



⚓ **Formanden:**  
Færgen skal  
skabe værdi

LANDEVEJS-  
PRINCIPPET  
PÅ RETTE KURS

**FÆLLES  
INDKØB**  
giver god  
mening ⚓

**TURISME**  
på dagsordenen

# Ø-FÆRGERNE

# FÆRGESekretariatets Styregruppe



Fra venstre ses formand for Færgesekretariatet direktør Michel van der Linden, Kalundborg, direktør Bjarne Hansen, Lolland, havne- og overfartsleder Jens Kloster Hedegaard, Haderslev, overfartsleder Søren Adsersen, Struer, vej- og ejendomschef Kim T. Jensen, Norddjurs Kommune.



- Færgesekretariatet har kontor i Ærøskøbing, og arbejdet startede 1. marts 2015.
- Hver femte danske kommune er med i Færgesekretariatet.
- Hovedformålet er at sikre effektiv, omkostningsbevidst og driftssikker færge-drift til øerne.
- Skal etablere et godt netværk for erfaringsudveksling og samarbejde kommunerne imellem.
- Kontoret er bemandet af sekretariatsleder Jan Fritz Hansen og sekretær Lotte Clausen Rhodes.
- Se mere her: [faergesekr.dk](http://faergesekr.dk)

SEKRETARIATSLEDER  
og ANSVARSHAVENDE  
REDAKTØR:  
Jan Fritz Hansen  
Tlf.: 29 16 22 07  
[jfh@faergesekr.dk](mailto:jfh@faergesekr.dk)

REDAKTION OG FOTOS:  
Tekster/redaktion/fotos:  
Lise Mortensen Høj  
Tlf.: 40274958  
[lise@mortensen.mail.dk](mailto:lise@mortensen.mail.dk)  
Fotografer: [carstenlundager.dk](http://carstenlundager.dk)  
og Bjørg Kiær

LAYOUT og ILLUSTRATIONER:  
Camilla Thyrring Ludvigsen  
  
TRYK: Jørn Thomsen/Elbo A/S  
OPLAG: 1000 stk

Kan vi benytte færge-  
selskabet og færgerne  
til at skabe værdi på  
øerne og understøtte  
erhverv, turistvirksom-  
heder og bosætning?



# FÆRGEN SKAL SKABE VÆRDI



Færgesekretariatet er sat i værk for at løse to hovedopgaver:

- At skabe bedre muligheder for at kunne drive ø-færgerne effektivt ved at forhandle gode løsninger, indkøbsaftaler mv.
- At danne netværk og erfaringsudveksling mellem kommuner med ø-færger.

Vores arbejde er nu så langt, at der er oparbejdet gode resultater på mange af vores kerneområder.

Landevejsprincippet er sat i søen, og godstaksterne til øerne er nedsat.

Der er afholdt kurser, hvor de kommunale redere bliver klædt på til administrationen af færgen – opgaver og rederansvar. Lige så vigtigt er det, at kurserne også giver mulighed for, at kommunernes færge-ansvarlige mødes og danner netværk og udveksler erfaringer.

Der sigtes på store besparelser ved fælles indkøbsaftaler bl.a. for bunkers og reservedele. Arbejdet med en afløserfærge er langt. Der er afholdt temadag om ø- og ø-færgeturisme for nu at nævne nogle af milepælene.

**Mange af dem, der i dag står for driften af ø-færgerne**, har gjort det i mange år og synes – naturligvis – at de gør det på den bedste måde.

Men når vi arbejder sammen på tværs af 18 kommuner, skaber vi an-

dre og nye muligheder – ikke mindst ved at have en meget større volumen. Vi får nye og andre værktøjer og har mulighed for at inddrage ny ekspertise.

Min pointe er, at vi på baggrund af netværk og samarbejde, nye input, andre synsvinkler og ny viden kan give kommunerne og rederne et bedre grundlag til at løse opgaverne.

**Men jeg vil gerne slå fast**, at vi ikke kan blive ved med at effektivisere; på et tidspunkt er mulighederne mindre til stede inden for de rammer, vi har i dag. Og herefter vil der skulle skæres, hvis færgerne – som andre områder i kommunerne – skal spare og effektivisere.

Jeg vil derfor foreslå et tredje indsatspunkt for Færgesekretariatets arbejde: At skabe værdi med færgen.

Færgerne sejler, uanset om der er 10, 50 eller 100 passagerer, og turen koster i princippet det samme.

Kan vi lave mere fleksible ordninger, hvor vi tjener mindre pr. gæst – og til gengæld har flere gæster med?

Kan vi benytte færgeselskabet og færgerne til at skabe værdi på øerne og understøtte erhverv, turistvirksomheder og bosætning? Og kan færgeselskaberne i endnu højere grad understøtte, at øerne bliver bæredygtige?

Kan vi arbejde videre med Landevejsprincippet, så vi understøtter særlige

former for turisme – fx ved at gøre det gratis at tage cykler med færgen?

Tilbud og ideer skal naturligvis tilpasses den enkelte rute og ø; der er stor forskel på, om man sejler 5 minutter eller en time.

**Det er klart, at nytænkning og udvikling** af nye ideer kommer til at kræve en indsats både af kommunen, øen, færgepersonalet og færgeselskabet, men det kræver vel at mærke IKKE automatisk et større budget – vi vil hellere mere Landevejsprincip, fordi det ser ud til at virke.

Færgesekretariatet skal evalueres i 2018 på "effektivisering og netværk", og jeg er overbevist om, at vi kan fremvise gode resultater og cementere Færgesekretariatets videre eksistensberettigelse.

I den kommende tid vil jeg arbejde for, at Færgesekretariatet også bliver målt på, at vi skaber værdi ude på øerne – en dagsorden, der passer godt til diskussionen om et Danmark i balance.

Det glæder jeg mig til. 🚢

**Med venlig hilsen**

**Michel van der Linden**

*Formand for Færgesekretariatets styregruppe*



Det første skridt er nu taget imod at gøre det lige så billigt at sejle med en færge til en ø, som det gennemsnitligt koster at køre på en kommunal landevej – altså få kroner pr. kilometer. Det er et vigtigt skridt imod at fjerne barriererne i det danske ørige.



# Landevejsprincippet på rette kurs

AF JAN FRITZ HANSEN,  
LEDER AF FÆRGESEKRETARIATET

**D**e første meldinger om Landevejsprincippet er meget positive og tyder på stigninger i antallet af passagerer på 30 procent og i nogle tilfælde endda mere. De lidt større øer, som måske ofte har flere forskellige oplevelser at byde på, ligger meget højt, og flere har måttet sætte ekstra afgang ind i fartplanen. Flere af de mindre øer kan også fremvise fremgang på over 20 procent. En enkelt ø, som i en periode havde gjort det gratis at komme over med færgen, oplevede en næsten tredobling af passagertilgangen.

Der er dog også overfarter, hvor takstnedsættelserne ikke har givet det helt store udslag på passagerantallet.

## LOKALE FORHOLD

En rundringning til ni overfarter viser, at det er meget forskelligt, hvor meget effekt, takstnedsættelserne har haft på passagertallet.

Og her er det vigtigt at gå i detaljen, for flere ting spiller ind.

Helt grundlæggende har eftersommeren været præget af endog meget fint vejr, og der er selvsagt også et element af nyhedens interesse involveret.

På den anden side er det også en helt ny ordning, og det er måske ikke alle turister, som har været opmærksomme på mulighederne. Så der er formodentligt potentiale for yderligere fremgang i næste sæson.

De lokale forhold er meget forskellige og spiller ind – og det er meget forskelligt, hvordan takstnedsættelserne er grebet an – og hvor "slagkraftigt" tilbuddet har været.

Det hænger blandt andet sammen med tilskuddets størrelse til den enkelte overfart. På nogle overfarter har tilskuddet reelt været så lille, at der ikke har været mulighed for de helt store rabatter.

Det hænger også sammen med, hvad den enkelte overfart har valgt at gøre. En bred reduktion på fx 20 % er mindre slagkraftig/synlig end en periode med gratis overfart eller meget billige billetter.

Helt lokale forhold som dårlig kanin-jagt på Endelave – og 80.000 undslupne ørreder ved Aarø spiller også hhv. negativt og positivt ind på statistikkerne.

Rundspørgen viser også, at det meget forskelligt – og afgørende vigtigt – hvor meget omtale, de billige takster har fået lokalt.

Endelig har heller ikke alle øer været helt klar med nye og spændende tilbud. Det kræver nok mere forberedelse og sikring af tilstrækkeligt personale, og det har måske været lidt svært at planlægge i forbindelse med ordningens start, hvor alle detaljerne reelt først faldt på plads sent på sommeren.

## POLITISK OPBAKNING

Der er jo altid noget, man kan gøre bedre. Indtil nu er det kun knap en tredjedel af Landevejsprincippet, som

er blevet etableret – det statslige budget kunne åbenbart ikke bære mere i første omgang.

Glædeligvis er der god politisk opbakning til på sigt at gennemføre det fulde princip. Vi håber også, at der kan findes forståelse for en større fleksibilitet, hvor princippet kan bredes ud også over vinterperioden; det vil give nogle gode, nye muligheder for at skabe events eksempelvis i juletiden.

