



ECO-SHIPPING:
sparer diesel ⚓

**Forsikrings-
tjek:** giver
store besparelser

Mini-Gallup:
øboerne svarer

**Hjarnø og
Endelave:** ⚓ ⚓
Færgesekretariatet
på tur

**ELDREVNE
FÆRGER:**
er fremtiden



Ø-FÆRGER
GEAR
ME

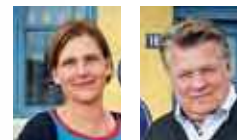
FÆRGESEKRETARIATETS STYREGRUPPE



STYREGRUPPEN: Fra venstre ses formand for Færgesekretariatet, direktør Michel van der Linden, Kalundborg, overfartsleder Søren Adsersen, Struer, vej- og ejendomschef Kim T. Jensen, Norddjurs, teknisk direktør Torben Præstegaard Jørgensen, Svendborg, centerchef Flemming Kortsen, Slagelse, og havne- og overfartsleder Jens Kloster Hedegaard, Haderslev.



- Færgesekretariatet har kontor i Ærøskøbing, og arbejdet startede 1. marts 2015.
- Hver femte danske kommune er med i Færgesekretariatet.
- Færgesekretariatet omfatter de 18 danske kommuner, som har ø-færger og får andel i de særlige ø-tilskud. Sekretariatet blev etableret som led i en politisk aftale, og aktiviteterne er finansieret gennem en statslig forhøjelse af ø-tilskuddet.
- Færgesekretariatets hovedformål er at fremme driftsoptimering og et løbende kommunalt samarbejde på færggeområdet.
- Færgesekretariatet havde 3 års jubilæum i marts måned i år. 🇩🇰



Kontoret er bemandet af sekretariatsleder Jan Fritz Hansen og sekretær Lotte Clausen Rhodes.



SEKRETARIATSLÉDER
og ANSVARSHAVENDE
REDAKTØR:
Jan Fritz Hansen
Tlf.: 29 16 22 07
jfh@faergesekr.dk

REDAKTION OG FOTOS:
Tekster/redaktion/fotos:
Lise Mortensen
Tlf.: 40274958
lise@mortensen.mail.dk
Fotografer: carstenlundager.dk m.fl.

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



UDVIKLING OG FORENKLING

Jeg glæder mig over, at vi nu er på vej ind i højsæsonen. Færgesekretariatet har haft treårs jubilæum her i marts måned, og jeg håber på, at den gode udvikling fortsætter, og at der kommer endnu flere passagerer – så vi fortsat kan vise, at Landevejsprincippet virker – med de mange gode afledte effekter, det har.

Samtidig håber jeg på, at mange på øerne griber bolden og sørger for endnu flere tiltag, der kan tiltrække passagerer til færgerne og besøgende på øerne, så mange får glæde af de billige billetter. I vores turisme-katalog er der en række eksempler til inspiration.

På det større politiske plan er jeg optaget af, at Færgesekretariatet er direkte nævnt i regeringens vækstplan for Det Blå Danmark med invitation til at stå for udførelse af vigtige områder, herunder

projektet med afløserfærgen. Det er der en del af vores medlemskommuner, der har efterspurgt, og vi er aktuelt i gang med at gøre projektet konkret sammen med private firmaer.

Endelig er jeg optaget af, at vi på nationalt niveau – af ministeren for offentlig innovation – er blevet inviteret til at deltage i afbureaukratisering og forenkling. Vi har tænkt os at tage imod invitationen og blandt andet se på reglerne på søfartsområdet. Her støder vi ofte på meget rigide regler, hvor en lille færge billedligt talt bliver behandlet som supertanker. Naturligvis går vi ikke på kompromis med sikkerheden – men vi er overbevist om, at mange regler og procedurer kan forenkles og målrettes lige netop ø-færgerne i deres specifikke fart og størrelse. Her er den nye færgeudannelse et godt eksempel.

Vi har mange positive tal på det tekniske område: dieselforbrug, forsikringer, indkøbsaftaler mv.

Nu har vi været i gang i tre år, og vores mål er, at vi – sammen med øerne – kan vise, at der er konkrete afledte økonomiske og vækstmæssige effekter i tallene med hensyn til bosætning, erhverv og turisme på øerne.

Så her i Færgesekretariatets fjerde år vil vi fortsætte arbejdet og give vores medlemmer endnu flere tilbud på mange forskellige områder – både hvad angår indkøbsaftaler, teknik og tiltag ude på øerne. 🌊

God sommer!

Michel van der Linden

Formand for Færgesekretariatets Styregruppe



Færgesekretariatets Årsmøde

8.-9. maj 2018

På Tunø og i Odder



8. MAJ 2018 – ÅBENT ÅRSMØDE

Kl. 11.45 Afgang med bus fra Odder Parkhotel (for dem, der ønsker at stille bilen ved hotellet)

Kl. 12.00 Afgang med Tunøfærgen fra Hov

Rundvisning på færgen

Underholdning ved Odder Musikskole

Kl. 13.00 Frokost på Tunø Kro

Kl. 13.30 Seminar på kroen

Velkomst ved Færgesekretariatets formand, direktør Michel van der Linden

Indledning ved Odders borgmester, Uffe Jensen (V)

Visioner for øer og færger, Samsøs borgmester, Marcel Meijer (S)

Færgesekretariatets aktuelle mærkesager, herunder projekt "Skabe værdi med færgen", samt indlæg ved direktør Daniel Søren og advisor Morten Buus fra

Quantic om Gallupundersøgelse m.m. og ved lektor Helle Bak Poulsen fra Marstal

Navigationsskole om de nye færgeservicekurser

Debat med deltagerne

Kl. 15.30 Guidet rundtur på Tunø

Kl. 16.40 Retur med Tunøfærgen

Kl. 17.40 Ankomst Hov (evt. bustransport til Odder Parkhotel)

Kl. 19.00 Middag på Odder Parkhotel (evt. overnatning på hotellet)



9. MAJ 2018 - ÅRSMØDETS ANDEN DAG

Kl. 7.00 Morgenmad, Odder Parkhotel

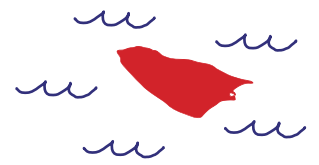
Kl. 8.30 Færgesekretariatets Årsmøde for delegerede m.fl.

Dagsorden:

1. Indledning ved formanden
2. Rammevilkår og mærkesager: Status for Landevejsprincippet, afløserfærgen, færgeskipperuddannelsen mv. ved sekretariatsleder Jan Fritz Hansen
3. Faglige indlæg om tekniske optimeringer ved civilingeniør Vagn Skaarup Christensen, søforsikringer ved forsikringsmægler Michael Weber, EDGE Group, færgernes (u)synlighed ved journalist Henrik Denta og fælles betalings/bookingløsninger ved adm. direktør Lars Clausen, LOGOS
4. Evaluering af Færgesekretariatet (statusnotat omdeles på mødet)
5. Forslag til Arbejdsprogram 2018/19 (vedlagt som bilag til delegerede)
6. Eventuelt

Kl. 12.00 Afsluttende frokost på hotellet





Odder Kommune:

SATSER PÅ TUNØ



Tunø har en **god historik** med selv at tage initiativ til at skabe lokal udvikling på øen. Det ser jeg gerne meget mere af. I den forbindelse er det vigtigt, at vi både som kommune og som lokalbefolkning bakker op om den enkeltes succes, da den **gavner hele øen.**"

Sådan indledte Odders borgmester, Uffe Jensen (V), et velbesøgt erhvervstræf på Tunø i marts måned. Over 40 var mødt op – heriblandt Odders erhvervschef, sundhedsdirektør, turistchef – og ikke mindst et stort antal tunboere.

- Der var helt klart positiv stemning, og det er mit håb, at mødet kan medvirke til, at vi i fremtiden kan trække (endnu) mere på samme hammel, siger Uffe Jensen og fortsætter:

- Der er i dag ca. 23 foreninger på Tunø, og indimellem er det vanskeligt at vide, hvem og hvor mange der står bag et forslag, der kommer fra øen.

NYT Ø-RÅD

- Det er min og byrådets ambition, at det kommende 17.4-udvalgsarbejde vil ende med en anbefaling om, at der etableres et Ø-råd på Tunø, fortæller borgmesteren: - Et Ø-råd skal rumme alle foreninger, grundejerforeninger, beboerforening, erhvervsforening og flere andre bestyrelser, dermed vil Ø-rådet meget mere med en tunge – eller mere i fodslaw – tale Tunø sag. Tunboerne skal kunne se idéen.

- Det hele skydes i gang med nedsættelsen af det omtalte udvalg, der skal komme med anbefalinger, herunder – eksempelvis – tænke på en udviklingsplan for Tunø frem mod 2030. Hvordan vil vi udvikle Tunø? Og her vil et Ø-råd være et samlende organ og være med til at løfte Tunø.

