetsystemer.

3. Erfaringstal:

a. Befolkningsudviklingen.

De tre øer har alle haft tilbagegang i befolkningstallet i en længere årrække. I perioden 2006 til 2012 størst på Læsø med 10,6 %, på Samsø med 8,1 % og på Ærø med 3,9 %.

Danmarks Statistiks befolkningsprognose anslår at befolkningsnedgangen vil fortsætte og for perioden 2012 til 2023 på Læsø med yderligere 13,9 %, på Samsø med 4,7 % og på Ærø med 5,6 %.

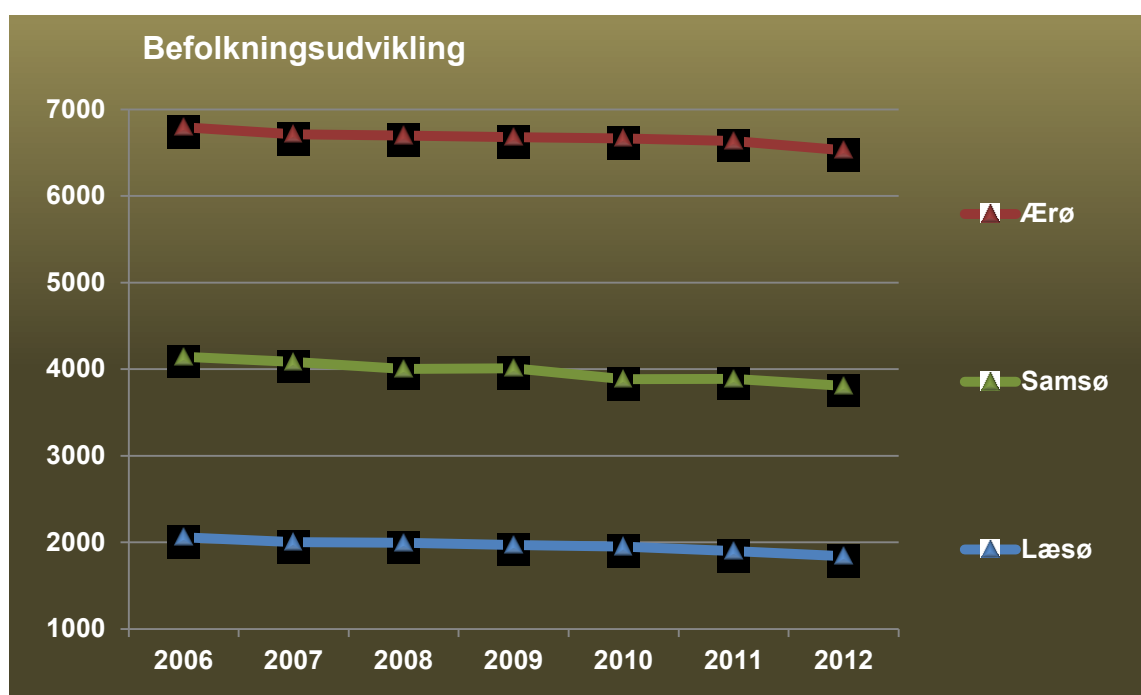


Fig. 4a1. Befolkningsudviklingen på de tre øer i perioden 2006 – 2012.

b. Transportmængder.

Alle tre øer har sammen med befolkningsnedgangen haft en vigende udvikling i de overførte mængder med øernes færger. Undtagelsen er "Hov – Samsø" ruten, der oplevede et trafikspring med indsættelse af den nye og større færge M/F Kanhave fra 2009. Alle tre øer havde en nedgang i antal passagerer fra 2011 til 2012.

Udviklingen i antallet af overførte personbiler har over en længere årrække været mere positiv, men der er væsentlige afvigelser på de enkelte ruter.

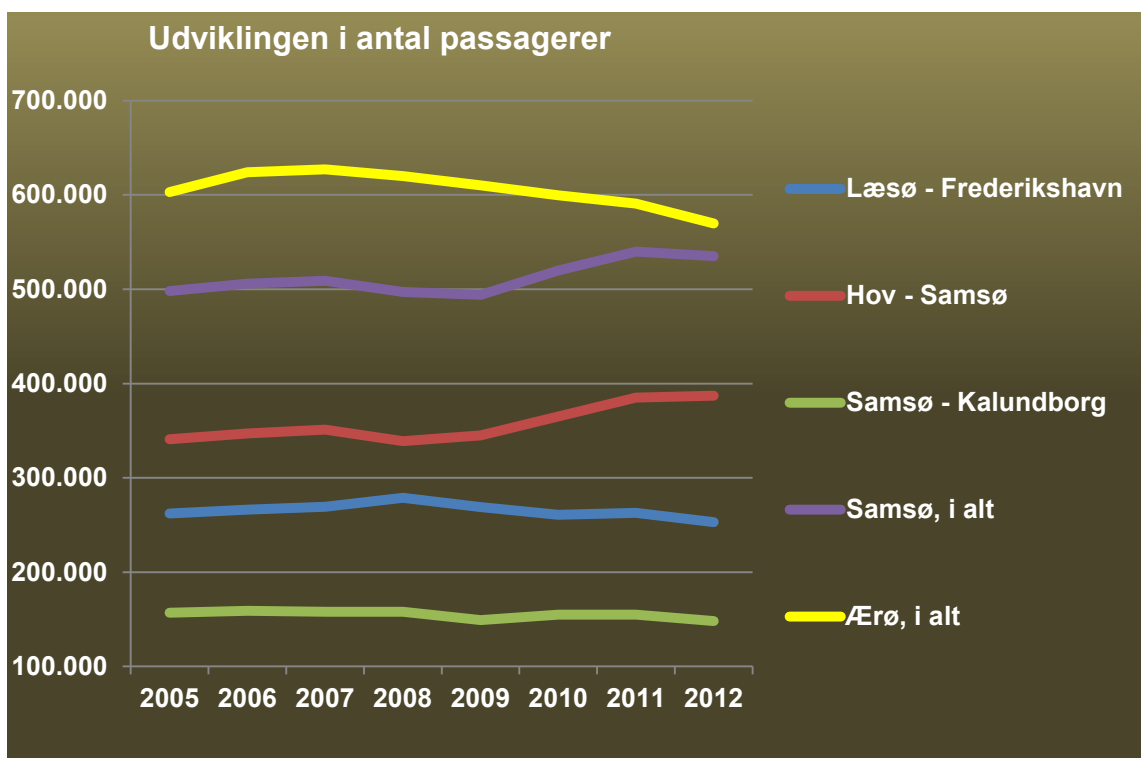


Fig.4b1. Udviklingen i antal transporterede passagerer fordelt på ruterne.