## JUSTERINGER ØNSKET

Det er samtidig også nogle relativt teoretiske beregninger, som myndighederne har måttet foretage, og man bliver nødt til at spørge, om det på sigt er rimeligt, at færgeoverfarter med meget korte distancer og et højt prisniveau skal kompenseres fuldt og aldeles for dette.

Hvis en alt for stor del af det foreløbige og trods alt begrænsede budget går til dækning af (for) høje priser i forhold til de overfarter, der i forvejen har søgt at holde taksterne på et rimeligt niveau, betyder det desværre, at en alt for stor del af Landevejsprincippet måske ikke kommer alle øerne lige rimeligt til gode.

En snarlig måske ikke egentlig evaluering – men snarere justering af de mest tydelige forvridninger i ordningen – vil Færgeseekretariatet i den kommende tid arbejde på at finde forståelse for.

Så vi kan blive helt sikre på, at Landevejsprincippet af alle opfattes som den succes, det faktisk har fortjent. 🍷

# AARØ: OMTALEN HAR VÆRET GOD

**Haderslev Kommune/Aarø.**  
**Støttebeløb for sidste halvår af 2016:** 347.000 kr.  
**Helårligt støttebeløb for 2017:** 660.000 kr.

Pengene er brugt til at reducere taksterne på personbilletter med 50 % fra 40 kr. retur til 20 kr. retur for voksne og til 10 kr. for børn - for grupper er prisen reduceret til 15 kr. retur pr. person.

Biltaksten er reduceret fra 60 til 50 kr. retur, og cykler kommer gratis med færgen.

Ordringen trådte i kraft den 15. august, og den 25. oktober viste en opgørelse:

Der var brugt 92.000 kr. Passagerantallet var steget med 42,6 %, bilantallet var steget med 17,4 % i forhold til samme periode sidste år. Cykler skønnes til at være steget med 60 %.

Ved et stort Ø-løb i september kom 650 personer gratis med færgen.

Ifølge havne- og overfartsleder, Jens Kloster Hedegaard, har selve omtalen af de reducerede priser og dermed den ekstra omtale af øerne været medvirkende årsag til flere besøgende på Aarø. Han peger dog på, at de billige billetter ikke er hele baggrunden for de mange ekstra passagerer:

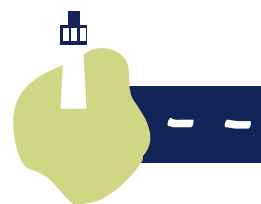
- Når vi har spurgt passagererne, har mange slet ikke været opmærksomme på den reducerede billetpris. Så årsagen skal måske også ses i et fint efterårsvejr. Desuden er der åbnet en ny cykelrute fra Haderslev til Aarøsund, og mange har fortsat turen ud på Aarø.

Endelig blev der ved et uheld lukket 80.000 ørreder ud i havet lige ved Aarø – og særligt tyske lystfiskere er valfartet til øen med fiskestænger.



I efteråret skal en del af det tilbageværende støttebeløb benyttes i forbindelse med et julemarked den 11. november; og resten af pengene vil blive overført til forårsperioden. 🌊

# TUNØ: MELLEM 30 OG 40% FLERE PASSAGERER



**Odder Kommune/Tunø.**  
**Støttebeløb for sidste halvår af 2016:** 333.000 kr.  
**Helårligt støttebeløb for 2017:** 669.000 kr.

Tunø er en bilfri ø, og hele beløbet for 2016 bliver brugt til at halvere prisen

på passagerbilletterne, så en voksen returbillet er gået fra 192 kr. til 92 kr. – børn og pensionister kommer med for det halve: 48 kr. retur. Hunde, cykler og trækvogne kommer også med for halv pris.

- Vi har fulgt direktivet og sat priserne ned i de perioder, der anvises,

siger overfartsleder Bjarne Møllgaard, der skønner, at der har været en passagerstigning på mellem 30 og 40 %.

- Alene i september har der været 1000 flere gæster med færgen, og vi kender jo vores passagerer, og vi kan se, at det er nye mennesker. Det er tydeligt, at folk tager rundt for at lære øerne at kende. Samtidig fortæller sommerhusejerne, at de tager over et par gange mere.

Bjarne Møllgaard peger på, at de billigere priser og ø-passet har været en fin kombination, og han efterlyser mere fleksibilitet i de perioder, hvor billetprisen kan sættes ned:

- Det ville være gavnligt for Tunø, hvis midlerne kunne fordeles jævnt hen over hele perioden fra 8/8 og helt til næste sommerferie. 🌊



# FUR: GRATIS-BILLETTER REVET VÆK

Skive Kommune/Fur.  
Støttebeløb for sidste halvår  
af 2016: 229.000 kr.  
Helårligt støttebeløb  
for 2017: 418.000 kr.



Pengene er brugt til at gøre overfarten gratis for personer, busser, personbiler og campingvogne i perioden fra 26. september til 23. oktober.

- Vi regnede med, at der ville komme 4.500 biler; det antal vi sejlede over i samme periode sidste år; men antallet er steget med ca. 50 % til godt 6500 biler i den gratis måned, fortæller overfartsleder Anne-Marie Mortensen:

- Gående passagerer er steget fra ca. 6.000 til ca. 15.500, ligesom antallet af campingvogne og busser også er steget markant. Så da de første 14 dage var gået, havde vi brugt hele støttebeløbet, de sidste 14 dage måtte vi selv betale.

På Fur har det lokale bryghus annonceret for den gratis overfart, ligesom det lokale museum annoncerede for et stort guldfund. Desuden har lokale indslag i tv og aviser været afgørende for succes.

- De første par dage, hvor overfarten var gratis, var der ikke flere med end sædvanligt. Men så kom det i tv-avisen, og så skete der noget, fortæller Anne-Marie Mortensen, der havde opringninger fra folk, der ville vide, hvor Fur egentlig ligger – og hvordan man kommer til færgen.

Til næste år regner Anne-Marie Mortensen med, at støttebeløbet skal benyttes til gratis overfart i en uge i påsken og i efterårsferien.

- Da skal vi planlægge det bedre, så der er mere, der er åbent på øen, siger overfartslederen. Hun ser frem til, at Landevejsprincippet bliver fuldt gennemført:

Der er 5-600 meter over, så med fuldt landevejsprincip bliver billetten meget billig – og jeg er overbevist om, at det vil betyde noget for både turisme og bosætning. 🌊

## Sejerø og Nekselø:

### STØTTEN BRUGT TIL KAMPAGNER

Kalundborg Kommune/Sejerø  
og Nekselø.

Støttebeløb for sidste halvår  
af 2016: 399.000 kr.

Helårligt støttebeløb for 2017:  
776.000 kr.

Fordelingen af støttemidlerne har ikke været til Kalundborg Kommunes fordel, slår plan-, byg- og miljøchef Christian



Sabber, fast. Han understreger, at kommunen er positivt indstillet over for støtteordningen:

- Det ville ikke give mening at bruge pengene til at reducere alle billetpriserne. Derfor har vi i 2016 arbejdet kampagnemæssigt, hvor vi har gjort det gratis at tage cykler med for at underbygge cykelturismen på Sejerø, siger Christian Sabber:

- Vi har i perioder gjort det gratis at tage bil med til Sejerø om mandagen og torsdagen på to udvalgte afgangne for at gøre det attraktivt for sommerhusejere til at blive en dag længere – eller for at få nye turister til øen, hvilket også er sket. Tilsvarende har der været regulære gratisdage på Nekselø.

-En opgørelse viser, at de gratis afgangne har betydet en svag stigning i passagertallet. Det var planlagt, at de reducerede bil-

letpriser skulle køre i august og september, men der har været penge nok til at forlænge perioden med oktober og november.

Her ud over har Ø-udvalget lagt vægt på, at der afsættes midler til billigere billetter ved events, som kunne være påskemarked eller julemarked.

Færgeselskabets bookingsystem har besværliggjort processen, men det er ved at blive udskiftet, og det giver mulighed for en mere varieret prisstruktur, da man så kan bestille og betale i samme arbejdsangang, forklarer Christian Sabber:

- Det er tydeligt, at det kræver en holdningsændring i forhold til, hvordan vi driver færgeselskab. Det stiller krav til os om at finde ud af, hvordan vi kan få det optimale ud af støtten, så den både kommer fastboende, sommerhusejere og turister til gode. 🌊

# Lollands Færgefart:

## IKKE STORE UDSVING

Lolland Kommune/Femø, Fejø  
og Askø.

**Støttebeløb for sidste halvår af 2016:**  
312.000 kr.

**Helårligt støttebeløb for 2017:**  
592.000 kr.

Overfartsleder Max Møller Christensen gik i dialog med Ø-kontaktudvalget, hvor ønsket lød på at reducere priserne på alle billetter – undtaget godstransport – med 24 % i perioden fra den 15/9 til den 14/11.

En opgørelse i november viser, at der har været 300 personbiler og 700 pas-

sager mere fra den 15/9 til 30/10. Det er inden for almindelige udsving – det har jo også været godt vejr, siger Max Møller Christensen, der tilføjer, at det svarer til at der er brugt 265.000 kr. i denne periode, og at han forventer, at regnestykket kommer til at gå op.

Færgeselskabet har sendt en pressemeldelse ud om de nedsatte priser, ligesom de kan ses på færgernes hjemmesider, der ud over har de ikke været annonceret for de lavere takster. Som Max Møller Christensen siger: Det koster jo også penge at annoncere...



Han peger i øvrigt på, at der er meget administration ved støtteordningen.