Odder Kommune er medarrangør af årsmødet.

- Jeg er glad for, at Færgesekretariatets Årsmøde holdes i Odder Kommune, siger Odders borgmester, Uffe Jensen: - Jeg mener, at Landevejsprincippet er en af grundene til den gode udvikling på Tunø.

- Tunboerne har så meget at være stolte af, de skal på øen være med til at understøtte, at det er godt og spændende at besøge Tunø – og på den måde understøtte de billige fægebilletter. Man skal kunne købe noget, prøve noget, få mad, få oplevelser og meget andet, når man besøger øen.

FRØENE ER SÅET

- Alle de mange udsagn, referater m.v. fra det afholdte erhvervstræf overgives til det nye Ø-råd, der herefter skal bearbejde muligheder for udvikling af Tunø i bred forstand, siger Uffe Jensen og fortsætter:

- På den måde er frøene sået – og jeg håber på, at mødet og samarbejdet vil understøtte den gode udvikling.

Til spørgsmålet, om der følger penge med, svarer borgmesteren:

- Noget vil naturligvis afstedkomme ønsker til kommunen om økonomisk støtte – jeg kan ikke sige, at vi vil og kan støtte alt, men der er ikke tvivl om, at vi prioriterer øen.

Uffe Jensen peger i den forbindelse på samarbejdet Grønt Partnerskab, hvor Tunø

FORSLAG FRA MØDET

- Tunø har en stor fordel i at være lokal, når det handler om at afsætte varer.
- Teambuildingvirksomheden Searangers er et godt eksempel. De har fået stor opbakning fra Tunø, hvilket giver lyst til flere arrangementer på øen.
- Åbningstiderne for Tunøs spisesteder m.v. skal være synlige og tilfredsstillende turister, der gæster øen, lige som øens leverancer til fastlandet skal optimeres om muligt.
- Kan pakkesalg være en ide, når man skal booke færgen?
- Energiforsyning ved hjælp af solceller kan være et fælles projekt for Tunø.

og kommunen i godt samarbejde og med enslydende signaler søgte og fik fire millioner kroner til blandt andet overnatningssteder i naturen på Tunø m.v. 🌊



STATUS FOR FÆRGESekretariatets ARBEJDE:

INDSATSOMRÅDER: Optimering af sejladsen til de danske øer, etablering af netværk mellem kommuner med øer og at skabe værdi med færgen. Hertil kommer en række mere konkrete arbejdsopgaver.



STATUS

Fælles indkøb

Der er indgået en række rammeaftaler om søforsikring, redningsmidler, skibsmaling, brændstof, sikkerhedsudstyr, vikarordning, efteruddannelse, bookingsystemer, teknisk assistance og juridisk rådgivning. Der ses i øjeblikket nærmere på mulighederne i forhold til uniformer og arbejdstøj samt smøreolier mv.

Afløserfærgen



Afløserfærgen er til brug for medlemskommunerne i forbindelse med dokophold mv. samt ved behov i forbindelse med spidsbelastninger eller særlige events. Endvidere forventes det, at færgen kan anvendes i forbindelse med forskellige forsknings- og udviklingsprojekter. Der er udarbejdet et design, og der forhandles i øjeblikket værftspriser, finansierings- og driftsbudgetter samt garantiforhold i forhold til Staten og planerne i Regeringens Blå Vækststrategi.

Færg Ruddannelser



På baggrund af Færgesekretariatets forslag har en arbejdsgruppe under Søfartsstyrelsen udarbejdet forslag til en særlig færgføreruddannelse rettet mod de mindre, danske indenrigsfærger. Det forventes, at et første testhold kan starte allerede næste år. På efteruddannelsessiden er der udbudt kurser i service og betjening af passagerer, sejladsoptimering gennem simulatortræning samt introduktionskurser i eldrift af færger.

Turismefremme

I forbindelse med visionen om at "skabe værdi med færgen" har Færgesekretariatet fortsat arbejdet med det såkaldte Ø-pas, som er ude i et oplag på en kvart million eksemplarer, nu sammen med Landdistrikternes Fællesråd. Færgesekretariatet har atter i år støttet op omkring Ø-hop projektet i Det Sydfynske Øhav, hvor flere kommuner er gået med i dette sommerprojekt. Turismefremme bliver også et fokuspunkt i forbindelse med deltagelsen i Folkemødet 2018.



Skabe værdi med færgen

Opgaven er her også bredere end turismeindsats, og der er udarbejdet et større inspirationskatalog med forslag til aktiviteter, hvor færgen kan være med til at skabe fremgang og positiv opmærksomhed omkring øerne. En håndfuld forslag forventes søsat efter Færgesekretariatets årsmøde i maj 2018.

Rammevilkår



Indsatsen for at implementere Godstakstrefusionsordningen og ikke mindst Landevejsprincippet fortsætter. Økonomi- og indenrigsministeren forestår en igangværende første evaluering af ordningen. I den forbindelse søger Færgesekretariatet at indsamle supplerende fakta om udviklingen bl.a. gennem forskellige analyser og spørgerunder på øerne. De foreløbige resultater peger på, at ordningerne har vist sig succesfulde og nødvendigvis må fortsættes samt udbygges. En særlig opgave er regelsanering ikke mindst på det maritime område i samklang med det overordnede regelsaneringsarbejde, som både regeringen og KL aktuelt arbejder på.





GENNEMGANG AF FORSIKRINGER

Forsikringsrådgiverfirmaet Edge Denmark gennemgår gerne medlemmernes forsikringsaftaler på færgeområdet med henblik på modernisering og optimering.

REDNINGSFLÅDER

Færgesekretariatet har indgået en rammeaftale om køb og eftersyn af redningsflåder med Viking Life-Saving Equipment A/S i Esbjerg. Aftalen er som en rammeaftale indgået på medlemmernes vegne – inklusive associerede medlemmer – og giver betydelige besparelser i de årlige udgifter, ligesom der ikke skal finansieres større udbetaling ved udskiftning af flåder.

Det er en 10-årig aftale med en årlig ydelse, der dækker flådens nypris og de periodevise serviceudgifter mv. Medlemmerne skal selv rette henvendelse til Viking og beslutte, om man ønsker at indgå aftale om levering af nye flåder eller blot benytte serviceaftalen med rabat for eksisterende flåder.

JURIDISK RÅDGIVNING/HØRINGSSVAR

Der er indgået en aftale med Njord Advokatfirma om juridisk bistand inden for færgerelaterede spørgsmål. I stedet for selvstændigt i hver kommune at besvare høringskrivelser fra myndighederne er der også mulighed for helt eller delvis at tilslutte sig Færgesekretariatets høringskrivelser.

VIKARORDNING

Der er oprettet en særlig afløser/vikarordning for maritimt personel med Job2Sea, hvor medlemmerne enkelt og med rabat kan leje mandskab for kortere perioder.

TEKNISK RÅDGIVNING

Færgesekretariatets konsulenter har udarbejdet en halv snes rapporter om forskellige tiltag til optimering af driften. Der gennemføres testforsøg med "real-time" overvågning af energiforbrug, og der er lavet konkrete forslag til introduktion af batteridrift på færgerne.

FORTROLIGHED

Fortrolighedshensyn omkring priser mv. gør, at Færgesekretariatets rammeaftaler kun er omtalt i mere generelle vendinger. Aftalerne er som udgangspunkt fortrolige i forhold til tredjemand; kontakt Sekretariatet i tvivlstilfælde.

SIKKERHEDSUDSTYR

Der er indgået en rammeaftale med MariTeam A/S indeholdende attraktive priser ved køb af forskelligt maritimt sikkerhedsudstyr.

TEKNISK RÅDGIVNING

Der er udarbejdet en særlig dokningsmanual for medlemmerne med gode råd og anbefalinger i forhold til forberedelse af dokning.

SHIPBROKERS

Samarbejdsaftale med Krisale Shipbrokers om teknisk rådgivning samt ved køb/salg/leje af tonnage.

BOOKINGSYSTEMER

En samarbejdsaftale med Teambooking med særlig tilpasning til den mindre færgefart. Der arbejdes endvidere på en række udviklingsprojekter om betalings/bookingsystemer med Logos A/S.

SKIBSMALING

Rammeaftale indgået med Hempel A/S med tilbud om rabatter på skibsmaling mv.

BRÆNDSTOFAFTALER

En håndfuld medlemmer er samlet i en fælles dieselaftale, og andre har fået optimeret deres leverandøraftaler. Det arbejdes i øjeblikket på tilbud om smøreolier mv.

PR OG SOCIALE MEDIER

Færgesekretariatets journalistiske rådgivere hjælper gerne med udformning og distribution af forskelligt nyhedsmateriale.

Efteruddannelse/kurser

Færgesekretariatet kan tilbyde økonomisk assistance til medlemmer, der ønsker forskellige specialkurser, som ikke er omfattet af refusion fra eksempelvis Kompetencefonden. Specialkurser i rederansvar, kundeservice, teknisk bistand, syn og audits, arbejdsmiljø, simulatortræning, servicekurser, batteri- og hybriddrift etc. kan bestilles.