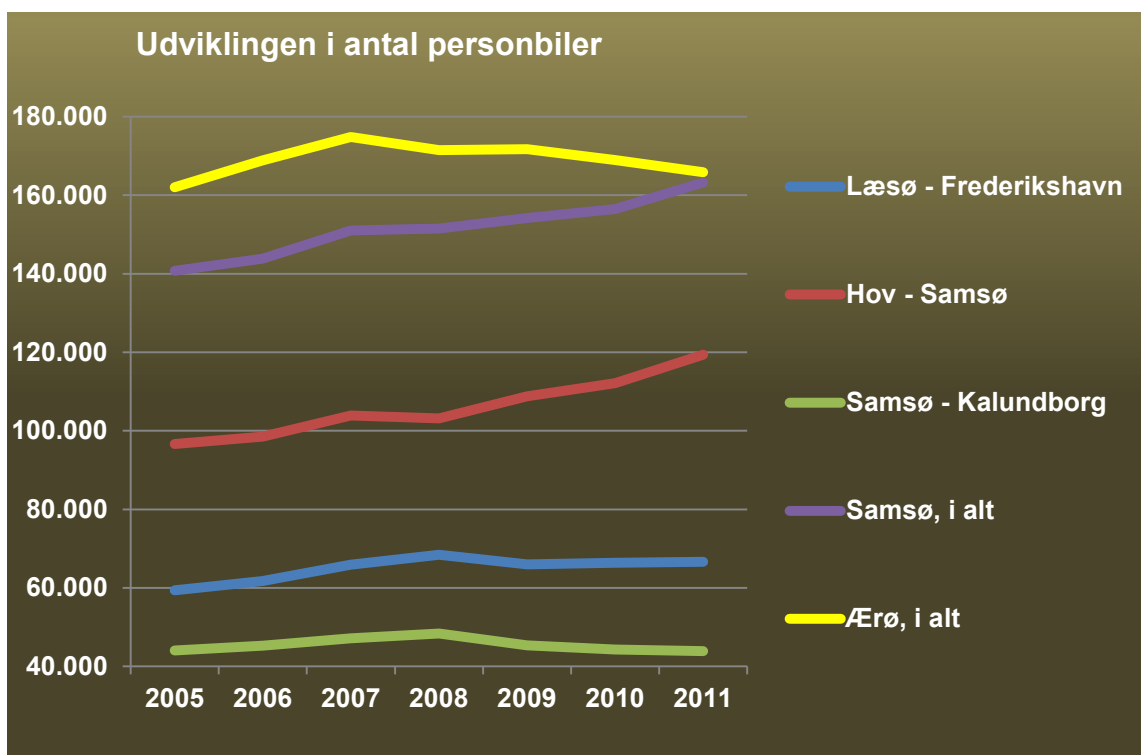
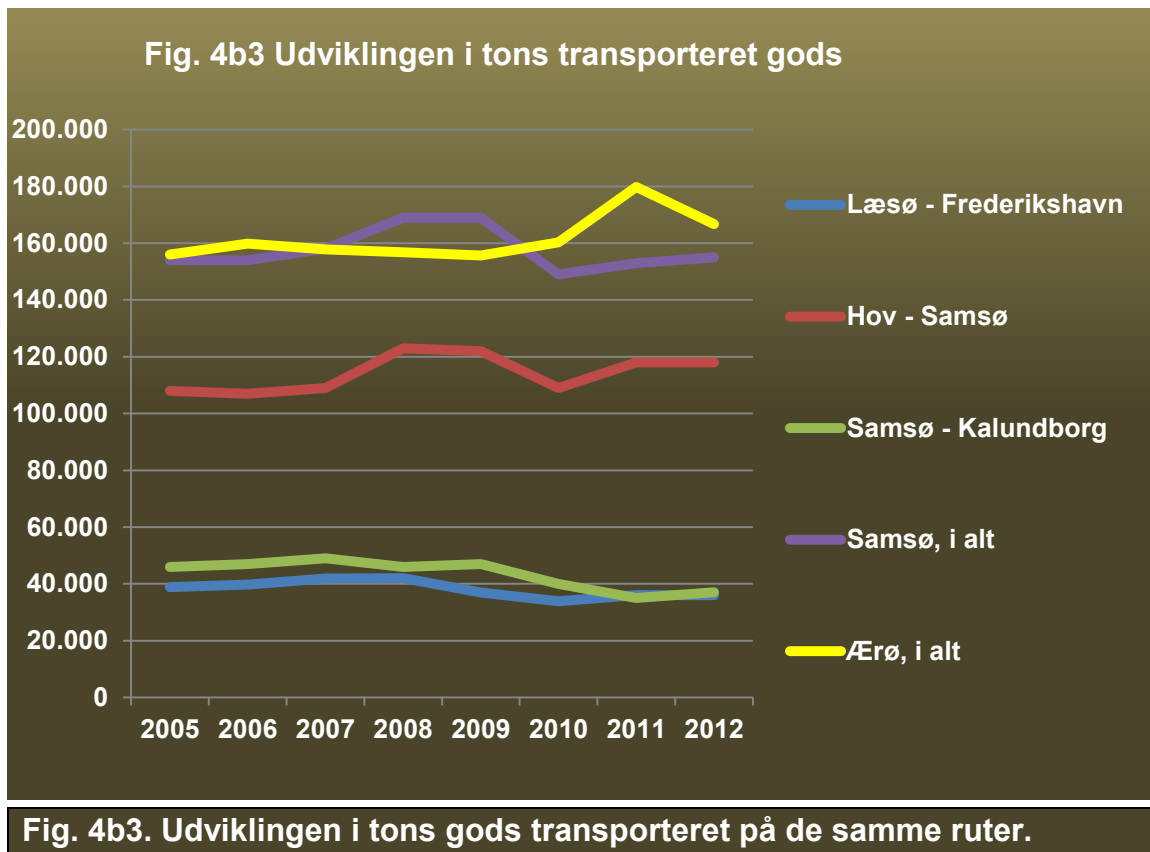


Fig. 4b2. Udviklingen i antal transporterede personbiler på samme ruter.



Godsmængden mellem Læsø – Frederikshavn og Samsø – Kalundborg er næsten ens, hvorfor kurverne næsten er sammenfaldne.

c. Billetpreisudvikling.

De øgede udgifter til lønninger, vedligehold af færger og ikke mindst udgifter til olie har medført behov for højere priser på billetter.

I rapporten er alene medtaget prisen for en voksen t/r, voksen øbo t/r, personbil tilrejsende t/r, person øbil t/r og prisen for overførsel af en 10 meter lang lastbil t/r uden moms.

De enkelte rederier har i årenes løb haft mange forskellige tilbud om rabatter, samt ændret priserne løbende som følge af stigende energipriser eller forsøg på markedsføringstilbud. Hvorfor en egentlig prissammenligning kan være vanskelig. Således tilbyder rederier bil + 5 personer til fast pris og andre ikke. Der er samtidig rederier, der opkræver forskellige priser i høj- og lavsæson.

Billetprisen for en voksen t/r tilrejsende har dog været stigende for alle selskaber. Fra efteråret 2014 vil prisen på Samsøs øst rute efter nyt udbud blive nedsat.