Der er endnu ikke truffet beslutning om, hvordan pengene skal udnyttes til næste år. 🚢

## Orø: STØTTEN GIK TIL KONKURRENTEN

Holbæk Kommune/Orø.

**Støttebeløb for sidste halvår af 2016:**  
2.112.000 kr.

**Helårligt støttebeløb for 2017:**  
4.074.000 kr.

Der er to færger til Orø, en privat kabelfærge, der sejler til Hammer Bakker – og den kommunale, der sejler ind i Holbæk Havn. Kabelfærgen har meget kort sejlads og har derfor fået et me-

get stort støttebeløb, 2.045.000 kr. for 2016, og har kunnet sætte billetprisen ned fra 100 kr. til 15 kr. for en bil retur.

Den kommunale færge sejler væsentlig længere, og da billetprisen i forvejen var lav – 110 kr. for en bil retur – fik ruten kun 67.000 kr. i 2016.

- Vi har været i dialog med øboerne og har nedsat priserne for personbiler med 30 %. Vi havde en stigning i billetsalget i august, hvor kabelfærgen ikke

var klar med de billige billetter. Derefter forsvandt alle vores kunder over til den billigere færge. Da vi nåede til midt i oktober, havde kabelfærgen brugt hele tilskuddet og er nu vendt tilbage til normale priser. Så nu er vores faste kunder vendt hjem igen, fortæller overfartsleder, Lars W. Hansen, der undrer sig over fordelingen af støttekronerne:

- Orø ligger i Holbæk Kommune, og den kommunale færge sejler skolebørnene over, og når folk tager med os, kører de igennem Holbæk by og køber noget i byen. Kabelfærgen lander i Frederikssund Kommune – så passagererne kommer uden om Holbæk.

Lars W. Hansen understreger, at han principielt synes, at Landevejsprincippet er en god ide, der kan være med til at understøtte bosætning og erhverv på øerne: - Men, som jeg ser det, bør der ses på fordelingsnøglen. 🚢



# Endelave: IKKE STORT UDSLAG

**Slagelse Kommune /Agersø og Omø.  
Støttebeløb for sidste halvår af  
2016:** 136.000 kr.  
**Helårligt støttebeløb for 2017:**  
264.000 kr.

På Endelave blev der holdt dialogmøde mellem beboerforening og kommune, hvor det blev besluttet at reducere prisen på alle billetter – ud over gods – med 20 % i ti uger på hver side af sommerferien. Det betyder som eksempel, at en voksen returbillet faldt fra 112 til 90 kr. Kommunen giver et tilskud oveni støttebeløbet.

- Det har ikke givet noget synligt udslag i passagerantallet – det er inden for de normale udsving fra år til år –

der blandt andet er styret af vejret og jagten på kaniner. En reduktion på 22 kr. er formentlig ikke nok til at være bestemmende for, hvor folk bruger en weekend eller holder ferie, konstaterer overfartschef Anders Bech Frandsen, der peger på, at sygdom blandt Endelaves kaniner har givet et fald i antallet af jægere, hvilket også har givet udsving i forhold til året før.

Overfartschefen fortæller, at Endelavefærgen for et par år siden lavede et forsøg, hvor det var gratis at komme med færgen hele september.

- Det havde en meget positiv effekt. Faktisk var det så stor en succes og gav så mange ekstra besøgende, at vi havde svært ved at håndtere det. En efter-

følgende reduktion på 50 % gav ikke mærkbart resultat.

Til spørgsmålet om, hvordan støtteordningen kan blive bedre, svarer Anders Bech Frandsen:

- Øerne er meget forskellige, og derfor er det helt forskelligt, hvad der skal til, for at få mest ud af tilskuddet. Så kommune, færgeselskab og beboere skal have mulighed for selv at styre det. Det gælder både perioder og brugen af pengene.

Desuden peger Anders Bech Frandsen på, at det er uheldigt, at ordningen er så administrativ tung – både for kommuner/færgeselskaber – og for Social- og Indenrigsministeriet. 🌊

# Lyø-Avernakø: FUNGERER GODT

**Faaborg-Midtfyn Kommune/Lyø  
og Avernakø og Bjørnø.  
Støttebeløb for sidste halvår af  
2016:** 574.000 kr.  
**Helårligt støttebeløb for 2017:**  
1.156.000 kr.



Faaborg-Midtfyn Kommune valgte at nedsætte billetpriserne på alle kategorier af billetter i hele den anviste periode – startende fra 9. august.

- Det har givet en reduktion i priserne på 43 % og fungerer godt, slår færgeselskabschef, Lasse Olsen, fast. Han tilføjer, at det til gengæld ikke fungerer, at billetpriserne hele tiden ændres:

- Folk kan ikke forstå det – de tror, at det er færgeselskabet, der ændrer priserne.

- Som jeg ser det, må det være kommunen, færgeselskabet og aktørerne på øerne, der sammen skal stå for eventuel annoncering; men det er også vigtigt, at der er noget at komme efter ude på øerne.

- I første omgang skal vi gå efter fynboerne, der er rigtig mange her fra nærområdet, der aldrig har været ude på øerne.

Lasse Olsens holdning er, at den bedste form fremover vil være at indføre, at Landevejsprincippet gælder hele året. Ikke nødvendigvis med hele beløbet i første omgang:

- Det vil betyde, at vi ikke skal sætte priserne op og ned. Det er meget nemmere at forstå for kunderne; at man kan komme ud til alle danske øer for en billig penge. Det vil også betyde, at øerne kan være fælles om annoncering; det er ikke muligt, når der er så mange forskellige rabatordninger og perioder. 🌊

## LANDEVEJS- PRINCIPPET

- Årligt tilskud på i alt 55,6 millioner kr. til færgeruter til og fra visse øer (ekskl. Bornholm).
- Et fuldt gennemført Landevejsprincip for disse ruter ville svare til ca. 170 millioner kr.
- Støtten gives for perioden 16. marts til 30. november, undtaget højsæsonen fra sidste lørdag i juni og 6 uger frem.
- Den første periode startede 8. august 2016.

Moms: Udvalget for Landdistrikter og Øer indkaldte til samråd den 10. november - hvor et bredt flertal i Folketinget bakkede op om at kompensere ø-kommunerne for evt. momspålæggelse af Landevejsprincippet og godstakststøtten. Færgesekretariatet deltog i samrådet og holder øje med sagen.



# LANDEVEJSPRINCIPPET SKAL JUSTERES

Det første spæde forsøg med Landevejsprincippet har allerede givet gode resultater, siger Lennart Damsbo-Andersen (S), næstformand i Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer. Han mener, at både perioden, hvor støttemidlerne kan benyttes, og fordelingen af pengene bør justeres.



**D**e første måneder med Landevejsprincippet viser klart, at når taksterne bliver sat ned, kommer der øget trafik til øerne. Vi kan allerede nu se, at der flere steder har været en væsentlig forøgelse af passagerantallet – både personer og biler. Det gælder naturligvis både familiebesøg, sommerhusejere, der tager en ekstra tur med færgen, erhverv og turisme, pointerer Lennart Damsbo-Andersen, næstformand i Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer. Han tilføjer, at Landevejsprincippet skal sammenholdes med takstnedsættelsen på fragt; tilsammen giver det et godt grundlag for en positiv udvikling på øerne.

- Nogle af øboerne kalder det ligefrem, at betalings-ringen rundt om øen er væk ... Nu har vi gennemført det første spæde forsøg, og det er vigtigt, at vi indsamler erfaringerne, så vi kan arbejde videre med at udvikle på Landevejsprincippet, siger Lennart Damsbo-Andersen.

## EFTERLYSER JUSTERINGER

- Jeg mener, at vi skal se på, hvordan pengene er delt ud, og om fordelingsnøglen skal justeres.

Som det er nu, får de kommuner, der har arbejdet for at holde priserne nede, mindst i støtte – mens kommuner med høje billetpriser har fået de største tilskud. Vi skal nok dvæle lidt ved, om det er den rigtige måde at fordele pengene på, lyder det fra Lennart Damsbo-Andersen, der også peger på, at rammerne bør justeres, så taksterne kan sættes ned hele året.

## BOLDEN SKAL GRIBES LOKALT

Det er afgørende, at boldene bliver grebet lokalt. Vi får skabt nogle rammer, så der kommer flere folk ud på øerne; og her må øerne, færgeselskaberne og kommunerne gribe bolden. Det er vigtigt, at der sker noget ude på øerne – at der er noget at komme efter. Og det er vigtigt, at der bliver oplyst om de billigere billetter – så folk ved, at de er der. Øerne er meget forskellige, og beboerne ser forskelligt på, hvad der skal udvikles. Man må finde ud af lokalt, hvad der er det bedste for lige netop den ø, understreger Lennart Damsbo-Andersen.

Han håber, at når nyhedens interesse har lagt sig, og det bliver hverdag – at der så er skabt en holdbar situation, hvor den gode udvikling i besøgstallet på øerne fortsætter:

- Og allerhelst, at der osse er nogle af de mange, der har besøgt øerne, der tænker, at man kan bo der.

## FULDT LANDEVEJSPRINCIP?

Til spørgsmålet om, hvad der efter Lennart Damsbo-Andersens bedømmelse skal til, for at det fulde Landevejsprincip bliver indført, lyder svaret:

- Det er en politisk prioritering. Og den vil naturligvis være påvirket af flere forskellige ting.