SIMULATORTRÆNING: Otte navigatører og to overfartsledere fra ø-færgerne har taget **simulatorkursus** i eco-shipping ved Stockholm – flere er på vej.

ECO-SHIPPING

-Jeg vil vædde en stang wienerbrød på, at jeg kan stå på kajen og se på skruevandet, om skipperen har været på simulatorkurs, siger Lars Wolfgang Hansen, overfartsleder for Orøfærgen og uddannelsesleder for Færgesekretariatets kursusvirksomhed i udlandet.

Fire af navigatørerne fra færgen deltog i februar i simulatorkurset *"Ecoshipping, sikker manøvrering og svære situationer til søs"* i en færgesimulator på den svenske ø, Vaxholm, tæt ved Stockholm. Unikt for træningsanlægget er, at der er udviklet eco-shipping moduler, hvor navigatørerne direkte ser, hvordan deres adfærd og sejladsmønster påvirker brændstofforbruget, og hvor meget man kan spare ved at ændre på sejladsmønsteret.

- Vi har været otte elever, hvilket er max., da de har 4 kubikler (mock-ups) af vores type færger, én sejler og én assisterer. Vi har vekslet imellem klasseundervisning, sejlad og feedback, fortæller Lars Wolfgang Hansen.

Ud over navigatørerne fra Orøfærgen deltog tre navigatører fra Sejerøfærgen og én fra Skarø-Drejø i kurset. Først i maj drager et nyt hold afsted fra Orø, Skarø-Drejø, Avernakø-Lyø og Sejerøfærgen. Da pladserne er begrænsede, er der p.t. ni på venteliste til to planlagte kurser i efteråret. Lars Wolfgang Hansen tager foreløbig med på kurserne som repræsentant for Færgesekretariatet.

DYRE MINUTTER

I simulatoren sejler færgenavigatørerne bl.a. den samme rute med forskellig motorkraft, og resultatet er overraskende.

- Det er uendeligt lidt tid, man sparer, ved at bruge tre gange så meget brændstof, understreger Lars Wolfgang Hansen:

- Når vi sejlede med 100 % kraft på motorerne, tog turen 4 min. og 21 sekunder, og forbruget var 180 liter. På halv kraft tog turen 6 minutter, og forbruget var faldet til 55 liter.

Før bakkede vi altid på agterste skrue, men i simulatoren lærer vi at bakke på forreste skrue – det er videnskabeligt bevist, at det giver større effekt. Det har vi trænet, forklarer Lars Wolfgang Hansen.

STILLE IND I HAVN

- En anden udbredt "dårlig vane" er at sejle fra kaj ved at give et ordentligt skub med skruen og komme hurtigt afsted – og ligesådan når man lægger til: god fart ind og fuld bak.

Det kan naturligvis være nødvendigt i kraftig vind/strøm. Men – ærligt talt – Orøfærgen sejler dybt inde i Isefjorden, mange dage er her læ i begge ender af overfarten, og man kan på sikker vis glide lige så stille fra kajen og stoppe motoren og glide lige så stille og dieselbesparende ind i færgelejet igen. Det er et spørgsmål om at være bevidst om det og gennemføre det, siger Lars Wolfgang Hansen og fortsætter:

HØJESTENE: ALLE SKAL TIL VAXHOLM

Det er en rigtig fin simulator. Der er ikke vores setup med Højestene, havne og farvand, men det er ikke så vigtigt for undervisningen i eco-sejlads.

Det handler mere om at få ændret sin tankegang og sine vaner – holdningsbearbejdning, lyder vurderingen fra Kent Juul Nielsen, der er chefskipper på Skarø-Drejø færgen i Svendborg Kommune:

- Til gengæld kan vi ikke bruge Vaxholm til oplæringssejlads for nye folk. "Højestene" er en lidt "gammeldags" færge med faste skruer og bovpropel, hvilket ikke er noget, man bruger i moderne småfærger, så det er måske ikke lige et setup vi vil arbejde hen imod. Men hvis kurset

på sigt bliver en succes, virker svenskerne meget åbne, samarbejdsvillige og omstillingsparate til evt. ønsker fra vores side.

Kent Juul Nielsen tilføjer, at det også har stor værdi at komme lidt ud og møde kollegerne fra de andre færgeruter – som en form for teambuilding:

- Jeg har planer om at sende alle navigatørerne derop. Jeg har ikke direkte observeret nedgang i dieselforbruget, men jeg ved, at det kommer til at give besparelser – og når vi sejler hver dag året rundt, bliver selv små daglige besparelser til noget.

- Vi sejler altid samme rute, så det hele bliver hurtigt rutine. I en simulator kan vi fx øve sejlads med kun én hovedmotor, sejlads med stærk sidevind eller andre former for marginalsituationer. Skulle det – mod forventning – gå galt, så koster det ikke noget. Vi kan spille båndet tilbage og øve en gang til, lyder det fra Lars Wolfgang Hansen, overfartsleder, færgefarten Orø.



- En anden simulatorøvelse går ud på at ændre kurs og gå op i fart – samtidig.

- Her skal man ændre kursen før, man sætter farten op. Det er simpel vektorregning, hvis man sætter farten op først – eller samtidig med, at man drejer – får færgen et stort skub den gale vej... det er dybest set bare dårlige vaner, og der er stor gevinst ved at ændre dem.

INCITAMENT

- Hvis og når vi sparer diesel på eco-shipping på Orøfærgeren, mener jeg, at det skal

falde af på medarbejdernes løn. Det må vi se på. Mellem 10 og 12 % af Orøfærgens samlede årsbudget går til diesel, så det er klart, at hvis vi fx kan spare 10 % – bare ved at ændre vores sejladsmønster – bliver det til mange penge.

- Jeg vil også benytte kurset til nye navigatører. Alt, hvad der er dyrt og farligt, bør øves i simulator.

Før i tiden rekrutterede vi gerne folk med stor erfaring – fra fiskeriet, offshore, coastere mv. Nu er fødekæden brudt, og jeg frygter, at vi fremtiden kommer til at

slås om de få danske juniorofficerer – uden den store erfaring ved håndtagene – så det gør simulatoren ekstra relevant, siger Lars Wolfgang Hansen, der tilføjer, at meldingen fra kursisterne har været, at der ud over selve træningen også har været den sidegevinst, at det har været hyggeligt og spændende at møde folkene fra andre ø-færger og udveksle erfaringer. 🌿



VAXHOLM

Simulatorkurset er drevet af det svenske Färjerederiet Trafikverket, der er rederi for 67 færgeruter, og rederiets 760 navigatører kommer igennem simulatortræning, før de slippes løs.

Skolen arbejder sammen med Linnéuniversitet, og i fartøjsbiblioteket er der et meget stort antal forskellige færgetyper – fra små skærgårdsfærger til større passagerfartøjer. Indtil nu har de færgemodeller, der er benyttet, været et realistisk bud på de forskellige danske ø-færger. I simulatoren har navigatører fra blandt andet finske færger været oppe på at spare op til 40 % på brændstoffet. Kurserne foregår på svensk/skandinavisk – og hvis der er sprogforbistring, slår man over i engelsk.

KURSUSFAKTA

- Kurset varer tre dage og koster 15.200 kr. pr. person inkl. Bed & Breakfast, hertil kommer fly og forplejning.
- Det er væsentligt billigere end tilsvarende kurser i Danmark.
- Rejsen fra fx Holbæk tager ca. fire timer. Færgesekretariatet har støttet økonomisk i opstartsfasen.



ØERNE SVARER

Færgesekretariatet har igangsat en spørgeundersøgelse på øerne; i løbet af marts måned 2018 er der således foretaget interviews med 3-4 pct. af beboerne på seks øer.

Spørgeundersøgelsen kommer vidt omkring, og helt grundlæggende viser den, at de fleste af de adspurgte øboer er glade for deres ø, deres færgе, for færgepersonalet og for at bo på øen.

Således er der 97 % af de adspurgte, der svarer, at de er glade for at bo på deres ø.

Der er flere tegn på, at udviklingen går den rigtige vej på øerne. 47 % af de adspurgte oplever en stigning i turister på øen. Ca. halvdelen af de adspurgte mener, at godstakst-systemet og Landevejsprincippet har haft positiv indvirkning på øen.

Det samme gør sig gældende for besøg af familie og venner. 10 % af de adspurgte har oplevet, at de har fået flere besøg i de sidste seks måneder.

POSITIV INTERESSE

Samtidig er der mange, der angiver, at der er mere interesse om øerne fra forskellige interessenter: 50 % af de adspurgte

vurderer, at lokalpolitikkerne er meget positive eller positive over for øen. Tallet for landspolitikere er 30 %.