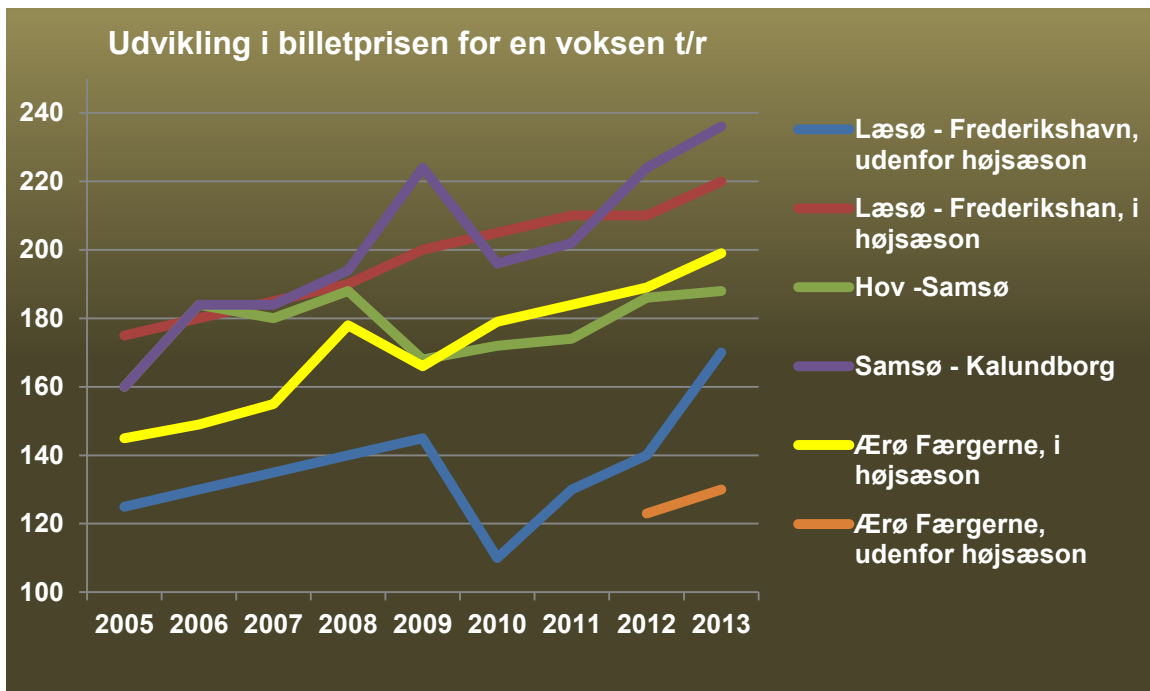


Fig. 4c1. Udviklingen i billetprisen for en tilrejsende voksen t/r

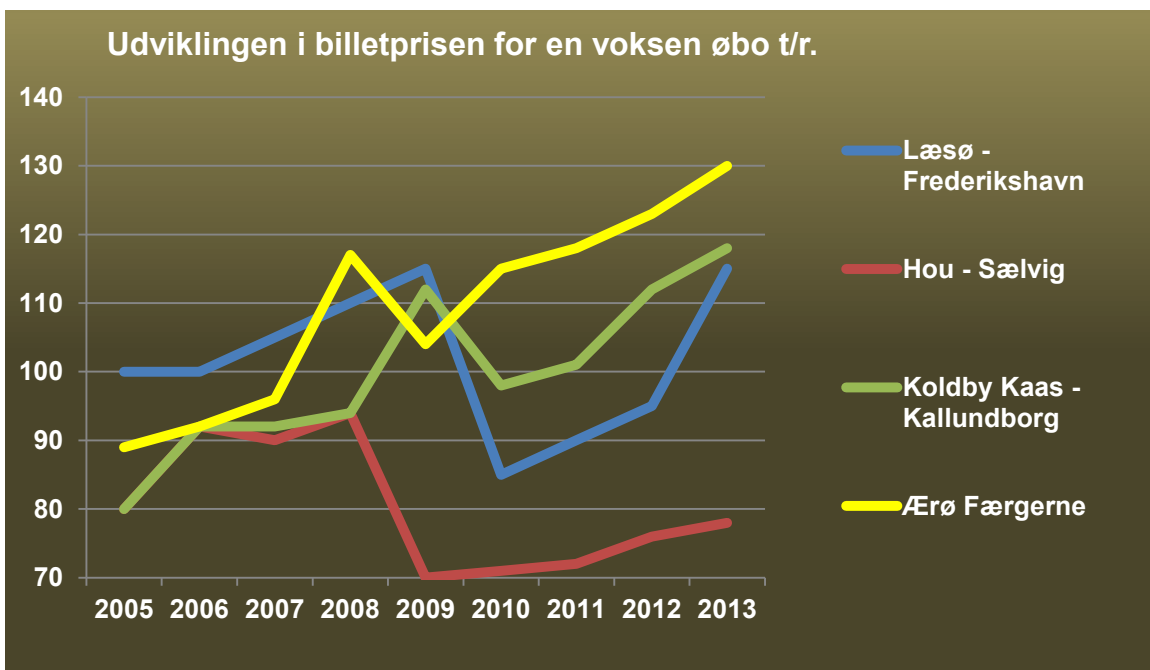


Fig. 4c2. Udviklingen i billetprisen for en voksen øbo t/r

Prisen for øboernes rejser har forandret sig væsentligt i perioden med op og nedadgående priser som følge af lokale beslutninger. Fra 2011 til 2013 dog med væsentlige stigninger, primært som følge af øgede omkostninger til driften af færgerne.

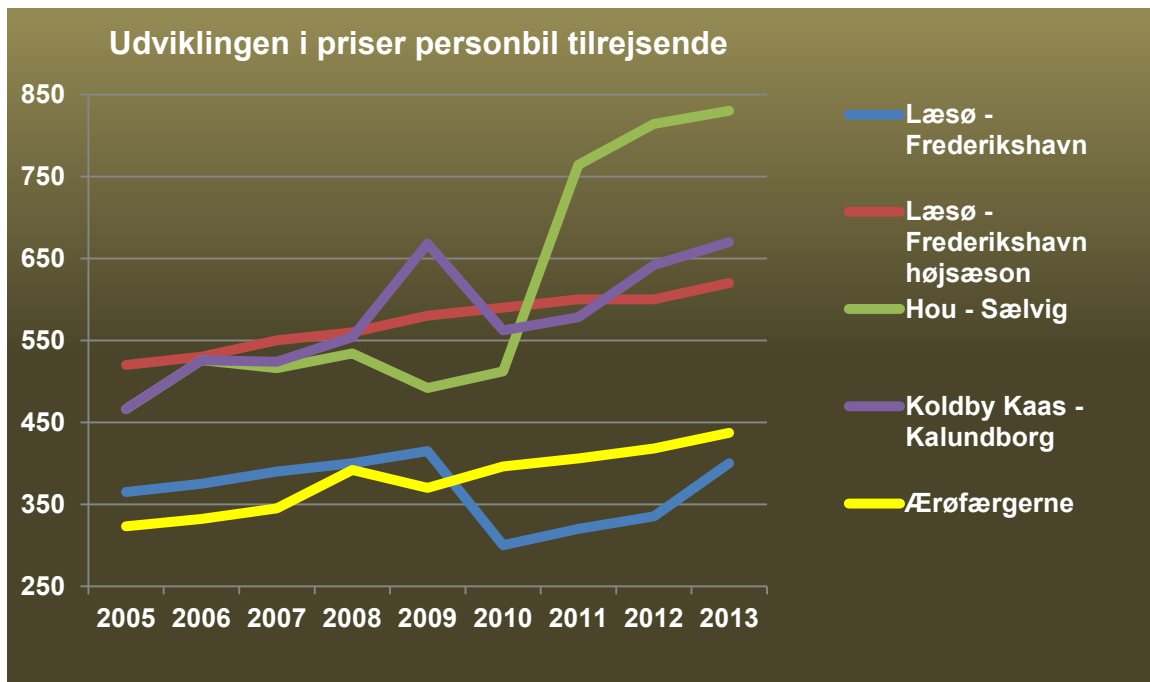


Fig. 4c3. Udviklingen i billetprisen for en personbil t/r.