For det første er det vigtigt, at der bliver talt om Landevejsprincippet – og at der er gode resultater.

Derfor er det helt afgørende, at der bliver fulgt op på, hvordan det er gået. I udvalget for Landdistrikter og Øer får vi tallene ind fra de enkelte færgeselskaber. Men det er vigtigt, at erfaringerne også bliver samlet, så det sikres, at de gode erfaringer bliver bredt ud. Her må det være Færgesekretariatets rolle at samle op på erfaringerne og udbrede dem til alle øer og overfarter: Hvad skal der til for at få bedst udbytte af Landevejsprincippet? 🍷





## STATUS FOR FÆRGESekretariatets PROJEKTGRUPPER:

# ARBEJDET ER GODT I GANG

Medlemskommunerne har fastlagt seks indsatsområder, der særlig skal prioriteres – sideløbende med Færgesekretariatets almindelige medlemsservice og rådgivning.

Læs om fremdriften i de enkelte områder her:



## INDSATSOMRÅDERNE

### Fælles indkøb og stordrift



Der er nu lavet tre rammeaftaler, og flere er på vej, særligt omkring udstyr og redningsmidler. Disse rammeaftaler og relevante leverandørliste vil løbende blive udbygget i den kommende tid. Der ses særligt på de helt centrale muligheder for at sikre transparens og fælles aftaler om indkøb af brændstof og smøreolier. Det er foreløbigt estimeret, at vi herigennem kan opnå betydelige gennemsnitlige besparelser og for nogle overfarer endog tocifrede procentbesparelser.

Der er indhentet et juridisk responsum, som viser, at vi kan indgå sådanne aftaler uden egentlige udbudsrunder etc.

Der ses også på mulighederne for at sikre en reduktion af de relativt store forsikringsomkostninger, og det forsøges også at opnå en fælles stordriftsaftale omkring booking/billetsystemer.

Endelig har Færgesekretariatets konsulenter gennemført en række energioptimeringsopgaver hos medlemmerne, og der er påbegyndt forskellige regelforenklingsforsøg omkring sikkerhed og tilsyn i samarbejde med Søfartsstyrelsen.

### Afløserfærgen



Sammen med skibsingeniører og -designere er der udviklet et egentligt forslag til en første afløserfærgen med kapacitet til knap 20 biler og godt 100 passagerer.

Færgesekretariatet har fået opgaven at udvikle et sådant første koncept af Social- og Indenrigsministeriet, og det nævnes direkte i Erhvervs- og Vækstministeriets seneste rapport om "Vækst og udvikling i hele Danmark". Det første oplæg om en hybrid afløserfærgen er nu i høring hos medlemmerne, og der vil senere blive afholdt en konference, hvor alle potentielle bidragsydere kan medvirke og eventuelt stige om bord i projektet.

Der er ligeledes lavet forskellige modeller for ejerskabet til færgen, som budgetmæssigt vurderes at koste 40-50 millioner kr., ligesom der skal ses på,

hvem der har mulighed for bedst muligt at drive afløserfærgen.

Færgen skal ikke kun indsættes under dokningsperioder, men også ved andre driftsforstyrrelser samt ved kapacitetsmæssige udfordringer i de enkelte overfarer. Samtidig skal der afsættes sejltid til forsknings- og udviklingsprojekter i relation til færgen, så man på sigt kan udvikle det standardkoncept, som ø-færgerne fremover skal baseres på for at opnå de bedst mulige stordriftsfordele.

Færgesekretariatet har samtidig bakket op om et innovativt projekt om en letvægtsfærgen, men dette projekt forventes at have en mere langsigtet horisont, og derfor ses der også løbende på mulighederne for at anvende mere traditionel tonnage i forbindelse med overfarternes udfordringer med afløserkapacitet.

## Rekruttering og færgespersonale



Søfartsstyrelsen er fortsat på baggrund af et initiativ fra Færgesekretariatet i gang med at undersøge mulighederne for en mere færgerettet maritim uddannelse. Der er indgået en rammeaftale med et vikar- og rekrutteringsfirma med henblik på at gøre det enklere både at finde afløsere og rekruttere personale.

Endelig ses der i fortsættelse af drøftelserne i turisme-projektet på at introducere kurser for effektiv og venlig passagerhåndtering.



## Markedsføring og turisme



Det lille røde ø-pas, som i samarbejde med bl.a. Sammenslutningen af Danske Småøer blev trykt i 50.000 eksemplarer, er blevet revet væk i sommersæsonen. Passet, der giver oplysninger om og inspiration til besøg i det danske ørige, vil forhåbentlig kunne trykkes i et endnu større oplag næste år, herunder også i både en engelsk- og tysksproget udgave.

Efter Færgesekretariatets velbesøgte temadag om ø- og øfærgeturisme på Femø i begyndelsen af sep-

tember er der udgivet et særligt magasin om emnet og samtidig en række forslag til de tiltag, man med fordel kunne gennemføre for at udvikle ø-turismen yderligere. (Se side 22)

Endelig har Færgesekretariatet bakket op om projektet med at udbygge det meget succesrige ø-hopforsøg, som i sommers blev gennemført i Det sydfynske Øhav.

## Rammevilkår



De danske øer og den tilknyttede færgefart har været begunstiget af en positiv politisk opmærksomhed. Godstakstordningen fra sidste år gjorde det muligt at reducere taksterne for erhvervstransport med op til 80 procent. Ordningen har været en stor succes og bliver nu udbygget med yderligere lempelser for gulpladebiler samt trailere.

Landevejsprincippet blev igangsat fra august måned.

Færgesekretariatet vil fortsat arbejde for, at der opnås større fleksibilitet i de perioder, hvor taksterne

må nedsættes; at der sker en tilstrækkelig stigning i tilskuddene, så det fulde princip kan skabes og endelig, at fordelingen af midlerne bliver mere rimelige i forhold til overfarternes opgaver.

For at sikre den rette opmærksomhed på udfordringerne afholder Færgesekretariatet løbende politiske arrangementer samt besøg på øerne med både beslutningstagere og medierepræsentanter. Færgesekretariatet har endvidere søgt at koordinere og rådgive omkring en lang række høringssvar mv. til statslige myndigheder.

## Statistik/fakta



Der er indsamlet både besejlingstal og økonomiske oplysninger fra medlemmerne med henblik på at kunne skabe en god oversigt over færgernes aktivitetsniveau, og dette materiale vil blive søgt udbygget

med analyser af udviklingen på øerne som følge af de politiske initiativer og støtteprojekter samt turismeindsatsen i øvrigt.



## VIL DU VÆRE MED?

Der deltager en lang række medlemsrepræsentanter i Færgesekretariatets projektgrupper. Har du ønske om at deltage i et eller flere af projekterne, skal du blot rette henvendelse til Sekretariatet.

*En egentlig status på alle opgaver og underopgaver følger i næste medlemsblad, som udgives i forbindelse med Færgesekretariatets årsmøde til maj næste år.*





På vej til fejring af Landevejsprincippet. Formand for Tunø beboerforening, Jan Heitmann, der har været kontaktperson og arrangør, Mette Dencker (DF) og Odders borgmester, Uffe Jensen (V), ved Tunøfærgen på vej til kroen, hvor der var lagkage og færgemøde.

# LANDEVEJSPRINCIPPET

## fejret på Tunø

**LANDEVEJSPRINCIPPET** giver vækst. Tunøfærgens passagertal er steget med 37 %, og øens erhvervsdrivende har fremgang

“37 % vækst i passagertallet sammenlignet med samme periode sidste år. Det er fantastisk flot – hvor ser man ellers vækst i den størrelsesorden?” lyder det fra Odders borgmester, Uffe Jensen (V). Han deltog tirsdag den 8/11 i Færgesekretariatets ‘fejring’ af Landevejsprincippet, der blev afholdt på Tunø Kro som et seminar efterfulgt af et borgermøde. Arrangementet er blevet til i et samarbejde mellem Færgesekretariatet og Tunø Beboerforening.

Tunøfærgen har nedsat prisen på passagerbilletter til det halve – fra 96 kr. pr. vej til 48 kr. – og det har fået folk fra nær og fjern til at valfarte til Tunø.

**JAN FRITZ HANSEN:  
TUNØ ER MØNSTEREKSEMPEL**

“Vi har valgt at tage til Tunø, fordi øen er et mønstereksempel på, hvor god fremgang man kan få på basis af Landevejsprincippet. Her har både kommunen, færgen og øboerne gjort et stort

stykke arbejde for at udfylde de muligheder, som det nye tilskud giver,” siger leder af Færgesekretariatet, Jan Fritz Hansen. Han startede mødet med at orientere om Færgesekretariatets seks indsatsområder.

**METTE DENCKER:  
VI ER GODT PÅ VEJ**

“Vi er først i mål, når øerne har fuld trafikal ligestilling,” supplerer Mette Dencker, folketingsmedlem for DF. Hun tror på en gradvis implementering af det fulde Landevejsprincip indtil 2020.

“Det betyder, at øerne bliver mere tilgængelige for tilflyttere – og jeg er overbevist om, at der er mange, der vil

## VI GØR DET HELE

Besætningen på Tunøfærgen sejler færgen, vedligeholder, gør rent, passer maskinerne – og laver fis med passage-erne.