62 % vurderer, at de lokale mediers holdning til deres ø er positiv, og 30 % vurderer, at de landsdækkende medier har behandlet øerne positivt.

TILFREDSHED MED PERSONALE OG FÆRGE

Øboerne er blevet spurgt om deres vurdering af de praktiske forhold omkring færgen – og om, hvordan de vurderer den behandling, de får af færgens personel.

Her svarer 78 % af de adspurgte, at det praktiske omkring færgen er godt eller rigtig godt. Hele 98 % er tilfredse med personalet. Til spørgsmålet, om det i løbet af de seneste seks måneder er blevet nemmere eller sværere at bo på øen – og om det er blevet nemmere eller sværere at komme til og fra øen, svarer de allerfleste, at det er det samme. 🌊

UNDERSØGELSEN

Der er interviewet 5 personer fra hver af følgende øer:

Agersø: ca. 175 indbyggere

Avernakø: ca. 100 indbyggere

Fejø: ca. 240 indbyggere

Skarø: ca. 30 indbyggere

Tunø: ca. 115 indbyggere

Aarø: ca. 160 indbyggere

De 30 interviews svarer til ca. 3-4 % af den samlede befolkning på de seks øer. Typisk ved nationale analyser interviewes ca. 1.000 respondenter svarende til ca. 0,02 %.

Der er interviewet 15 kvinder og 15 mænd.

Aldersfordelingen har været ca. 1/3 under 50 år og 2/3 over 50 år.

SPØRGSMÅL:

Hvad er det bedste ved at bo på din ø?

- Da man havde mindre børn, var det trykt at opfostre dem med hensyn til f.eks. trafik.
- Bor tæt på arbejde, arbejder på øen.
- Vi kommer hinanden ved.
- Vi er på landet. Det er det skønneste.
- Sammenhængskraft/fællesskab.
- Stille og fredeligt.
- Sikkerheden ved at bo herovre.
- Mennesker om sommeren og få om vinteren.
- Fri fra tyveri.





SPØRGSMÅL:

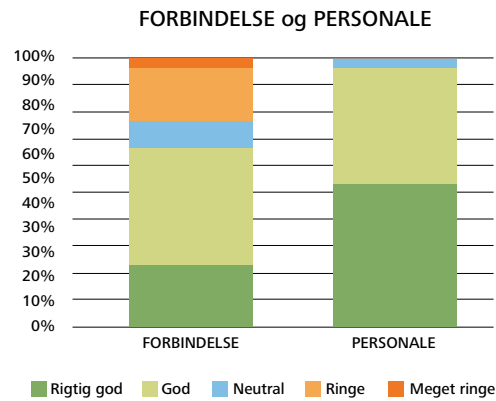
Hvad er det sværeste/udfordrende ved at bo på din ø?

- Ventetid, hvis man har et job. Jeg kan have fire timers ventetid.
- Når færgeplanen reducerer f.eks. i forbindelse med vinteren.
- Måske dårligt stillede, hvis vi bliver meget alderdomssvækkede eller kronisk syge.
- Færgeafgangene gør, vi ikke bare kan tage i biografen/ud og spise.
- Færgeelskabets kommunikation (ikke god, hvis der pludselig opstår noget).
- Familieliv og tilpasning til arbejde og daginstitutioner.
- Det er dyrt at få håndværkere herover.
- Glemte af det offentlige system, Udkantsdanmark. Det skal ikke kun være et turistparadis om sommeren, det skal også være attraktivt for fastboere.
- Man skal betale for at få sin bil med hjem.

SPØRGSMÅL:

Hvad er din vurdering af de praktiske forhold omkring færgerne til og fra din ø? Her tænkes på antal afgange, tider, nem adgang til billetkøb m.m.?

Hvordan vil du vurdere den behandling du får af personalet på færgerne i forbindelse med overfarten, ved billetkøb m.m.?



LYS FREMTID

SPØRGSMÅL:

Er det din vurdering, at din ø i de kommende 6 måneder går en positiv udvikling i møde? Hvorfor?

- Fordi turistsæsonen starter.
- Fordi det bliver sommer. Vi har næsten lige haft kommunalvalg, så vi håber, det har ændret på interessen for at tilgodese øboerne.
- Vi prøver at lave en masse aktiviteter for at tiltrække nye beboere og turister. Der er også tiltag i gang for at reducere færgepriserne.
- Fordi der kommer en festival i august, den trækker rigtig meget positivt til øen.
- Vi har nogle unge, der har skabt en festival, og det giver os enormt meget omtale. Vi er også tilflyttere, der er flyttet til med familie, og vi har nogle virksomheder, som det går godt for.
- Fordi vi har fået ro omkring skolen, der bliver født børn på øen, og det virker som om, der er interesse omkring øen.
- Fordi politikere forhåbentligt holder ord, og så vi får implementeret den blå landevej, og det ikke bare er snak. Det har kun været sæsonbaseret indtil nu.
- Fordi jeg oplever, fællesskabet bliver bedre.
- Det er fordi, mange fra fastlandet har fået øjnene mere op for øen. De har fundet ud af, at der er gode forbindelser om sommeren, f.eks. øhop.
- Fordi vi har en del gode iværksættere herovre. Vi har næsten gourmetrestaurant, øl-producent og en vinavl.

Undersøgelsen er udført af eksternt firma, Quantic.





Energieftersyn på Ø-færgerne

Færgesekretariatet har udført energioptimering på en del færger.

De væsentlige fokusområder har været:

- Bedst mulige arbejdsforhold for hoved- og hjælpemotorerne.
- Energiforbrug til opvarmning af aptering.
- Undersøgelse af implementering af et forbrugs hybridanlæg.
- Senest er der udført energieftersyn på Lolland, Svendborg og Assens.

Hoved og hjælpemotorerne: Dieselmotorer er mest brændstoføkonomiske, når den luft, der kommer ind i motorerne, er så kold som muligt. Derfor skal luften i maskinrummet være så kold som muligt, og det samme gælder kølevandet til ladeluftkøleren.

På mange færger sker der en opvarmning af luften, fra den forlader maskinrumsventilatoren, til den kommer ind i turboladeren, fordi luftkanalerne ikke leder luften helt hen til turboladernes indsugning; ofte kan der måles 20 til 30 graders temperaturstigning.

Som tommelfingerregel siger man, at for hver 10 grader, lufttemperaturen sænkes, kan der spares 0,7 % brændstof.

Det samme gør sig gældende for det kølevand, der skal køle luften i ladeluftkøleren. Også her vil der kunne spares en del, hvis kølevandstemperaturen bliver sænket.

ENERGIFORBRUG TIL OPVARMNING AF APTERING

Mange færger er bygget uden hensyntagen til besparelser på energi til opvarmning. De fleste vinduer er med enkeltlag glas, og isoleringen er ofte kun 50 mm.

Der er derfor store besparelser ved efterisolering og udskiftning til energibesparende vinduer. Men det er ikke altid, at det kan betale sig, for udgifterne til efterisolering og udskiftning af vinduer kan være betydelig – og med lang tilbagebetalingstid.

Derfor opstiller vi en varmeberegningsmodel af de rum, der bliver opvarmet. I denne model indgår arealer af skotter, vinduer og tykkelse af isolering etc. Når modellen er opstillet, bliver varmebehovet beregnet med forskellige temperaturniveauer. Ud fra statistisk temperaturfordeling gennem et år bliver det årlige forbrug til opvarmning beregnet. Derefter beregnes nytteeffekten af nye termovinduer og ekstra isolering. Når den årlige energibesparelse er beregnet, er det muligt at vurdere, om besparelsen er stor nok til, at det kan betale sig at udføre de forskellige modifikationer.

VARME FRA KØLEVANDET

Vi har også undersøgt, hvorvidt det kan betale sig at opsamle det varme kølevand fra motorerne i en akkumuleringstank og så udnytte det varme vand til opvarmning af færgen, når den ligger i havn.

Prisen for denne "gratis" varme er en forøgelse af dødvægten og dermed mindre lastindtag. Men mange færger sejler normalt med ballast, derfor kan den ekstra vægt af akkumuleringstanken kompenseres ved at tømme tilsvarende mængde fra ballasttankene.

HYBRIDANLÆG

Hjælpemotorerne er dimensioneret til at dække behovet under spidsbelastning, som ofte er under havnemanøvre med bovpropellen i drift. Resten af tiden opererer hjælpemotoren på lav belastning og ofte endda på meget lav belastning. Når en dieselmotor kører på lav belastning, er den meget uøkonomisk. Forskellen mellem mest optimale belastning og lav belastning er omkring 80 til 90 % ekstra brændstof.