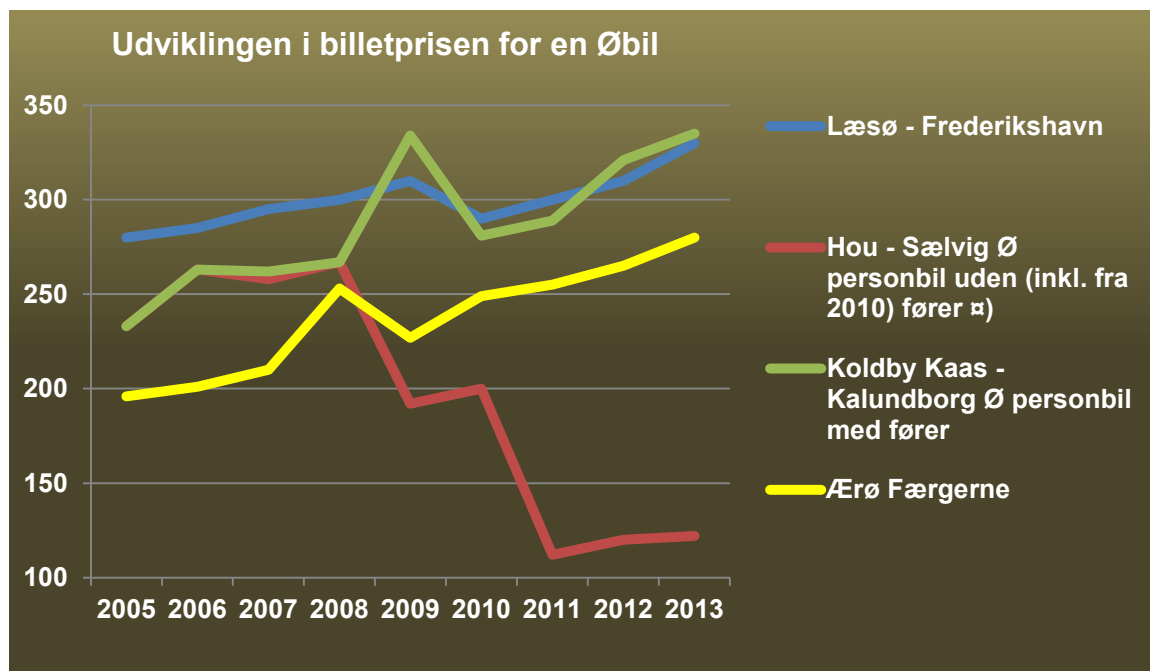


Fig. 4c4. Udviklingen i billetprisen for en Ø personbil t/r.

Udviklingen i billetpriser for personbiler er igen vanskelig at sammenligne. Færgeren A/S indførte fra 2011 en fast pris for personbil + incl. 5 passagerer, hvilket naturligvis tilgodeser nogle, ligesom der er rabat muligheder ved mange rejser. En ordning der også indføres på Samsø Øst fra efteråret 2014.

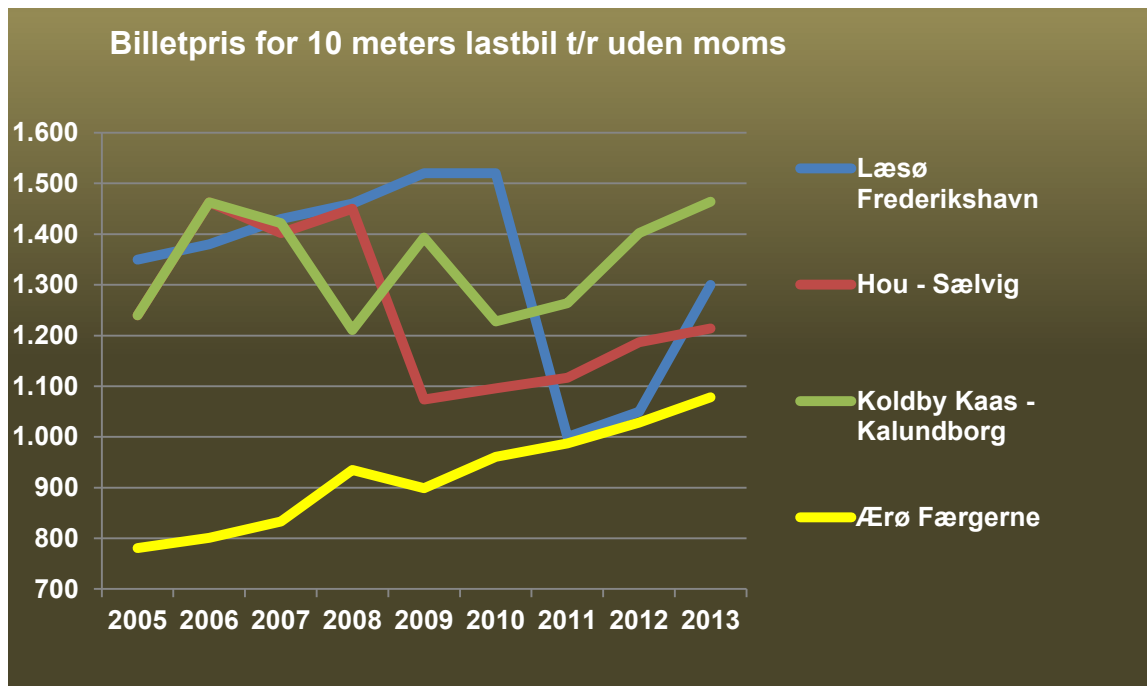


Fig. 4c5. Udviklingen i billetprisen for en 10 meters lastbil t/r uden moms.

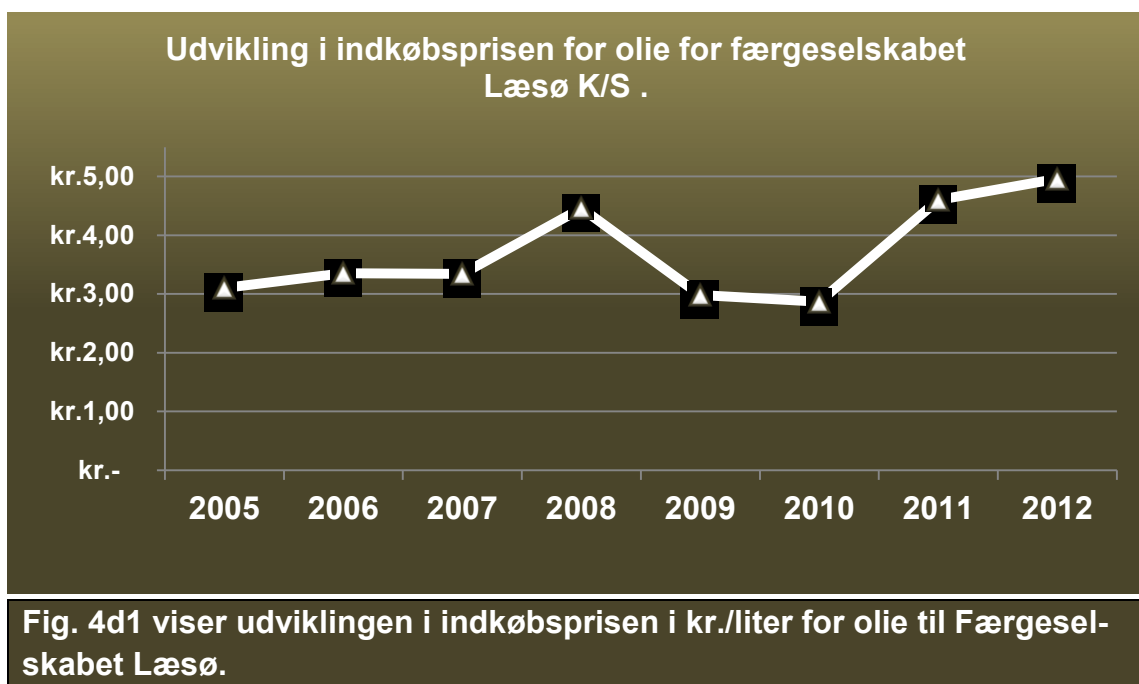
Prisen for overførsel af fragt har igen været meget lokalt betinget. I dag er den stort set ens for de tre øer for en 10 meters lastbil t/r. På Læsø betales der efter aktuel længde, men øvrige ruter har forskellige længde kategorier.

d. Udviklingen til omkostninger til løn og olie.