- Vi sejler to ture om dagen – bortset fra ugen med Tunøfestival – og vagtplanen udfyldes meget fleksibelt med skyldigt hensyn til de ting, vi ellers skal, lyder det fra skipper Kristian Laursen Vig – der er én af de i alt syv faste besætningsmedlemmer på Tunøfærgen. Han sejler som skipper den dag, hvor Færgesekretariatet sejler med.

- Det gode ved arbejdet er, at der ikke er nogen, der kommer og bestemmer over os. Tilsammen passer vi færgen,

sejler turene og vedligeholder i timerne imellem afgangene – alt fra en dag med nussearbejde til rustbankning. Vi gør det hele. Skiller kaffeautomaten ad, gør rent på toiletterne, skiller maskinerne ad, når de skal serviceres. Sikkerhedsudstyret bliver tjekket i et online tjek-system.

- Det er ikke det, at sejle, der er det primære, siger Kristian Laursen Vig:

- Det er alt det andet med at sørge for, at færgen fremstår ordentlig og vedligeholdt og virker. 🚢

bo på øerne, når der ikke er en økonomisk forhindring,” siger Mette Dencker, der ser det som en del af en nødvendig decentralisering at gøre det muligt at bo uden for de store byer:

”Men det er vigtigt at huske på, at det også kræver noget af øerne at sørge for, at der er noget at komme efter – ligesom kommunerne skal huske, at øen mange steder er en af de allerstørste turistattraktioner.”

Mette Dencker tilføjer, at hun rent faktisk fik ideen til Landevejsprincippet under et besøg på Tunø – og at hun har det som en personlig sag at kæmpe det fulde princip igennem.

### UFFE JENSEN: VI SKAL ARBEJDE SAMMEN

”Vi rider på toppen af en bølge, nu er det vigtigt, at vi holder dampen oppe,” påpeger borgmester Uffe Jensen:

”Jeg vil gerne understrege, at vi skal gøre det sammen – kommune og øboer. Det er vigtigt, at Tunø bakker op, så der er noget, gæsterne kan prøve, købe, opleve, spise og tage med hjem. Her ligger ansvaret hos jer, der bor her.”

Borgmesteren opfordrede øboerne til at bruge en weekend på visioner og fremtidssnak:

Få gerne inspiration udefra – og snak jer frem til, hvad I som ø gerne vil. I kan hjælpe Odder Kommune – og omvendt.

### MANGE INDLÆG

Som en del af mødet fortalte Chief Technical Officer Henrik Frederiksen, Søby Værft, om projektet med udvikling og bygning af batterifærgen, der skal besejle Ærø og udelukkende sejle på lokal vindmøllestrøm fra øen. Færgen bliver bygget efter helt nye parametre, både hvad angår skrogform, vægt, størrelse og besætningsfastsættelse – der

tilsammen sikrer økonomisk og miljørigtig drift mange år frem i tiden.

Overfartschefen på Tunøfærgen, Bjarne Møllgaard, orienterede om arbejdet med at optimere færgedriften. Og som et indspark fra en ’udenøsk’ kom journalist, Henrik Denta, med et munter oplæg med inspiration til branding af produkter fra øerne – blandt andet med fotos af alle de ø-produkter, der står på hylderne i IRMA i København.

### ALLE KAN MÆRKE DE MANGE FLERE GÆSTER

Efter seminaret mødte en gruppe øboere op til borgermøde, og her var stor spørgelyst – styret med fast hånd af Bent Sundgaard, der selv bor på Tunø. Det fremgik, at alle erhvervsdrivende på øen har kunnet mærke de mange ekstra besøgende på omsætningen – ligesom de billigere billetter betyder, at der er flere besøgende til øboerne. 🚢



*God service er at være opmærksom på den enkelte passager. At smile og sige godmorgen, lave fis med dem, der synes det er sjovt – og lige hjælpe med bagagen eller spørge, hvordan folk har det. Vi hjælper passagererne med at få deres gods ombord, og vi skubber stædige biler i gang, griner Kristian Laursen Vig.*

*Besætningen holder jævnlige åbent skib, hvor folk kan komme ombord og se hele færgen:*

*- Desuden har vi normalt åbent på broen, så passagererne kan komme op og se – naturligvis kan der være sikkerhedsmæssige årsager til, at det ikke kan lade sig gøre.*



Større fragtmængder kræver særskilt sejlads, men uanset hvad, så er færgemanden altid parat til en ekstra tur for øens beboere - skulle det brænde på.



# DANMARKS HURTIGSTE Postbåd

En af landets mindste færgeoverfarter under Færgesekretariatets vinger – men absolut hurtigste, hvad High Speed angår – er passagerfærgen Birkholm.

AF JENS NØRGAARD

**B**irkholm har kun 13 fastboende, om sommeren bor der dog mere end det dobbelte på øen. Postbåden sejler mellem Marstal og Birkholm to gange dagligt i sommerhalvåret og én gang dagligt i vinterhalvåret.

- I et enkelt tilfælde har færgen været nødt til at sejle en hjertepatient til Marstal. Det tog under 10 minutter med alle 700 heste spændt for, fortæller skibsreder Jan Fabricius, der ikke lægger skjul på, at han er fascineret af rollen som færgemand til/fra Birkholm. Hans rederi har haft koncessionen med Ærø Kommune på overfarten siden 2010.



Skibsreder Jan Fabricius ser mange muligheder for Birkholm i fremtiden. Alene kan han ikke løfte dem, men han håber på support til gavn, ikke kun for øen Birkholm, men for erhvervslivet på Ærø.

## EKSKLUSIVT

Fartøjet på overfarten er en 31 fods Targa bygget på Botnia Marin AB i Finland i starten af nullerne. Aldrig har Birkholmbeboerne haft så eksklusive forhold på deres færge, ikke nok med de yachtlignende forhold om læ, færgen skyder også en topfart på 41 knob baseret på fremdrift fra 2 dieselmotorer på hver 350 heste.

- Så stærkt går vi dog sjældent, indrømmer skipper: I den daglige økonomidrift ligger vi som regel på små 21 knob. Så har vi 20 minutter på overfarten.

En af færgemandens vigtigste opgaver på den tidlige morgenafgang er

at hente mælk og andre fornødenheder hos købmanden i Marstal.

- Derudover har ruten en særskilt aftale med Post Danmark om postbesørgelse til/fra Birkholm. Det er årsagen til, at vi kan sejle med postsplitflaget.

- Nu bliver jeg jo lidt i tvivl med hensyn til fremtiden, fortsætter Jan Fabricius med et lumsk smil:

- Post Danmark hedder jo Post Nord efter sammenlægningen med det svenske postvæsen. Betyder det, at vi skal skifte til svensk flag?

Færgemanden fortæller, at det er så som så, hvor mange passagerer der benytter færgen i vinterhalvåret; blandt

øens 13 beboere er der 2 faste pendlere. I sommerhalvåret er situationen lige det modsatte, det vælter ind med turister.

## TÆNKER I NYE BANER

Som det mindste færgerederi er vi jo også medlem af Færgesekretariatet, det forventer vi os rigtig meget af, lyder det fra Jan Fabricius:

- Vi er nødt til at tænke i nye baner og udvikle vores turistpotentiale til et større tysk, hollandsk og polsk marked, hvor bådudlejning og overnatningsmuligheder indgår i en helhed som pakke til interessenterne. 🚢

## FEMØFÆRGEN:

Vi yder så stor service, som vi overhovedet kan. Det hele går lidt lettere, når vi er fleksible, siger seniorskipper på Femøfærgen, Erik Skude.



# GOD SERVICE GI'R GOD STEMNING

**E**rik Skude har været så længe i Lolland Færges fart, at han var med, da den berømte Kvindelejr på Femø lige var startet:

- Dengang skulle vi ikke spørge kvinderne, om vi skulle hjælpe med at skubbe vognen med varer ind på vogn-dækket ... det tog de som en fornærmelse. Det kunne de godt selv.

Men ud over de selvhjulpne kvinder har service og hjælpsomhed været en meget stor del af jobbet på færgerne igennem alle årene:

- Fx har vi en afgang kl. 23. Men hvis vi ved, at de, der skal med, er færdige med deres møde kl. 22, så henter vi dem der. Eller hvis vogn-dækket er fyldt, så øboerne ikke kan få deres biler med, så tager de selv over – og så kører vi deres biler ombord på næste færge.

Vi yder så stor service, som vi overhovedet kan.

### AFSTIKKER FOR SEJL

Det har nu ikke været færges fart i alle årene; Erik Skude tog en afstikker på

10 år, hvor han blandt andet sejlede store skonnerter og coastere. Han kom tilbage til Lolland Færges fart i 1999 – og blev senere overfartsleder. Men for to år siden, da han fyldte 67, valgte han at overgå til seniorskipper.

Tørnen er et døgn arbejde fra middag til middag efterfulgt af tre døgn fri. Alle sover ombord eller på øen fra ca. midnat til halv seks.

- Sådan kører det hele året. Det giver lidt for mange timer, som vi så kan afvikle, når vi har brug for det, forklarer Erik Skude.

### BLIVER DET KEDELIGT?

Det er en udfordring, at vi helst vil have færgen til at sejle 365 dage. Vi har god maskinkraft – og normalt er det os, der sejler, når alle andre færger har indstillet.