Afhængig af sejltid mellem havnene, havneophold og antal ture per dag er der en stor besparelse ved installation af et forbrugs hybridanlæg. Eksempelvis viser beregninger, at en færge med 16 timers drift og 8 timers havneophold bruger omkring 1.200 kWh på et døgn. Under de 16 timers drift vil hjælpemotoren være



belastet mellem 20 til 80 %. Med et hybridanlæg vil den samme hjælpemotor køre 4 timer med en konstant belastning på 80 %. Brændstofforbruget vil blive 40 % mindre, når der køres hybriddrift, og

CO₂-emissionerne vil blive 44 % lavere. Foruden besparelser i brændstof vil hjælpemotorerne have markant færre driftstimer og dermed lavere smørelieferbrug, ligesom vedligeholdelsesudgifterne bliver kraftigt reduceret. Det er disse besparelser, der skal finansiere installation af et hybridanlæg.

For andre færger med en anden drifts- og forbrugsprofil vil besparelserne være anderledes, og for nogle færger vil besparelsen være lille i forhold til investeringen og dermed give en lang tilbagebetalingstid.

LAVERE CO₂-UDSLIP

Fælles for alle fokusområderne er, at besparelsen skal sammenlignes med investering og færgens forventede restlevetid. Men selvom der ikke er positiv tilbagebetalingstid i alle tiltag, vil alle forbedringer medvirke til et lavere brændolieforbrug og måske vigtigere et lavere CO₂-udslip. 🌱



Vagn Skaarup Christensen udfører energieftersyn for Færgesekretariatet - her ses han i sin private båd.

Hans baggrund er, at han er civilingeniør og maskinmester og har sejlet i ØK i fire år.

Han har været teknisk direktør i D/S Norden og de senere år arbejdet som konsulent inden for nybygninger.

For et par år siden arbejdede han med et udviklingsprojekt om "Energioptimering i maskinrum", som var et udviklingsprojekt finansieret af Den Maritime Omstillingspulje. Det er meget af den viden, der blev

udviklet i dette projekt, der nu kommer ø-færgerne til gode.

BESTIL ET EFTERSYN

Energieftersyn og anden hjælp bestilles hos Færgesekretariatet.

Energieftersynet starter med et kort møde med overfartslederen og derefter et par ture med færgen.

Overfartslederen har altid nogle overordnede tanker om det, han vil have undersøgt. Derefter taler jeg med besætning om de forskellige muligheder, der er, for energibesparelser. På de færger, som jeg

hidtil har besøgt, har besætningerne altid haft en masse gode ideer, og det er som regel dem, som jeg arbejder videre med, siger Vagn Skaarup Christensen:

- Besætningerne kender deres færges, og jeg har den fordel, at jeg kan beregne energibesparelserne ved de forskellige forslag.

Med hensyn til økonomien dækker Færgesekretariatet som udgangspunkt de indledende undersøgelser og rapportskrivning. De nærmere vilkår kan aftales ved henvendelse til Sekretariatet. 🌱



KOMMUNALE FÆRGER ER PÅ GOD KURS

”Ikke alle rådhus har lige stor maritim viden, og kommunens færgefart bliver let en lille, specialiseret niche blandt andre og større opgaver. Derfor er det oplagt at bruge **Færgesekretariatet** som platform for vidensdeling og udvikling af fælles kommunale løsninger,” lyder opfordringen fra Færgesekretariatets formand, **Michel van der Linden**, i en **artikel i Kommunalteknisk Chefforenings blad Teknik & Miljø**. Formanden skriver blandt andet:

På de fleste af vores indsatsområder har vi opnået betydelige besparelser og optimeringer.

Færgefarten er ofte, bortset måske fra de egentlige ø-kommuner, en lidt specialiseret disciplin i forhold til kommunens øvrige opgaver.

Søens særlige forhold spiller ind her, og ikke alle steder er der på rådhusene lige stor maritim viden – og dermed mulighed for altid effektivt at lede indsatsen og få de bedst mulige optimeringer. Vi har gode folk sat på vore overfarter, men ofte er de travlt optaget af den daglige dont. Det betyder, at løsninger ofte findes lokalt og måske uden at benytte sig af de erfaringer, som er høstet andre steder i det kommunale system. Sådanne tværkommunale opgaver ligger naturligt på rådhuset samt i vores tekniske afdelinger.

I denne sammenhæng kan Færgesekretariatet fungere som en god platform for fælles løsninger.

Min opfordring er derfor, at kommunerne og færgeselskaberne deltager mest muligt i Færgesekretariatets projekter og tilbud. Meld jer til kurserne, deltag i energioptimeringen, brug indkøbsordningerne osv. Også KL har i flere omgange i deres budgetvejledninger peget på mulighederne, og Statsrevisio-

nerne har i en nylig rapportering været inde på samme kurs.

REGERINGENS VÆKSTPLAN

I regeringens netop udsendte Blå Vækstplan peges der på optimeringsmulighederne i forhold til Færgesekretariatets projekt med afløserfærger. Ikke bare i forhold til betjeningen af vores øer, men også i relation til fremme af de maritime erhvervsvirksomheder vi har rundt i landet.

Der introduceres samtidig en fremadrettet færgefører-uddannelse med fokus på teknologisk optimering, autonomi og serviceevenlighed.

Endelig peges der i regeringens plan direkte på de kommunale færges som platform for maritim teknologiudvikling og tilknyttet eksport. Store ambitioner, vil nogen måske sige, men det viser, at der er stor tillid til, at den kvalitetstilgang, vi har til denne kommunale sektor, også vil kunne vise sig at være en god dansk styrkeposition.

REGELSANERING

Regelsanering og tilknyttede administrative lettelser er områder, vi fra Færgesekretariatets side sammen med KL vil gøre vores bedste for at fremme – ikke blot til gavn for kommunerne, men også mere overordnet for det danske ørige. Vi er allerede i en god dialog med



Søfartsstyrelsen herom og modtager meget gerne forslag fra kommunernes tekniske afdelinger, som kan gøre det lettere at ”skabe værdi med færgen”. Eller måske lidt mere overordnet: vores ambition om at tænke vores kommunale ø-færges ind i en større sammenhæng med turisme, erhvervsudvikling og bosætning på øerne. 🚢



Batteripriserne falder samtidig med, at batterierne bliver kraftigere. Fremtidens løsning er **eldrevne færges** – vel at mærke uden en dieselgenerator som reserve, lyder det fra Henrik Hagbarth Mikkelsen, konsulent på Ærøes elfærge.



ELDREVNE FÆRGER ER



fremtiden

- **Jeg er ikke i tvivl om**, at ren batteridrift er fremtiden. Det er der, vi er på vej hen. Over de sidste seks år er batteriernes pris faldet med 16 % om året i gennemsnit. Det er bilindustrien, der trækker udviklingen, og så er der en lille forsinkelse for det maritime, fastslår Henrik Hagbarth Mikkelsen, konsulent på Ærøes elfærge:

- Der er ingen tvivl om, at næste gang, en reder sætter sig ned og regner på en batterifærge, ser regnestykket bedre ud. Batterierne er stærkere – og billigere!

Hertil kommer, at virkningsgraden på el er væsentlig større end diesel. Udregningerne til El-færgen viser, at man med el til fremdrivning har et tab i energikæden på kun 20-25 %, fra strømmen bliver produceret, til skruen kører rundt. For diesel er energitabet nærmere på 80 %, lyder det fra Henrik Mikkelsen, der tilføjer, at tallene for eldrift dog kun er udregninger. Når El-færgen kommer i drift, skal vi i gang med at måle på det i virkelighedens verden.

FÅ VORES ERFARINGER MED

Henrik Mikkelsen mener, at tiden nu er inde til, at de danske færgereheder bør kaste sig ud i projekteringen af nye elfær-

ger. Der er helt sikkert meget at spare i færgens levetid:

- Som jeg ser det, er der endnu ikke helt erfaringer nok til at stille en præcis tilbagebetalingskalkule op. Derfor er det klogt at inddrage de erfaringer, der lige nu bliver indhentet på færgerne Helsingør-Helsingborg og på El-færgen på Ærø. Ærøes elfærge har en demoperiode på halvandet år, hvor alle kan få glæde af de indhentede erfaringer. Særligt ladesystemerne til elfærger har vist sig at give udfordringer – specielt selve det stik, hvor ladestrømmen skal tilsluttes. Det skal fungere under alle vejrforhold og ved alle vandstande; det har vist sig at være en vanskelig komponent at designe både på Øresund og på Ærø.

- Det er en ny og lidt umoden teknologi, understreger Henrik Mikkelsen og tilføjer, at der p.t. er en norsk og en finsk færge, der udelukkende sejler på el. Flere er på vej.

RETROFIT

- Retrofit af batteridrift har vist sig at være både relativt dyrere og mere kompliceret end nybygning. Fra værfternes side sikrer

man sig imod uforudsete problemer, og det gør projekttilluddene dyrere, end de måske burde være, siger Henrik Mikkelsen.

Der er flere parametre, der er afgørende for, om det kan lade sig gøre, og om det er rentabelt. For det første er det helt grundlæggende, at det motorstyresystem, man har, er kompatibelt. For det andet skal det sikres, at færgen kan få landstrøm i de mængder, der er nødvendigt.