Udover udgifter til vedligeholdelse af færger er lønomkostninger og udgifter til indkøb af olie de væsentligste udgifter for færgeselskaberne.

Udgiften til vedligeholdelse af færger varierer meget fra år til år, afhængig af færgeres alder, krav i forbindelse med syn fra Søfartsstyrelsen og klassifikations-selskaber samt eventuelle havarier det enkelte år.

Udgifter til løn og olie er alene afhængig af aktivitetsniveau (antal ture), samt prisen på olie.



På grundlag af tallene for 2007 blev der i 2008 lavet en ny aftale om fordeling af § 21 tilskuddene til Læsø, Samsø og Ærø kommuner med et samlet tilskud på kr. 66,7 mill. Dette tilskud er for 2013 reguleret til kr. 77,6 mill., svarende til en procentstigning for 16,3 %.

I samme periode er prisen på olie - fra 2007 til 2012 - steget fra 3,34 kr./liter til kr. 4,96 kr./liter, svarende til en udgiftsstigning på 48,5 %, hvilket har medført en merudgift ved samme olieforbrug på årligt kr.1,6 mill., alene for Læsø. Færge­se­ls­ka­bet Læsø K/S gennemførte i 2012 1.476 ture og alle ruterne tilsammen 11.000 ture, såfremt olieforbrug og stigning var ens pr. alle ture, er der tale om en omkostningsstigning på omkring kr. 12,0 mill., hvilket er mere end hele stigningen i § 21 tilskuddene for perioden.

Tilsvarende er udgiften på lønninger i Færge­se­ls­ka­bet Læsø K/S i perioden 2008 til 2012 steget med 19 %, svarende til en meromkostning på kr. 2,7 mill.

Fælles for tallene er dog, at stigningen i Statens tilskud til øerne ikke tilgodeser omkostningsudviklingen indenfor området. Samtidig er udviklingen i kommunernes tilskud til færgedriften ikke altid parallelt med udviklingen i § 21 tilskuddene.

e. Udviklingen i færgekapaciteten.

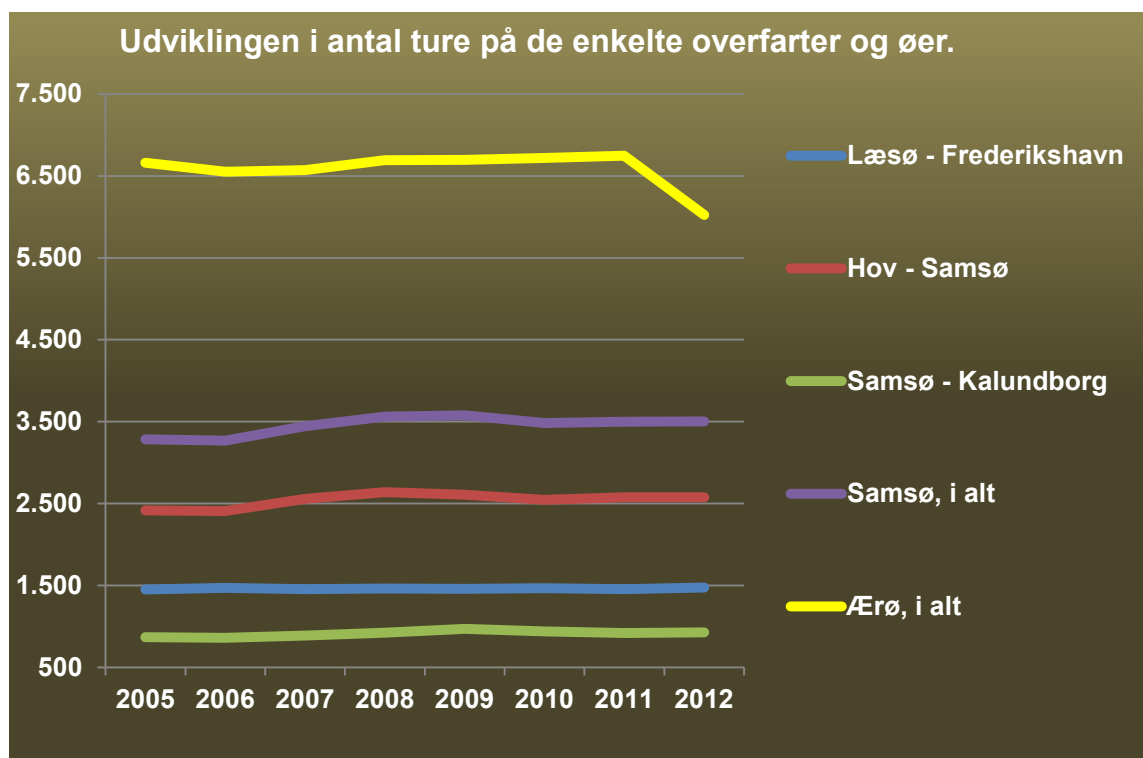


Fig 4e1. Kurve over udviklingen i antal årlige ture på ruterne.

Det samlede antal overfarter til Samsø og Læsø har været meget stabilt i perioden. Antal overfarter på Ærø fra 2011 til 2012, har været påvirket af indførelse af V-sejlad Søby – Faaborg/Søby – Fynshav samt af sejlplanreduktioner på Marstal – Rudkøbing og Ærøskøbing – Svendborg.

Selskab	Skibsnavn	Bygge år	Længde	Bredde	Max. Passagerer	Max. Personbiler
Færgeselskabet Læsø K/S	M/F Magrete Læsø	1996	68,5	15,8	589	76
	M/F Ane Læsø	1995	53,8	14,8	440	74
Færgen A/S	M/F Kanhave	2009	91,4	16,5	600	88
	M/F Kyholm	1998	68,8	14,8	450	94
Ærø Færgerne	M/F Marstal	1999	49,9	13,4	390	42
	M/F Ærøskøbing	1999	49,9	13,4	390	42
	M/F Skjoldnæs	1979/2001	41,9	11,7	290	35

Fig 4e2. Skema med oplysninger om færger i 2012.

f. Omkostningsudvikling pga. øgede krav fra Søfartsstyrelsen.

Færgeselskabernes økonomi bliver i større omfang påvirket af øgede omkostninger til drift af færgerne, dels på grund af øgede krav til sikkerhed, men også på grund af, at Søfartsstyrelsen i stigende omfang pålægger rederierne udgifter for betaling af opgaver der tidligere ikke kostede noget.

En beregning fra Bilfærgernes Rederiforening viser, at 7 rederier med i alt 37 færger, hvoraf de 7 sejler til Ærø, Samsø og Læsø over en 5 årig periode fik nye omkostninger på 9,3 mill. kr. til syn, auditer, prøver, certifikater, tilladelser, sundhedsbøger m.v. Opgaver der tidligere blev løst af Søfartsstyrelsen uden udgift for de enkelte rederier. Såfremt udgiften fordeles forholdsmæssigt på færgerne, svarer det til en udgift på kr. 1,8 mio. for de tre ø rederier.