Hvis én af Lollands Færges færges bliver indstillet, træder "særplanen" i kraft med reduceret sejlads, hvor de to tilbageværende driftsklare færger betjener tre øer. Her er Lolland Færges

langt bedre stillet end mange andre øer, som ikke har denne mulighed.

- Øboerne kender særplanen. Den kører fx når færgerne er på værft.

### STANDARDFÆRGE GIVER MENING

Erik Skude har sejlet på alle Lolland Færges tre ruter: Femø, Fejø og Askø – og han er slet ikke i tvivl om fornuften i at få udviklet en standard-færge:


- For det første vil det betyde, at færgerne passer i hinandens færgeslejer og kan afløse hinanden.

Desuden burde der være en standard på instrumenterne; det ville gøre det meget nemmere at afløse på en anden færge. Når jeg ind imellem sejler på Fejø-overfarten og måske ikke har været der i tre uger, skal jeg da lige tænke over det – fordi instrumenterne og manøvregrejet er helt anderledes end på Femø-færgen.

Det er da lige til højrebenet at starte en standardisering. 🚢

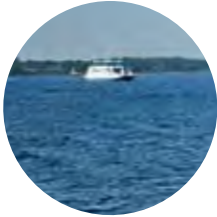


- Vi har været på kurs i kundebehandling, fortæller Erik Skude, seniorskipper på Femøfærgen. Han kan godt finde på at sige et personligt 'Velkommen ombord' i højtalerne, når der er mange turister med; ligesom det er kutyme, at besætningen hjælper med at pumpe flade cykler og fortæller om seværdigheder, overnatning og spisesteder på øen.



Reserve dele, dieselolie, serviceydelser, booking-systemer, sikkerhedsudstyr og maling er oplagte områder, hvor der kan forhandles gode priser hjem til ø-færgerne.

# Fælles INDKØB GIVER GOD MENING



Der er penge at spare. Mange penge. Det er Færgesekretariatets indkøbskonsulent, Espen R. Kristiansen, ikke i tvivl om. I løbet af det seneste år har han været rundt på seks færgeoverfarter for at få et indtryk af, hvilke indkøbsordninger der allerede er; hvordan der bliver købt ind, og hvor det vil være relevant at få lavet nogle fælles indkøbsaftaler:

- Det viste sig, at der er rigtig mange områder, der godt kunne trænge til et eftersyn, og hvor det vil være en god ide at pulje tingene og få nogle bedre aftaler, lyder vurderingen fra Espen R. Kristiansen, der nævner dieselolie, redningsmidler, flådeeftersyn, smørelolie, maling og reservedele til maskineriet som nogle af de centrale varegrupper, hvor det vil være oplagt at forsøge at forhandle bedre priser hjem.

- Herudover har vi set på håndtering af værftsophold, servicefolk og booking-systemer, opremser indkøbskonsulent, der hurtigt i processen kunne konstatere, at der er lige så mange aftaler, som der er overfarter.

## PULJET MED SKOLER

- Fx viste det sig, at overfarterne køber deres dieselolie ved en række forskellige leverandører – og selv de, der køber ved samme leverandør, får ikke samme

pris, siger Espen R. Kristiansen. Han tilføjer, han ikke er i tvivl om, at alle gør deres bedste i dagligdagen – og at der er gode grunde til, at billedet er, som det er:

- For det første er der travlt ude på overfarterne, ofte er det to eller tre personer, der står for operation og drift – og de har nok at gøre med at holde det hele i gang og færgen sejle. Og det er klart, at det koster tid at gå i gang med et nyt samarbejde med andre overfarter – og gå i clinch med leverandørerne.

For det andet er mange af færgerne underlagt kommunernes indkøbsordning. Og her har man jo ikke det maritime i centrum; man kan sige, at færgernes diesel og reservedele bliver puljet med indkøb til børneinstitutionerne, ældrepleje og skoler, og set fra kommunens side kan det være ok.

- Men hvorfor ikke gå sammen med andre færgesamfund og få den bedste løsning på området? spørger indkøberen.

## PROCENTER

Espen Kristiansen understreger, at arbejdet med indkøbsaftaler endnu ikke er kommet så langt, at han har helt konkrete eksempler på besparelser.

Men han arbejder med nogle forskellige områder, hvor det vil være relevant at pulje indkøbene og forhandle (større) rabatter.

Dieselolie er et af de centrale produkter, hvor indkøberen forventer, at overfarterne kan spare.

- Men det kræver, at overfarterne går sammen. Og lige nu er der den forhindring, at flere overfarter har skrevet under på kontrakter, der går helt frem til 2018 og 2019, forklarer Espen Kristiansen.

Et andet eksempel er indkøb af maskinreservedele. Her viste det sig, at en seks-syv færger har et forbrug af samme ret kostbare sliddel.

- Ved fælles indsats fik vi forhandlet prisen godt 70 % ned i forhold til den pris, overfarterne ellers havde betalt. Og derudover fik overfartslederne indgået en aftale med hinanden om et fælles reservedelslager, så hver enkelt overfarter ikke behøver at binde kapital ved have de kostbare reservedele liggende på lager.

Kristiansen understreger, at det ikke er ham, der opnår rabatterne:

- Jeg er katalysator og fødselshjælper; jeg forsøger at få de faste folk til at se på tingene på nye måder. Det er færgefolkene selv, der har ideerne og



kontakterne, og når de får talt med hinanden, er der pludselig én, der ved noget.

Indkøberen understreger, at resultaterne ikke opnås ved køb af uoriginale reservedele. Men at det i dag er sådan, at de allerfleste originale reservedele bliver produceret ved underleverandører – og hvis man henvender sig direkte, hvor delene bliver produceret, er der ofte penge at spare; det handler om at få de rigtig kontakter – og kontrakter. 🚢

## DEN NYE UDBUDSLOV

I forbindelse med fælles indkøb har Færgesekretariatet fået udarbejdet et responsum særlig om indkøb af varer og ydelser til drift af færger. Den nye udbudslov gør det på en lang række punkter enklere at indgå

leverandørkontrakter uden fordyrende og administrativt tunge udbudsrunder.

Find notatet: faergesekr.dk under Lovgivning og rammevilkår.

## Hvis du har en god ide?

Sidder du nu og tænker, at du har et godt forslag til et område, der trænger til et eftersyn og en god indkøbsaftale, så er vejen sådan her: Du sender en mail til Færgesekretariatets leder, Jan Fritz Hansen - [jfh@faergesekr.dk](mailto:jfh@faergesekr.dk).

Hvis en undersøgelse viser, at der er tilstrækkelig volumen på forslaget, vil der blive nedsat en arbejdsgruppe, dels med den person, der er kommet med forslaget – og gerne et par stykker mere.

Herefter skal der tages kontakt til alle de overfarter, der kan være interesserede – og hvis det er mange, ligger det lige for at få lavet en god aftale.

Og, som Espen R. Kristiansen siger:

- Det handler allermest om samarbejde og om at være med på at gøre tingene på andre måder, end man plejer. Arbejdsgrupperne kan sagtens selv forhandle gode priser hjem – jeg rådgiver gerne og kommer med gode forslag.



## NOTE

### AFLØSERFÆRGE

En af Færgesekretariatets centrale opgaver er at arbejde med projektet om en fælles afløserfærge og på sigt en større standardisering af de nye færger, som bygges til det danske ørige. Der er nu udarbejdet en første skitse og et egentligt såkaldt General Arrangement over et sådan egentlig afløserfærgekoncept.

Samtidig er der set på, hvordan de juridiske ejer- og driftsforhold for en sådan færge skal organiseres.

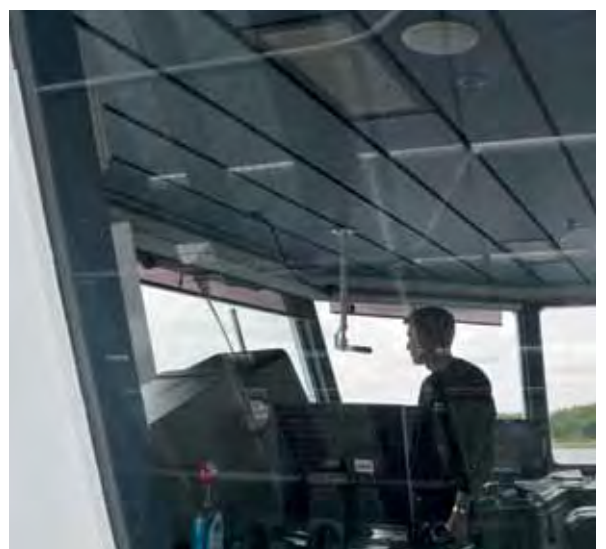
Der ses samtidig på budgettet; hvad kommer eksempelvis en ugeleje til at koste, og hvor mange vil bruge færgeren til afløsning ved dokning, driftsuheld, kapacitetspres eller til forskning og udvikling?



Konceptet er indledningsvis præsenteret for regeringen og de respektive ministerier og er i høring hos de kommunale færgereheder og andre eksperter.

Der vil i løbet af kort tid blive indkaldt til en bredere konference/høring, hvor alle interesserede får mulighed for at give deres besyv med. 🚢

# ORØ-FÆRGEN: ENKEL ADMINISTRATION – UNDER RADARHØJDE



- Der er meget synergi i, at Orøfærgen ligger i Vej og Park. Det er Vej og Parks chef, Kim Radmer (tv), der står som reder, og Lars W. Hansen (th) er overfartsleder.