Færgens alder har også betydning. Henrik Mikkelsens skøn er, at hvis færgen er mere end 15-20 år gammel, vil det på et tidspunkt bedre kunne betale sig at bygge en ny færge end at retrofite med eldrevet maskineri.

Men det bedste råd lige nu er ifølge Henrik Mikkelsen, at vi får indsamlet nogle flere erfaringer:

- Når vi har dem, kan vi sige, hvornår det kan betale sig at bygge nyt i stedet – hvornår der er break even. I den sammenhæng er Færgesekretariatets batterigruppe en central spiller.

HYBRID

Mange retrofit-løsninger vil være hybride. Det vil sige en kombination af batteridrift





← El-færgen Ellens maskinrum.

og dieseldrift med skibets eksisterende maskineri.

Hybridrift på nybygninger vil være et mellemtrin, hvor tilstrækkelig strøm ikke kan skaffes fra land til at dække sejlstanden ind. Derfor kan hybridrift være en god løsning for nogle, da den indebærer en energieffektivisering i forbindelse med færgens fremdrivning.

Hybridrift er dog langt fra så energieffektiv som ren batteridrift og bør kun være en overgangsordning. Hybride nybygninger bør være forberedt til senere at kunne udvides til fuld eldrift, hvis ikke der er meget langt mellem havnene.

UMODENT MARKED

En anden udfordring er elpriserne og forsyningspligten.

- Når færgeselskaberne ringer til deres lokale forsyningselskab, får de helt forskellige priser og betingelser, selskaberne tolker loven helt forskelligt, fortæller Henrik Mikkelsen. I hans fortolkning er kablerne til el-leverance til en elfærgen en del af forsyningselskabernes forsyningspligt.

- Dermed er der en maxpris, de må tage for kabellægningen fra færgeselskabet, herefter skal resten betales af selskabets kunder. Og dertil kommer, at der er faste regler for, hvor meget de må tage i årlig

afgift for kablet og transformerne, samt hvordan den nye afgiftsfrihed for el skal modregnes.

Henrik Mikkelsen peger på, at en batteribank på havnen kan være en god løsning:

- Her kan man akkumulere strømmen og derfor udnytte vindmøllernes el i de perioder, hvor de producerer for meget og dermed få glæde af den differentierede elpris.

RÆKKEVIDDE-ANGST

Henrik Mikkelsen peger på, at både udviklingen af elfærgerne og udfærdigelsen af regelværket, der vedrører rene elfærger, også involverer det, han kalder rækkevidde-angst:

Ikke kun fra passagererne, men også fra driftsfolk og rederier. De er simpelthen bange for at løbe tør for strøm og ikke kunne sejle i havn... "så vi må nok hellere lige beholde en generator ombord. For alle tilfældes skyld..."

2-DAGES BATTERISEMINAR PÅ ÆRØ



Efter henvendelse fra flere ø-færgerederier har Marstal Navigationsskole sammensat et 2-dages batteriseminar baseret på kurset Batteri-eldrift i skibe, basic. Batteriseminaret udbydes i samarbejde med Færgesekretariatet, der yder tilskud til deltagerbetalingen.

- Målgruppe: Overfartsledere, chefkaptajner, styrmænd og maskinfolk i rederier, der planlægger plug-in- eller hybridrift med batterier i færger.
- Kursusmål fra Batteri-eldrift basic vil indgå i seminaret, så kursusbevis kan udstedes til deltagerne.
- Kurserne Batteri-eldrift basic og Batteri-eldrift advanced er udviklet til at dække Søfartsstyrelsens krav om uddannelse af besætningen i Ellen, Ærø's kommende fuldt elektriske batterifærgen.
- Formål og indhold: Driftoptimering, sikkerhed og konceptudvikling af hybride og plug-in batterifærger.
- Der er tilmeldt en halv snes deltagere fra Færgesekretariatet – og der er fortsat pladser.

Dato 28.-29. maj 2018 – der vil løbende blive afholdt flere kurser.

- Men det er en reminiscens, det handler om følelser. Ligesom dengang der kom motorer ombord, og man blev ved med at have et lille sejl for en sikkerheds skyld: så kan vi altid sejle i havn.

- På Ærørs elfærge har vi rent faktisk to batterirum med 10 batteristreng i hvert rum. Det giver 20 gange redundans ved nedbrud. Eller med andre ord, batterier, der teoretisk set svarer til 20 hjælpemotorer.

Så, hvis der skulle ske noget uforudset, så man fx kun kunne sejle på et batterirum, er der altid masser redundans. Hvorfor skulle man dog beholde en tung generator og sejl rundt med en ekstra vægt? spørger Henrik Mikkelsen:

- I øvrigt er det reguleret af SOLAS-konventionen og EU-regler, at der på et batteridrevet skib – ligesom på et dieseldrevet skib – altid skal være energi til, at man kan slukke brand i tre timer i sejladsområde D.

En anden hovedregel kan blive, at skibet altid skal kunne sejle i havn på ét af de to batterirum. Her er endnu ikke defineret nogen hastighed, og det er klart, at en elfærge bruger meget mindre el ved lave hastigheder, så vi afventer at se vurderinger på andre ruter også. Denne regel vil have afsæt i Vagt-

holdsbekendtgørelsens krav om planlægning af rejsen.

- Endelig er det vigtigt for batteriernes levetid, at de ikke bliver kørt for langt ned – så alene af den årsag vil de altid blive dimensioneret så store, at der altid er reservestrøm på dem, som overstiger de krav, ovennævnte regler måtte medføre.

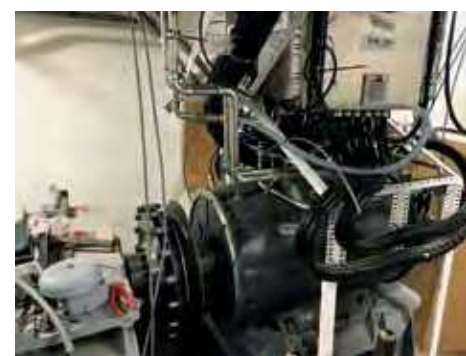
OPTIMERING AF DRIFTEN

Når en færge sejler på batterier, kræver det ny viden og ny forståelse for fremdrivningen fra færgens besætning, fordi der er mange flere parametre end for en dieseldrevet færge.

- Hvis færgen for eksempel er forsinket, vil man typisk på en dieselfærge give den noget mere gas og sejle hurtigere for at indhente det forsinkede.

Sådan er det ikke nødvendigvis på en elfærge. Når den sejler hurtigere, bruger den mere strøm, og derfor skal den bagefter typisk ligge længere i havn for at lade batterierne op igen.

Dog er den optimale fart altid afhængig af tidspunktet på dagen – der igen bestemmer batteriernes ladetilstand, lyder det fra eksperten. ⚓



BATTERIGRUPPEN

Færgesekretariatets Batterigruppe har holdt sine første møder. Gruppen arbejder helt uformelt, og man kan deltage både ad hoc, når der er emner af særlig interesse, og/eller deltage mere på korrespondancebasis.

Emnerne er bredere end blot batteridrift, der bliver også set på andre fremdrivningsformer.

- Skabe mulighed for et samlet batteriprojekt for flere færger.
- Reducere omkostninger til projektering og indkøb.
- Oprette vidensbank om batteriprojekter på hjemmesiden.
- Samle projektbeskrivelser, specifikationer og økonomiberegninger i det omfang, det kan deles. (Både gennemførte og ikke gennemførte projekter)
- Inddrage andre energibesparende foranstaltninger som fx:
 - Alternative brændstoftyper.
 - Bedre styring af opvarmning og aircondition.
 - Isolering af aptering.
 - Udnyttelse af kølevand.
 - Varmepumpe.
- Optimering af ladeluft og kølevandstemperatur.
- Optimering af ventilation i maskinrum.

Tilmelding: Færgesekretariatet.

Øverst ses El-færgens DC og AC tavler, i midten batteriracks - uden batterier, nederst fremdrivningsmotor på 750 kW.





Bedre dækning, mindre præmie og mere hjælp, hvis uheldet er ude. Der er mange **gode grunde** til et forsikringstjek – som er et af Færgesekretariatets **medlemstilbud**.



Forsikrings-tjek

11 af de 18 færgeselskaber, der er tilknyttet Færgesekretariatet, har indtil nu fået et "servicetjek" af kasko- og P&I forsikringerne. Gennemgangen af forsikringerne er et medlemstilbud, og det er ikke bare gratis – i de allerfleste tilfælde ender det ud med, at færgernes forsikringer bliver væsentligt billigere, at dækningen bliver bedre, og at hjælpen kommer hurtigere, hvis uheldet er ude.

SKRÆDDERSYDEDE FORSIKRINGER

Forsikringstjekket bliver udført af den danske marinemægler EDGE, som er et af Nordens største mæglerhuse og specialiseret inden for forsikringsløsninger til den maritime sektor. Michael Weber er hovedansvarlig for det danske kontors aktiviteter og samarbejdet med færgeselskaberne.