4. Analyse af omkostningen ved:

a. at lade øboerne "sejle gratis".

Færgeselskabet Læsø K/S havde i 2012 indtægter fra salg af personbilletter og årskort til folkeregistrerede borgere på Læsø med kr. 2.650.000,-. Der blev solgt knap 28.000 personbilletter og anslået gennemført 3.000 rejser på årskort, svarende til at Læsøboerne i gennemsnit rejste 16,8 ture til fastlandet i 2012. Samme år solgte Færgeselskabet Læsø K/S køretøjsbilletter til øboere for kr. 2.985.000,-. I alt indtægter fra øboere på kr. 5.635.000,-

Ærøfærgerne havde i 2012 tilsvarende indtægter på kr. 18.969.000,- ved salg af færgebilletter til Ærøboere.

Billetindtægterne ved Samsøboernes rejser til Jylland anslås til at være omkring 7,8 mill. kr. både for personbiler og personer. Billetsalget med personbilletter incl. 5 personer vanskeliggør nøjagtigt at fastsætte antal rejsende gennem billetsalget. Det totale antal rejsende som indrapporteres til Søfartsstyrelsen jf. pkt. 4b indeholder alle tilrejsende og de rejsende øboere. Såfremt der forholdsmæssigt er lige så mange Samsøboere, der rejser på Sjællandsruten, som på Jyllandsruten kan billetindtægterne fra Samsøboerne her anslås til omkring kr. 3,1 mill. I alt estimeres Samsøboerne til at købe billetter for kr. 10,9 mill.

I alt estimeres det, at øboerne i 2012 har købt billetter til de nævnte overfarter for kr. 35,5 mill.

b. Omkostninger ved at lade alle øboere sejle efter "landevejsprincip".

I AKF rapporten af 2003 "Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder" behandles i afsnit 4.1.5 "Færgetrafikkens økonomi ved indførelse af amtsvejsprincipet" og i afsnit 3.2.1 redegøres for synspunkter omkring "En ny transportmodel" om samme.

Da amterne er nedlagt og der ikke længere er amtsveje, ændres overskriften til "Landevejsprincippet".

Forslaget gik på, at transport med færger alene skulle koste det, som det ville koste at køre et tilsvarende antal kilometer på landevej.

I en beregning over "worst case", hvor der ikke er indlagt højere trafikmængder som følge af det nye princip og under følgende forudsætninger:

- a) I hver personbil er der 1 passager. Pr. ekstra passager i bilen betales passagerpris.
- b) Der betales pr. bil. inkl. fører med kr. 3,80 pr. sejlet km.
- c) Campingvogne regnes som biler.
- d) Busser beregnes med kr. 5,00 pr. km.
- e) I busserne er der gennemsnitlig 25 passagerer inkl. fører. De betaler kr. 18,00 pr. sejlet 10 km.
- f) Passagerer til fods betaler kr. 18,00 pr. 10 km.
- g) I lastbilerne befinder der sig 1 chauffør.
- h) Taksten for lastbil alene er kr. 4,80 pr. sejlet km og med træk kr. 7,20 og sættevogn kr. 7,20 uden chauffør.

Under ovennævnte forudsætninger og beregninger udført med opdaterede tal for 2012 er der på Læsø et forøget tilskudsbehov på kr. 18.685.000,- for 2013. I AKF rapporten for 2002 blev beløbet beregnet til kr. 17.115.232,-.

På Samsø Vest (Jyllandsruten) er der på baggrund af budgettallene for Samsø Kommunes færge fra 2014 beregnet et forøget tilskudsbehov på kr. 28.277.000,- for 2013. I AKF rapporten for 2002 blev beløbet for både øst og vest ruten beregnet til kr. 36.613.011,-.

På Ærø ruterne er der på baggrund af ovennævnte forudsætninger og beregninger med opdaterede tal for 2012 beregnet et forøget tilskudsbehov på kr. 30.003.000,- for 2013. I AKF rapporten for 2002 blev beløbet beregnet til kr. 4.709.230,-, men dette beløb er efterfølgende oplyst som fejlberegnet.

I alt for de tre øer kr. 77 mill.

Det foreslås, at der laves en detaljeret revisor gennemregning med aktuelle tal og med mere præcise forudsætninger.

c. Omkostningen ved at lade ruterne sejle som ”Samfundsbegrundet rute”.

- Overfarterne Samsø – Kalundborg og Bøjden – Fynshav og til dels færgetrafikken til Bornholm besejles i dag som ”Samfundsbegrundede ruter” udbudt af Transportministeriet.
- Ruterne udbydes hver 5 – 6 år efter reglerne i bekendtgørelse nr. 1334 af 14. december 2005 om færgefart, jf. lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart. I Ydelses-specifikationen af 19. december 2012 ”Udbud af trafikeringen af færgeoverfarten Samsø – Kalundborg” er der nøje beskrevet krav til besejling, sejlplaner, billetpriser, havne og relationer mellem vinderen af udbuddet (operatøren) og Transportministeriet.
Kravene svarer stort set til det der i dag gælder for de kommunalt drevne ruter til Ærø, Samsø og Læsø. Dog er der lavet listepriser med højeste priser for hvad operatøren må tage for specificerede billettyper.
- Maksimumtakster inkl. moms for overfarten Samsø – Kalundborg i 2012 prisniveau, **enkeltbillet**:

Voksen	102,00
Voksen, pendler	51,00
Barn 4 – 15 år	51,00
Barn 4 – 15 år, pendler	25,00
Pensionist	51,00
Bil inkl. 5 personer, normalbillet	406,00
Bil inkl. 5 personer, billigbillet A	305,00
Bil inkl. 5 personer, billigbillet B	203,00
Bil inkl. 5 personer, pendler, 3. til 10 enkeltrejser pr. år	203,00
Bil inkl. 5 personer, pendler, fra 11. årlige enkeltrejser	102,00

Hertil kommer en række andre priser for øvrige transportmidler og fragt, samt mulighed for at opkræve olietillæg ved dokumenterede stigninger i olieprisen.

Transportministeriets tilskud/betaling til operatøren er baseret på en aftalt service (antal ture), en højeste pris for de rejsende, hvor der er indbygget betydelige begunstigelser til dem der rejser meget.

Såfremt Transportministeriets maksimums takster skulle gælde for de øvrige færgeoverfarter vil det for 2013 have givet selskaberne nedennævnte anslåede indtægtstab:

Færgeselskabet Læsø K/S kr. – 3,2 mill. for personer og køretøjer, samt kr. + 0,9 mill. for fragt for ruten Læsø - Frederikshavn. Den store forskel vil især virke på priserne for overførsel af tilrejsende personer og personbiler i højsæsonen.

For Samsø Vest ruten er det statistiske grundlag ikke godt nok til at fastslå om det vil blive dyrere eller billigere, at sejle til de nye øst priser. Udgangspunktet ved udbuddet af Østruten var, at priserne på de to ruter samlet set skulle have samme niveau.

For Ærøfærgerne ville det medføre en anslået indtægtsnedgang på kr. – 11,2 mill. for ruterne Ærøskøbing – Svendborg og Søby – Faaborg / Søby – Fynshav.

5. Udviklingspotentialer:

a. Turismen

De tre øer har et stort fælles udviklingspotentiale i turismen. I dag besøges de tre øer årligt af mere end 600.000 gæster, hvoraf nogle naturligvis kommer flere gange.