I løbet af de sidste to år er strukturen omkring Orø-færgen ændret og forenklet, både hvad angår rederansvar, arbejdsgange og daglig ledelse. Før lå færgedadministrationen spredt i flere afdelinger i Holbæk Kommune, og ansvaret fortonede sig. I dag ligger ø-færgen under Vej og Park, hvor chefen, Kim Radmer, er reder, og hvor Lars W. Hansen er overfartsleder. Enkelt og effektivt.



**E**n ø-færgen er en lidt "skæv" størrelse i en kommunal administration. Der er besætning, certifikater, bunkerregnskab, dokninger, booking og en stor økonomi med udgifter, der ofte kommer i "klumper". Desuden er der rederansvaret, som – set med mine øjne – bør ligge hos en person, der rent faktisk har med færgen at gøre, siger Lars W. Hansen. Han fik stillingen som overfartsleder for Orø-færgen for to år siden, og han er siden lykkedes med at få administrationen af færgen lagt ind under Vej og Park:

- Det er enkelt; og så er der meget synergi. Vej- og Park har smede, værksted og værktøj. De kan altid fixe noget for os. Vores administration og økonomi ligger også hos en sekretær i Vej og Park, hun tager sig af ø-kort, den månedlige økonomirapport osv. Det fungerer fint; det hele er samlet et sted, og vi er en integreret del af Vej og Park.

- Det er Vej og Parks chef, Kim Radmer, der står som reder, og han tager til ledermøderne i kommunen – så jeg kan koncentrere mig om færgen.

Vej- og Park-chefen er også godt tilfreds med sin status som reder:

- I min optik skal rederen ikke være politisk udnævnt. Det skal være en person, der har fokus på færgen, og som kan give en orientering til kommunen.

Færgen er godt placeret her hos os, og jeg er glad for at være reder. Det er et spændende og vigtigt område.

### MARITIM BAGGRUND

Nu har overfartsleder Lars W. Hansen en rigtig god baggrund for at tage sig af færgen. Han er uddannet skibsfører og har sejlet blandt andet i Søværnet, i coastere og har arbejdet på VTS Storbælt og senest hos støvsugerfirmaet Nilfisk – langt fra den maritime verden.

Han lægger vægt på at have fingren på færgen-pulsen, så han kommer på

færgen hver dag og sejler med over til Orø et par gange om ugen.

Besætningen består af to navigatører – skipper og styrmand – og besætningsfastsættelsen lyder på sætteskipperere. Der er otte navigatører ansat i fire faste hold – her ud over er der et par pensionister, der tidligere har været ansat på færgen – de bliver kaldt ind som afløser. Og som Lars W. Hansen siger:

- De er glade for at kunne bruge deres erfaringer.

Holdene sejler hvert andet døgn i 14 dage. Tørnen går fra klokken 12.00 til klokken 12.30 næste dag, og besætningen sover på øen. Afrigning fra sidste tur slutter kl. 23.20, og de tørner til igen kl. 05.30. Efter en vagt er der et døgn frihed før næste døgnvagt. Og efter de 14 dage er der 14 dages fri.

Færgen er forpligtet til at sejle øens skolebørn over, derfor ligger den på øen om natten, klar til første tidlige afgang med 7., 8., og 9. klasser, der skal i skole inde i Holbæk.

Det er besætningen, der passer maskinerne i dagligdagen. Herudover er der et firma fra land, der går hele maskinrummet igennem hver sjette uge.

Lars W. Hansen har ikke selv sit sønæringsbevis længere, så han kan ikke afløse på færgen.

Til gengæld er det ham, der tager de tre tilbud på den årlige dokning hjem, og han tager altid med på værft som skibsinspektør. Sidste dokning foregik i Assens, og overfartslederen kørte ganske enkelt ned på værftet og aftalte detaljerne.

- Værftet har givet tilbud på de arbejder, der står på doklisten – her efterfølgende kommer diskussionen om timerne og den endelige pris, siger overfartslederen.

### BESPARENDE TILTAG

Med egne ord holder de to færgearnsvarlige færgen under radarhøjde i forhold til ekstravagante og dyre ideer som fx skift til batteridrift og andre store

forandringer. Til gengæld sørger de for, at den bliver passet godt:

- Færgen er fra 2003, og jeg sørger for, at den er i ordentlig stand, så vi holder driftsudgifterne nede.

Færgen er udrustet med to hovedmotorer og to hjælpemotorer, der driver skibets generatorer. De kører med en belastning helt nede omkring 20 pct., hvad der giver en dårlig udnyttelse af brændstoffet.

- Vi er i gang med at få installeret en akselgenerator, der drives af hovedmotoren. Det betyder mindre dieselforbrug og samtidig færre driftstimer på hjælpemotorerne, så de holder i flere år, forklarer Lars W. Hansen, der forventer, at akselgeneratoren kommer til at koste i omegnen af 200.000 kr. og har tjent sig hjem på en fem til seks år.

- Nytænkning – uden at det bliver alt for alternativt, lyder overfartschefens beskrivelse af politikken for tiltagene:

- Det har hidtil betydet, at vores økonomi ser fornuftig ud, og at vi bliver friholdt fra store kommunale besparelser. I den forbindelse er det vigtigt, at Kim Radmer og jeg altid er til stede og er til at få fat på. Vi kan svare lige med det samme, når der er henvendelser. Det betyder meget i vores samarbejde med resten af kommunen.

### FRAGTSTØTTE ER NYTTIG

- Vi er godt tilfredse med tilskuddet til godstransport, siger Kim Radmer:

- Orø har samme postnummer som Holbæk, så der er mange leverandører, der ikke opdager, at varen skal leveres på en ø. Men nu kan vi tage en palle over for 20 kr., og en gulpladebil kan komme retur for 50 kr., så der er mange, der bare sejler over på øen og afleverer varerne. 🚚



# PÅ DAGSORDENEN: TURISME PÅ ØER OG Ø-FÆRGER



Der var stor deltagelse, da Færgesekretariatet holdt seminar om ø- og ø-færgeturisme den 8. september på Femø.

Landevejsprincippet, ø-hop, ø-pas, Land-distriktspulje, god service og markedsføring var nogle af dagens mange emner.

55 overfartsledere, turistchefer, ø-repræsentanter, repræsentanter fra Sammenslutningen af Danske Småøer og Visit-

Denmark samt journalister lyttede til den lange række af oplæg. Dagen indeholdt også god tid til diskussion og brainstorm – og mandede ud i en lang række ideer og forslag, som de forskellige parter nu arbejder videre med. 🚢



## Spørgsmål til turistchefen

Vi har spurgt Rikke Friis-Nielsen, turistchef i Hedensted Kommune, om turisme på øen Hjarnø.

**Hvor mange besøgende turister har I på Hjarnø årligt?**

Ca. 30.000

med 900 vinstokke, Café Den Gamle Smedje, Galleri Kirkesvinget, Skibssætninger fra Vikingetiden, Cykelfærge fra Hjarnø til Alrø.

et større udnyttelsespotentiale, end vi gør brug af, og meget af det ligger i første omgang blot i at synliggøre øens herligheder.

**Hvilke tilbud er der til turister på øen?**

Hjarnø Camping (med luksuscampinghytter med egen balkon og fjordudsigt), rundvisninger på øen i traktorgov, rundvisning på Hjarnø Vinlaugs mark

**Hvad betyder det for Hedensted at have en ø som tilbud til turister?**

Det er en del af det samlede udbud i kommunen og en vigtig del af kommunens nordlige turismeoplevelse. Der er

**Udbyder I nogen former for pakketilbud, der indbefatter Hjarnø?**

Ikke rigtigt. Men når vi præsenterer Hjarnø som oplevelsesmulighed for turister på f.eks. turistbureauet i Juelsminde, er det øens samlede udbud, der har tiltrækningskraften. At præsentere det mere officielt er noget af det, som vi kigger på lige p.t.



**Hvad fik du med hjem fra temadagen om turisme på Femø?**

Det var et rigtig godt seminar, og der var faktisk en del inspiration at hente. Bl.a. i forhold til hvordan, vi kan bruge færgerne mere og gøre dem til en større del af helhedsoplevelsen.

Derudover var der rigtig meget erfaringsudveksling og udvidelse af netværk, som muligvis kan kaste samarbejde af sig på sigt.

Færgesekretariatet vil udbyde kurser i god service.

# GOD SERVICE



"God service er gratis; det får kunderne til at fortælle den gode historie, og det får både dem selv og deres venner og familie til at komme igen.

Færgeturen er en del af hele ø-ferieoplevelsen, og dermed er fær-

gepersonalet ambassadører for øen." Sådan lyder essensen af punktet "God service", der var med på Færgesekretariatets temadag om turisme.

Nu griber Færgesekretariatet bolden og arbejder på at kunne udbyde service-

kurser, hvor flere små rederier deltager sammen; det kan være med til at sætte service på dagsordenen, få diskussionerne i gang og skabe konsensus om serviceniveauet på den enkelte overfart.

## VEJEN TIL GOD SERVICE

- God service starter ved ledelsen, der skal tage ansvaret og stille krav om, at medarbejderne yder god service.
- De skal have ordentlige arbejdsvilkår – og de skal rent faktisk forstå, hvad der forventes af dem.
- Samtidig er det vigtigt, at det er muligt for medarbejdere at kunne sige fra. Hvis man går ved siden af én, der ikke yder ordentlig service, skal det være muligt at sige til kollegaen: "Det der er til skade for kunden – og det er ødelæggende for den gode service, jeg laver."