Han kommer ud til færgeselskabet og ofte også kommunen, hvor forsikringerne bliver gennemgået med udgangspunkt i de risici, som er til stede og skal forsikres på den mest optimale måde:

- Vi oplever flere steder, at søforsikringerne placeres sammen med kommunens

øvrige forsikringsprogram og måske ikke bliver konkurrenceudsat på samme måde, som hvis de blev præsenteret for forsikringsselskaber, der kun beskæftiger sig med skibsforsikring. Det betyder, at mange af kommunerne har mulighed for besparelser og forbedring af dækninger på deres forsikringer.

GENNEMGÅENDE TJEK

Et forsikringstjek indebærer, at policens dækninger, betingelser, præmier, forsikringssummer og selvrisiko bliver kigget grundigt efter, og erfaringen fra de 11 selskaber er, at der ofte en del, der kan optimeres.

- For det første ser vi på forsikringssummerne; de skal bygges op af forsikringsprodukter, så de afspejler de reelle værdier, men også med tanke på, at mange af færgerne er specialiseret i forhold til deres sejlad og anvendelse. Selv om færgen måske i værdi er sat lavt, kan der ligge betydelige omkostninger, når en tilsvarende ny eller brugt færge skal købes ind og genplacere en ødelagt færge.

Herudover ser vi på dækningernes betingelser og ikke mindst de klausuler, som begrænser eller stiller krav til en eventuel dækning. Endelig er valget af selvrisiko også vigtigt at få diskuteret, da den skal ses i forhold til kommunens generelle valg af selvrisiko og dens indvirkning på præmien.

Herefter indhenter vi typisk tilbud fra fire til fem forsikringsselskaber – 2-3 selskaber på hver type forsikring – og præsenterer tilbuddene for færgeselskabet og kommunen, fortæller Michael Weber fra EDGE. Han understreger, at det ikke altid er det billigste tilbud, der er det bedste:

- Skadesservice skal også være i orden. Vi sikrer, at forsikringsselskabet har døgnberedskab. Inden for få timer efter et havari skal der stå en kvalificeret repræsentant fra forsikringen, der kan bistå overfartchefen med skadestyring og igangsættelse af reparation. Det er først, når havariet sker, at vi ser, om forsikringen fungerer, og om vi som mæglere har leveret den bedste løsning. Vi har derfor altid vores egne interne havarifolk med på





Det giver bonus på præmien, at ø-færgerne i en årrække har ligget pænt i statistikkerne. Det kan I takke jer selv for.

sidelinjen til at assistere vores kunder og sikre, at de får den fornødne service, man kan forvente fra selskaberne.

- Endelig sikrer EDGE, at de valgte forsikringsselskaber er så godt konsolideret, at de også er der i morgen og til næste år. Kort sagt ser vi på, om selskabet kan betale en færge, hvis det skulle komme dertil. EDGE har egne folk, der løbende holder øje med forsikringsselskabernes evne til at betale for skader.

FÆRGERNE ER ATTRAKTIVE

Michael Weber understreger, at han kun indhenter tilbud fra forsikringsselskaber, der har erfaring med marineforsikring. Han forklarer de gode muligheder for at tegne billigere forsikringer med, at færgerne er et attraktivt forsikringsområde:

- Færgerne sejler pænt, der er ikke så mange havarier, så generelt tjener forsikringsselskaberne på at forsikre ø-færgerne. Det giver bonus på præmien, at de i en årrække har ligget pænt i statistikkerne. Det kan I takke jer selv for.

Til spørgsmålet om, hvad man får med, når man benytter en "mellemmand" som Michael Weber, lyder svaret:

- Vi er rederiernes forhandler, når det kommer til søforsikringer, og som oftest kræver det specialuddannede folk at kunne navigere mellem forsikringsselskabernes tilbud og udvælge de rigtige løsninger. Vi er 100 % dedikeret til at løse denne opgave for vores kunder, og vi tilstræber ikke blot at levere den rigtige forsikringsløsning. Vi er også løbende sparringspartner og rådgiver for rederierne i takt med,

at nye risici opstår, eller der kommer ændringer i eksempelvis lovgivningen.

Vi er med i kulissen hele tiden og besøger vores kunder over året for at drøfte udviklingen hos dem og ikke mindst fortælle om nye forhold, de kan have glæde af. Dette vil også være tilfældet hos Færgesekretariatets medlemmer, hvor vi oplever stor interesse for den løbende dialog.

Michael Weber fortæller, at tilbuddet om rådgivning til medlemmerne også omfatter forsikring af havnes anlæg såsom færgelejer, broer og ramper mv.:

- Det er oplagt, vi også ser på forbedringer på dette område, der falder naturligt i forlængelse af færgens drift. 🚢

FAKTA

Kaskoforsikring: Forsikring af selve færgen og kollisionsansvar.

P&I: Færgens ansvar for personskade/passagerer, vragsjernelse og forurening.

Udbud: Forsikringsmægleren indbyder en række forsikringsselskaber til at byde på færgernes forsikringer. Denne fremgangsmåde er lovlig ift. EU's udbudsregler.

FAKTA

- 11 ud 18 kommuner har indtil nu fået eftersat deres forsikringer.
- Alle 11 kommuner har opnået gode besparelser med bedre og mere tidsvarende dækninger.
- Alle øvrige kommuner er i dialog om tilsvarende mulighed for at opnå forbedringer.



Som en del af det at **skabe værdi med færgeren** udbyder Færgesekretariatet nu **venlighedskurser** for at sætte fokus på, at det er en vigtig del af en færgetur, at personalet er venligt og yder **god service**.

Venlighedskurser

Alle passagerer skal føle sig velkomne om bord på ø-færgerne, allerede når turen starter. Jeg er opmærksom på, at sådan er det rigtig mange steder, der er allerede mange servicemindede besætningsmedlemmer på ø-færgerne, siger sekretariatsleder i Færgesekretariatet, Jan Fritz Hansen:

- Men der er også en del besætningsmedlemmer, som kommer ude fra den internationale handelsflåde, de har sejlet derude med store lastskibe og er måske ikke lige vant til at sejle med passagerer. De har måske brug for at få lidt gode råd til, hvad der skal til for, at alle passagerer føler sig venligt behandlet og velkomne. De skal i det hele taget være bevidste om, at venlighed og service er en vigtig del af stillingen som personale på en ø-færg.

ET SMIL OG ET NIK

Jan Fritz Hansen understreger, at det ikke handler om, at man hele dagen skal stå og snakke med passagererne om vind og vejr:

- Der er ingen tvivl om, at alt personale på ø-færgerne har travlt med deres daglige opgaver. Det handler derfor mere om at skabe god stemning. At give et lille nik og et smil, hilse venligt eller fx komme med en bemærkning til en passager, når man går forbi. For passagererne er det alt

sammen tegn på, at man gerne må være her, at man føler sig velkommen – og det er med til, at det er endnu rarere at sejle med vores færger.

- I øvrigt glæder jeg mig over, at svarene i den spørgeundersøgelse, som Færgesekretariatet har fået udført på øerne, viser meget stor tilfredshed med personalet på ø-færgerne, så vi er allerede godt på vej, understreger Jan Fritz Hansen; han peger på, at service, venlighed og konflikt-håndtering nu udbydes på Færgesekretariatets kurser, ligesom det kommer med i undervisningen til den nye færgeføreruddannelse.

KURSERNE

Det er Helle Bak Poulsen, lektor og studiekoordinator ved Marstal Navigationsskole, der står for venlighedskurserne. Hun er uddannet skibsfører og kender ø-færgerne rigtig godt, da hun har sejlet som overstyrmand på Søby-Mommark Ruten 2001-2003 og været overfartsleder på samme færg fra 2003-2008.

- Ø-færgerne har mange forskellige funktioner for mange forskellige segmenter. Helt grundlæggende er færgen livsnerve for øboerne.

Den er helt grundlæggende for erhvervslivet som det transportmiddel, der fragter kunder varer. Her er pålidelighed og driftssikkerhed afgørende, og service

VENLIGHEDSKURSER

- Færgesekretariatets første venlighedskursus er afholdt i Skive
- Der vil i løbet af året blive afholdt kurser i alle landsdele.

er vigtigt. Mange erhvervsdrivende har brug for en form for personlig og særlig betjening, eksempelvis en varebil, som færgebesætningen sørger for kommer med over, eller gods, der kommer med.

Når vi taler bosætning, er færgens fartplan en vigtig parameter for, at familien kan få hverdagen til at hænge samme, for manges vedkommende, om man kan komme i skole og på arbejde.

Turister og sommerhusejere har helt andre (store) forventninger, de ser færgeturen som en del af den samlede oplevelse. Ferien starter på færgen – og for dem er sejlturen en ekstra oplevelse, der gerne skal være rar og hyggelig, og personalet er en del af hele pakken.