Øernes gæster er kendetegnet ved, at de er meget trofaste. Omkring 80 – 90 % af gæsterne har tidligere besøgt den samme ø. Generelt er der meget stor tilfredshed med produktet, hvilket genbesøgene også kraftigt understreger.

Den største barriere for at udvikle turismen på øerne er manglende kendskab til produktet, samt omkostningen ved at komme ud til øerne. Prisniveauet på øerne er på niveau eller lavere end tilsvarende produkter på eks. Jyllands vestkyst.

Omkring 90 % af øernes gæster kommer fra Danmark og resten fra Norge, Tyskland og Sverige. Øerne er som resten af turist Danmark kendetegnet ved, at have en meget kort højsæson, hvor samtlige overnatningssteder næsten er fuldt bookede. En mellemsæson, hvor der altid er ledig kapacitet og hvor spisesteder og tilbud lukkes ned. Og en periode fra efterårsferien og til den kommende påske, hvor der stort set ingen turisme er.

Øernes gæster er kendetegnet ved, at de opsøger meget forskellige kommercielle ferieformer som hotel, camping, vandrehjem, feriehus, feriecenter, festival, lystbåd og bondegårde. Derudover er der naturligvis også mange familie- og vennebesøg. Samtidig varierer længden af besøgene fra 1 dagsture, til korte og længere ferier på op til 3 uger.

Der er altså ikke tale om et ensartet segment.

Fælles for dem er det dog, at de kan lide øernes natur, kultur og freden og roen på øerne. De fleste oplever, at ferien / besøget begynder, når de er på færgerne, som de oplever som noget positivt. Mange planlægger ø besøget efter aktiviteter på de enkelte øer, som havnefester, festivaler m.v.

Udviklingen i turismeomsætningen har været stagnerende i de sidste tre år. Årsagen er primært, at finanskrisen generelt har nedsat forbruget af produkterne i Danmark og Tyskland. Det rammer naturligvis også øerne. På trods af dette har omsætningen og forbruget været fastholdt. Årsagen er igen gæsternes trofasthed overfor produktet.

Opgaven er derfor gennem markedsføring, at gøre flere bekendte med øernes produkter, kvaliteter og gøre dem så salgbare som muligt. Øerne er hæmmet af,

at have meget begrænsede midler til markedsføring. De enkelte virksomheder har deres største omsætning i højsæsonen, hvor gæsterne næsten kommer af sig selv. En mellemsæson, hvor det er fint, hvis blot den hviler i sig selv og en lavsæson, der koster penge.

På trods af dette gøres der et meget stort arbejde, både via offentligt støttede turistbureauer og via frivillige kræfter for at tydeliggøre øernes kvaliteter. Ressourcerne er blot for få og opgaverne for store. Udviklingen med Internet markedsføring og salg kræver nye kompetencer og midler. En meget stor opgave for de tre øer, som de vanskeligt kan løse alene.

b. Erhverv.

”En udvikling af øernes erhverv kræver udvikling i salget af øernes produkter udenfor øerne. Alene derved kan beskæftigelsen sikres, udvikles og bosættningen fastholdes”. Ved Direktør Niels Christensen, Erhvervshus Nord, april 2013.

Øernes virksomheder er generelt små og med en enkelt eller to mellemstore. Der er mange enkeltmands virksomheder, der ingen salgsorganisation har og derfor alene opfylder aktuelle behov på den enkelte ø.

Produkterne er samtidig belastet af højere fragtomkostninger end tilsvarende virksomheder i det øvrige Danmark. Dels via udgiften til færgetransport, men ikke mindst pga. den ekstratid det tager, at flytte produkterne fra øerne til fastlandet.

De succesrige produkter fra øerne er kendetegnet ved høj kvalitet og ”den gode historie”, der kan berettige en ekstraomkostning ved distribution. Nogle af produkterne er begrænset af ustabil og lille produktion (sæson).

En fælles professionel markedsføring af ø produkter er en mulighed, såfremt erhvervsdirektørens synspunkt skal tilgodeses.

En fartplan, der sikrer gode leverancemuligheder og en prispolitik, der sikrer så lave færgeomkostninger som muligt.

6. Forbehold.

Til opgavens løsning er forsøgt indhentet så mange valide tal som muligt, men der findes ikke et samlet ensartet statistik grundlag. Biletpriser og transportmængderne er indhentet ved de enkelte rederier og Danmarks Statistik.

Beregningerne af øboernes rejser er hæmmet af, at alle rederier ikke fører en statistik over dette, samt forskellige opgørelsesmetoder.

Beregningen af indtægtsnedgangen som følge af indførelse af "Landevejsprincippet" baseres på metoden brugt i AKF rapporten, hvor der i 2002 var fejlbehæftede beregninger for Ærø.

Beregningen af indtægtsnedgangen som følge af indførelse af priser som for "samfundsbegrundet rute", vanskeliggøres af at rederierne i dag ikke har de samme billettyper og prispolitik.

Inden der tages konkrete beslutninger omkring nye ordninger, bør der gennemføres nye beregninger af et statsautoriseret revisorfirma.

7. Bilag – talmateriale til grafer:

- | | |
|-----|--|
| 4a1 | Befolkningsudviklingen på øerne 2006 – 2012 |
| 4b1 | Udviklingen i antal transporterede passagerer på ruterne Læsø - Frederikshavn, Hov – Samsø, Samsø – Kalundborg, Marstal – Rudkøbing, Ærøskøbing – Svendborg, Søby – Fåborg og Søby – Mommarmark/Fynshavn i perioden 2005-2012. |
| 4b2 | Udviklingen i antal transporterede personbiler på samme ruter. |
| 4b3 | Udviklingen i tons gods transporteret på de samme ruter. |
| 4c1 | Udviklingen i biletprisen for en tilrejsende voksen t/r. |
| 4c2 | Udviklingen i biletprisen for en voksen øbo t/r. |
| 4c3 | Udviklingen i biletprisen for en personbil t/r. |
| 4c4 | Udviklingen i biletprisen for en Ø personbil t/r. |

Befolkningsudvikling Ærø, Samsø og Læsø

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ærø	6794	6712	6698	6679	6663	6636	6527
Samsø	4141	4085	4003	4010	3885	3889	3806
Læsø	2058	2003	1993	1969	1949	1897	1839

Bilag 4b1 Udviklingen i antal transporterede passagerer på ruterne Læsø - Frederikshavn, Hov - Samsø, Samsø - Kalundborg, Marstal - Rudkøbing, Ærøskøbing - Svendborg, Søby - Fåborg, og Søby - Mommarmark/Fynshav 2000 - 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Læsø - Frederikshavn	262.310	266.367	269.237	278.688	269.101	260.735	263.000	253.000
Hov - Samsø	341.000	347.000	351.000	339.000	345.000	365.000	385.000	387.000
Samsø - Kalundborg	157000	159000	158000	158000	149.000	155.000	155.000	148.000
Samsø, i alt	498.000	506.000	509.000	497.000	494.000	520.000	540.000	535.000
Ærø, i alt	603000	624000	627000	620081	610059	599759	590671	569903