*- God service handler helt grundlæggende om, at du sætter dig i kundens sted, lyder det fra marketingchef for FÆRGEN, Lindy Kjøller, der holdt oplæg om god service på Færgesekretariatets temadag om turisme.*



VisitDenmark: De danske øer er en turismemæssig perle – der skal gøres mere synlig.

## ØERNE SKAL FREM PÅ SKÆRMEN

- De danske øer er et helt unikt turistprodukt, men desværre er der endnu ikke så mange udlændinge, der ved det. Dem, der har set på et Danmarkskort, kan måske godt regne det ud, men ved de, at de nemt kan sejle til øerne, og hvilke oplevelser der venter dem? Kan de sætte billeder på? Ved de, om der er oplevelser nok til en eller flere dage? Tilpasset netop deres rejsegruppe? Og er der ledigt på et overnatningssted?

- Hvis ikke det er nemt for turisterne at svare på ovenstående spørgsmål, så besøger de andre destinationer, fastslår Eva Thybo, Fundraising & Relationship Manager i VisitDenmark.

- VisitDenmark er meget interesseret i at markedsføre alle danske øer – store som små. Og da vi godt ved, at det koster penge, som mange øer ikke har, bakker vi aktivt op om den fælles ansøgning til Landdistriktpuljen om at udvikle og markedsføre bl.a. ø-passet på det tyske marked, siger Eva Thybo, der peger på, at der forhåbentlig kan skabes en masse omtale af, at der også lanceres et tysksproget ø-pas og dermed et øget personligt engagement i form af flere ø-ambassadører.



*- Flere ø-oplevelser på bookingplatformen vil kunne skabe øget opmærksomhed om øerne. Jeg håber, at mange vil være med. Det vil styrke Danmarks maritime image yderligere, siger Eva Thybo.*



ANBEFALINGER  
5  
GER



# FÆRGESEKRETARIATETS forslag

Færgesekretariatet fem vigtigste indsatsområder i forbindelse med turismefremme.



## 1. Udbygning af Landevejsprincippet

- De indledende erfaringer fra efteråret 2016 tyder på et positivt trafiksprang med tocifrede procentstigninger i passagerantallet på færgerne til de danske øer.
- Vi arbejder på at fastholde denne succes gennem sikring af et større økonomisk råderum end det hidtil gennemførte, der kun svarer til knap en tredjedel af Landevejsprincippet.
- Forsøge at få større fleksibilitet i anvendelsesperioderne af Landevejsprincippet uden for højsæsonen, eksempelvis også hen over juleperioden.

## 2. Udvikling af ø-passet

- I sommersæsonen 2016 blev næsten 50.000 ø-pas revet væk.
- Det planlægges at trykke mindst 100.000 eksemplarer for 2017 samt

sikre oversættelse til både tysk og engelsk.

- Udvikle anvendelsen af ø-passet på digitale medier samt lave mærkningsordning til brug for øernes turistudbydere om tilbud til ø-pasholdere.
- Se mere på bagsiden

## 3. Fremme af ø-hop turisme

- Pilotprojektet fra det Sydfynske Øhav i 2016 søges udbygget særlig med indchartring af relevant færgetonage for 2017 sæsonen.
- Se mere på bagsiden

## 4. Videreudvikle Ø-events

- Særligt uden for højsæsonen er der plads til at introducere events, fx. kunst, kultur, sport, fiskeri, gourmet, håndværk, oplevelser på færgen etc.
- Etablere ø-pakker med alt inklusive; transport, oplevelser, mad og eventuel overnatning.

- Kompetenceudvikle og markedsføre i et samarbejde mellem færgerne, beboerne og de kommunale turistorganisationer.

## 5. Skabe positiv opmærksomhed om ø-turisme

- Oplyse om turismemulighederne i det danske ørige og fortælling af den gode historie.
- Brande øernes ro, stilhed, natur, slowliving, fordybelse, anti-stress etc.
- Færgesekretariatet vil – gerne i samarbejde med andre – afholde konferencer/temadage, udsende nyhedsbreve, pressemeddelelser, filmklip, forbedre bookingmulighederne; alt med henblik på at skabe vækst og sikre nye arbejdspladser på de danske øer og færger.





## LinkedIn

**LINKEDIN:** Færgesekretariatet har holdt sit indtog på sociale medier; dog foreløbig kun på LinkedIn, hvor der er etableret en første side. Der er lagt lidt forskellige nyheder ud på testbasis. Siden vil blive fuldt aktiveret inden årets udgang.



# Tak

På Styregruppemødet den 6. september 2016 afløstes den hidtidige formand for Færgesekretariatet, centerchef Kjeld Bussborg Johansen, Svendborg Kommune af direktør Michel van der Linden, Kalundborg Kommune.

Styregruppen udtrykte stor tak til den afdgående formand for sikkert at have navigeret Færgesekretariatet gennem opstarten fra 1. marts 2015 og frem september 2016.

Fra Færgesekretariatet vil vi takke for indsatsen med at få sat skibet i søen og med at holde kurs og fart. God vind fremover.

**ENERGI:** Færgesekretariatet har netop i et samarbejde med Lolland og Haderslev Kommuner støttet op om projekter med energioptimering; hvor færgerne udstyres med monitoreringsudstyr, der kan måle olie- og energiforbruget. Forsøgene skulle gerne gennem en yderligere optimering af sejladsen kunne føre til gode energibesparelser til gavn for både budget og miljø.



## AFGIFTSFRI LANDSTRØM

I sidste udgave af medlemsbladet Ø-Færgerne bragte vi artiklen "Venø-færgen bliver grøn", der beskriver, at der bliver installeret en batteribank til færgens elforbrug.

Af artiklen fremgår det, at opladning af batterierne med landstrøm ikke kan betale sig, fordi afgiftsfri landstrøm kun er for skibe over 400 bt.

Dette læste Lennart Damsbo-Andersen (S), næstformand i Udvalget for Landdistrikter og Øer – og han stillede spørgsmål til ministeren. Selvom denne allerede har lovforslag om lempelse af elafgiften på bedding, så borger det glædeligvis for en bred politisk opbakning, som vil gøre det langt mere attraktivt for de mindre færger under 400 bt at gå over til batteridrift.

## MEDLEMSERVICE

**TILBUD:** Færgesekretariatet er i fuld gang med at indgå både rammeaftaler og egentlige aftaler om fælles indkøb. De vil løbende blive lagt på hjemmesiden: faergesekr.dk under menu-punktet Medlemsservice.

Der ses i øjeblikket særlig på redningsmidler, smøreolier, bunkersolier, bookingsystemer, søforsikringer etc.

Konkret er der en aftale om vikarassistance, som indtil nu dog kun er blevet benyttet sporadisk af medlemmerne.

Der er indgået en rammeaftale med et advokatfirma om juridisk assistance, denne er allerede blevet benyttet af tre medlemmer. Såfremt man ønsker at gøre brug af medlemsserviceaftalerne, bedes man blot holde sætte Sekretariatet på som c.c. på den indledende kontakt.



Færgesekretariatet støtter udviklingen af øhop og øpas – både med økonomi og med assistance til formidling og videreudvikling.



# Øhop og ØPAS

**I** ø-passet er 35 øer præsenteret med et kort, et foto, fakta, beskrivelse af oplevelserne og en QR-kode til øens hjemmeside. Turisten kan på færgen eller turistbureauet skrabe et mærke – en silhuet af øen – over i passet og på den måde samle på danske øer.

Det planlægges nu at trykke mindst 100.000 eksemplarer for 2017 og samtidig få det lille rødbedefarvede pas oversat til både tysk og engelsk.

Ø-passet skal desuden udvikles til også at være på digitale medier – der skal i den forbindelse udvikles en mærkningsordning til brug for øernes turistudbydere, og de skal digitalt kunne sende tilbud til (digitale) ø-pasholdere.

Der er indsendt ansøgning til Landdistriktpuljen for turismefremme om

videreudvikling af ø-passet, og projektet medfinansieres af Færgesekretariatet.

## ØHOP

Øhop-projektet i det Sydfynske Øhav lå i perioden fra 25. juni - 14. august 2016, hvor det var muligt at øhoppe på øerne: Skarø, Drejøj, Hjortø, Avernakø og Lyø. Billetterne kostede 100 kr.

Det langsigtede mål med øhop-konceptet er at binde øerne sammen til en samlet turistdestination og dermed forbedre forretningsgrundlaget for øernes eksisterende turisterhverv og skabe muligheder for nye virksomheder

Pilotprojektet søges udbygget særlig med indchartring af relevant færgetonage for 2017 sæsonen.

Projektet kan ikke løbe rundt i udviklingsperioden, hvor det samlede ud-

giftsbudget lyder på ca. 3,2 mio. kroner over to år, hvor leje af skibe er budgetteret til 1,3 mio. pr. år. Andre store poster er udvikling af bookingsystem og øhop-portal.

Der er indsendt ansøgning om medfinansiering til Landdistriktpuljen for turismefremme.

Færgesekretariatet vil medvirke til at sikre formidling og markedsføring af projektet, herunder erfaringsopsamling til brug for lignende initiativer andre steder i det danske ørige – og Færgesekretariatet er blandt projektets sponsorer. 🚢