Fig.4b2 Udviklingen i antal transporterede personbiler

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Læsø - Frederikshavn	59.355	61.715	65.862	68.401	65.942	66.366	66.658	66.157
Hov - Samsø	96667	98546	103917	103136	108.807	112.130	119.383	119.513
Samsø - Kalundborg	44036	45279	47116	48354	45.363	44.307	43.893	42.147
Samsø, i alt	140703	143825	151033	151490	154170	156437	163276	161660
Ærø, i alt	162039	168845	174837	171501	171760	168978	165830	160143

Fig. 4b3 Udviklingen i tons transporteret gods

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Læsø - Frederikshavn	38.858	39.697	41.846	41.967	36.947	33.854	36.000	36.000
Hov - Samsø	108.000	107.000	109.000	123.000	122.000	109.000	118.000	118.000
Samsø - Kalundborg	46.000	47.000	49.000	46.000	47.000	40.000	35.000	37.000
Samsø, i alt	154.000	154.000	158.000	169.000	169.000	149.000	153.000	155.000
Ærø, i alt	156052	159882	157858	156844	155703	160324	179841	166777

Fig. 4c1 Udvikling i billetprisen for en voksen t/r

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø - Frederikshavn, udenfor højsæson	125	130	135	140	145	110	130	140	170
Læsø - Frederikshavn, i højsæson	175	180	185	190	200	205	210	210	220
Hov - Samsø	160	184	180	188	168	172	174	186	188
Samsø - Kalundborg	160	184	184	194	224	196	202	224	236
Ærø Færgerne, udenfor højsæson	145	149	155	178	166	179	184	189	199
Ærø Færgerne, i højsæson								123	130

Fig. 4c2. Udviklingen i billetprisen for en voksen øbo t/r.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø - Frederikshavn	100	100	105	110	115	85	90	95	115
Hov - Sælvig	80	92	90	94	70	71	72	76	78
Koldby Kaas - Kalundborg	80	92	92	94	112	98	101	112	118
Ærø Færgerne	89	92	96	117	104	115	118	123	130

fig 4c3 Udviklingen i priser personbil tilrejsende

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø - Frederikshavn	365	375	390	400	415	300	320	335	400
Læsø - Frederikshavn højsæson	520	530	550	560	580	590	600	600	620
Hou - Sælvig	466	526	516	534	492	512	764	814	830
Koldby Kaas - Kalundborg	466	526	524	554	668	562	578	642	670
Ærøfærgerne	323	332	345	392	370	396	406	418	437

Fig. 4c4 Udviklingen i billetprisen for en Øbil

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø - Frederikshavn	280	285	295	300	310	290	300	310	330
Hou - Sælvig Ø personbil uden (inkl. fra 2010) fører	233	263	258	267	192	200	112	120	122
Koldby Kaas - Kalundborg Ø personbil med fører	233	263	262	267	334	281	289	321	335
Ærø Færgerne	196	201	210	253	227	249	255	265	280

Fig4c5. Billetpris for 10 meters lastbil t/r uden moms

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø Frederikshavn	1.350	1.380	1.430	1.460	1.520	1.520	1.000	1.050	1.300
Hou - Sælvig	1240	1463	1402	1450	1074	1096	1117	1187	1214
Koldby Kaas - Kalundborg	1240	1463	1422	1211	1393	1228	1264	1402	1464
Ærø Færgerne	781	801	833	935	899	961	987	1028	1078

Fig. 4d1 Udviklingen i indkøbsprisen for Olie for Færgeselskabet Læsø K/S

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pris pr. liter	kr. 2,17	kr. 2,00	kr. 1,84	kr. 1,84	kr. 2,20	kr. 3,10	kr. 3,35	kr. 3,34	kr. 4,46	kr. 2,98	kr. 2,87	kr. 4,60	kr. 4,96

fig. 4e1 Udviklingen i antal ture på de enkelte overfarter og øer.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Læsø - Frederikshavn	1.449	1.471	1.453	1.464	1.457	1.466	1.453	1.476
Hov - Samsø	2.417	2.407	2.558	2.639	2.608	2.547	2.578	2.576
Samsø - Kalundborg	867	862	887	921	969	937	919	927
Samsø, i alt	3.284	3.269	3.445	3.560	3.577	3.484	3.497	3.503
Ærø, i alt	6661	6551	6571	6692	6695	6720	6748	6022

Fig. 4c3. Udviklingen i billetprisen for en personbil t/r.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø - Frederikshavn	410	410	430	450	470	350	365	375	390	400	415	300	320	335	400
Læsø - Frederikshavn højsæson						500	520	530	550	560	580	590	600	600	620
Hou - Sæmig - fra 2011 incl. 5 passagerer							466	526	516	534	492	512	764	814	830
Koldby Kaas - Kalundborg						458	466	526	524	554	668	562	578	642	670
Ærøfærgerne			280	288	295	295	303	323	332	361	386	370	396	418	437

Fig. 4c4. Udviklingen i billetprisen for en Ø personbil t/r.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø - Frederikshavn	250	250	260	270	280	270	280	285	295	300	310	290	300	310	330
Hou - Sæmig Ø personbil uden (inkl. fra 2010) fører ☞)							233	263	258	267	192	200	112	120	122
Koldby Kaas - Kalundborg Ø personbil uden fører						229	233	263	262	267	334	281	289	321	335
Ærø Færgerne			165	169	174	174	179	196	201	226	247	227	249	265	280

Fig. 4c5. Udviklingen i billetprisen for en 10 meters lastbil t/r uden moms.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Læsø Frederikshavn	1.290	1.290	1.290	1.350	1.350	1.300	1.350	1.380	1.430	1.460	1.520	1.520	1.000	1.050	1.300
Hou - Sælvig							1240	1463	1402	1450	1074	1096	1117	1187	1214
Klodby Kaas - Kalundborg						1220	1240	1463	1422	1211	1393	1228	1264	1402	1464
Ærø Færgerne			823	853	876	988	924	963	988	1066	1141	1107	1182	1233	1294

Fig. 4d 1 er vist udviklingen i indkøbsprisen i kr/liter for olie til Færgesel-skabet Læsø i perioden 2000 – 2012.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	kr. 2,17	kr. 2,00	kr. 1,84	kr. 1,84	kr. 2,20	kr. 3,10	kr. 3,35	kr. 3,34	kr. 4,46	kr. 2,98	kr. 2,87	kr. 4,60	kr. 4,96

Fig 4e1. Kurve over udviklingen i antal årlige ture på ruterne til Ærø, Samsø og Læsø.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Læsø - Frederikshavn	1.443	1.419	1.438	1.440	1.441	1.449	1.471	1.453	1.464	1.457	1.466	1.453	1.476
Hov - Samsø	2.459	2.401	2.421	2.421	2.445	2.417	2.407	2.558	2.639	2.608	2.547	2.578	2.576
Samsø - Kalundborg	828	817	833	831	841	867	862	887	921	969	937	919	927
Samsø, i alt	3.287	3.218	3.254	3.252	3.286	3.284	3.269	3.445	3.560	3.577	3.484	3.497	3.503
Marstal - Rudkøbing	1904	1962	903	1775	1891	1876	1896	1895	1898	1885	1891	1859	1891
Ærøskøbing - Svendborg	2052	1835	2050	1997	2010	2064	2035	2015	2022	2002	2013	1975	2006
Søby - Faaborg	1567	1593	1551	1556	1578	1633	1582	1529	1564	1581	1596	1613	966
Søby - Mommark/Fynshav	1021	996	1032	1076	1087	1088	1038	1132	1208	1227	1220	1301	1159
Ærø, i alt	6544	6386	5536	6404	6566	6661	6551	6571	6692	6695	6720	6748	6022