- Øboere og sommerhusejere har igen andre fordringer og forventninger. De er faste passagerer, og tiden er en vigtig faktor. Her er pendlere – også børn – der

KONFLIKTER

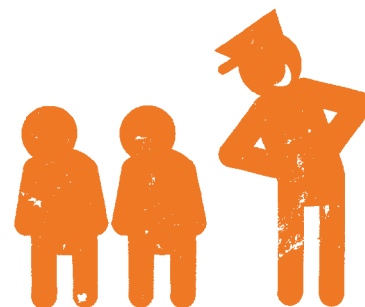
- Lad dig ikke provokere, skab afstand, uden at krybe
- Hids dig ikke op, rolig stemmeføring
- Undgå hurtige bevægelser
- Glid af, vær neutral, høflig og normal øjenkontakt
- Vis ikke, du er bange, træk vejret roligt

Du-sprog optrapper konflikten:

- Du skal dæmpe dig...
- Du skal ikke tale sådan til mig...
- På grund af dig er de andre gæster sure
- Du gør aldrig...
- Du gør altid det...

Jeg-sprog nedtrapper konflikten:

- Min oplevelse er, at...
- Jeg mener...
- Jeg føler...
- Det er vigtigt for mig i mit job
- Min opgave er at sørge for, alle har det rart
- Jeg forstår udmærket, at det er...



ønsker personlig og særlig betjening/kendskab. De faste passagerer forventer også fleksibilitet og måske ekstra tjenester fra færgens personale.

- Endelig er ø-færgerne en forretning for kommunen, de skal helst løbe rundt. Så dybest et er færgefarten til øerne et servicefag i lighed med kommunernes andre servicefag, siger Helle Bak Poulsen.

VIGTIGE AFTALER

- Fælles aftaler er meget væsentlige for, hvordan man på den enkelte færge kan tackle vanskelige kundesituationer, påpeger Helle Bak Poulsen:

- Interviews med medarbejdere viser, at manglende fælles holdninger blandt andet betyder, at der er kolleger, man ikke ønsker at arbejde sammen med, fordi deres håndtering af situationen skaber konflikter med kunderne.

Derfor er det vigtigt at have fælles aftaler og fælles holdninger til, hvordan vi taler til kunderne, hvordan vi håndterer vanskelige situationer. Hvad er reglerne/aftalerne/grænserne – og er vi konsekvente?

KONFLIKTHÅNDTERING

En del af venlighedskurset handler om konflikthåndtering, fortæller Helle Bak Poulsen og peger på, at Center for Konfliktløsning anslår, at 16 % af alle danskere, der arbejder med kundekontakt, har haft skænderier eller konflikter med kunder på arbejdspladsen en gang om måneden eller mere gennem det sidste år.

- En konflikt er en uoverensstemmelse, der skaber spændinger i eller mellem mennesker. Et velforberejdet personale kan i de fleste tilfælde nedtrappe eller måske helt undgå, at konflikter opstår, siger Helle Bak Poulsen og giver nogle konkrete eksempler fra kurset:

Du kan lytte til det, der konkret bliver sagt, de enkelte ord, de faktuelle omstæn-

digheder i sagen: hvem, hvad, hvornår, hvordan?

Du kan lytte efter følelser – efter følelsesord, følelsesudtryk i stemmen, tonelejet, se det i mimikken, i øjnene, i kroppens udtryk, eller du kan høre det ud af sammenhængen – hvordan ville du selv have haft det i en tilsvarende situation, kan du fornemme, om personen har det på samme måde: måske – måske ikke?

Du kan lytte dig til, hvilke ønsker, behov eller interesser personen direkte eller indirekte udtrykker. Hvilke behov ville du selv have i situationen, måske har personen de samme behov, måske ikke, lyt og se efter tegn på det ene eller det andet.

Helle Bak Poulsen tilføjer, at kurserne er bygget op sådan, at der bliver gennemgået nogle punkter og stillet nogle spørgsmål, og så skal kursisterne diskutere, komme med eksempler og udveksle erfaringer og gode råd:

- Så alle kurserne bliver forskellige og målrettet lige præcis de personer og de færgeruter, der deltager. 🍷

GOD OG DÅRLIG SERVICE

🗨️ Hvad er dårlig service?

- Hvorfor er den dårlig?
- Hvilken indflydelse har den dårlige service på virksomhedens troværdighed/omdømme?

👍 Hvad er god service?

- En ydelse, der er ud over det sædvanlige
- Personlig betjening
- Venlighed, kvalitet, hurtighed, opfølgning
- Ekstra hjælp
- Problemløsning
- Og meget, meget mere



FOKUS PÅ MILJØTILTAG



På trods af færrens 22 år tilstræber Endelavefærgens besætning at sejle økonomisk på alle parametre.

Selv om Endelavefærgen er bygget tilbage i 1996 og dermed har rundet de 22 år, er færgen ret godt opdateret inden for energibesparende tiltag.

- Tiltag, der holder færgen moderne og forhåbentlig har en positiv effekt på dens gængs værdi, understreger overfartsleder Anders Bech Frandsen, der som uddannet maskinmester – i samarbejde med færrens besætning – er primus motor i de mange forskellige forbedringer, som tilsammen giver store besparelser på færrens driftsøkonomi.

SPARER DIESEL

Endelavefærgen sejler med de oprindelige 22 år gamle maskiner. De var fra starten dimensioneret til, at overfarten skulle tage lige under en time. Men de høje omdrejninger og rutens lave vand fik i sin tid færgen til at ryste, og derfor blev farten sat lidt ned – ruten blev ændret til en

”dybvandsrute”, og i mange år har turen dermed taget en time.

For tre år siden skulle der spares på færrens driftsøkonomi, og i stedet for at spare afgangene – som øboerne var meget kede af – blev der fundet en anden løsning, hvor der i stedet spares på brændstoffet. På baggrund af effektmålinger og udregninger ved konsulentfirmaet OSK-ShipTech A/S blev der lagt en rute, hvor færgen sejler differentieret fart ift. vanddybden. Et tiltag, der giver besparelser på ca. en tredjedel af brændstoffet til hovedmotoren – svarende til ca. 110 liter på en returtur. Dog kun på 75 % af afgangene, fordi de brændstofbesparende ture tager op mod 10 minutter ekstra, og derfor passer de ikke sammen med den lokale busrute.

GODE SIDEEFFEKTER

- Ud over den store direkte besparelse resulterer det nye sejl mønster også i mindre

belastning af hovedmotorerne, hvilket igen har resulteret i væsentlig mindre vedligehold, så den strategi vil jeg gerne fortsætte med, siger Anders Bech Frandsen, der tilføjer, at der med henblik på at finde yderligere brændstofbesparelser også arbejdes på sæsonmæssigt at lette færgen ved at reducere indholdet i diverse tanke.

Endelig er der installeret brændstofmålere i maskinen – og det påtænkes at få et ekstra display i styrehuset, så vagthavende løbende kan se, hvad færgen bruger lige nu; det vil, med overfartslederens ord, have en pædagogisk effekt.

MANGE TILTAG

Anders Bech Frandsen arbejder med flere andre energibesparende tiltag: ventilationen er skiftet med et anlæg, der kan genindvinde varmen og samtidig affugte luften. Der er installeret varmepumper og p.t. arbejdes der med planer om en aksel-

ENDELAVE

Vi vil gerne se nogle flere erfaringer med andre fremdriftsmuligheder, før vi investerer i en ny færge, siger overfartsleder Anders Bech Frandsen.



Normalt sejler Endelavefærgen til Snaptun i Horsens Fjord, men én gang om måneden sejles der en afgang til Horsens – så færgen og øen beholder tilknytningen til byen.

generator, der vil kunne betyde, at hjælpe motoren kan stoppes under overfarten.

- Batteridrift, mener vi ikke, vi skal ind i med den nuværende færge, det er den for gammel til. Til gengæld er vi i gang med at afprøve diverse nye brændstoftyper – i den forbindelse vil Færgesekretariatet evt. være med til at måle på biodiesel.

Størrelsesmæssigt er færgens vogndæk ok til øen, men passagerkapaciteten er for

stor – der kan være 245 pax om sommeren og 145 om vinteren, 90 % af afgangene kan klares på én salon.

- For nogle år siden var der overvejelser om at skifte færgen ud, men de ca. 181 beboere på Endelave var på det tidspunkt ikke indstillede på en anden færge.

- Samtidig vil vi gerne se nogle flere tekniske erfaringer med andre fremdriftsmu-

ligheder, før vi investerer i en ny færge, fastslår overfartslederen.

EN UGES VAGT

Med overfartslederens ord kræver en ansættelse på færgen mere og andet end et almindeligt job:

- Det er vigtigt for samarbejdet og arbejdsmiljøet, at nye folk "passer ind i familien". Vi tilbringer mange timer sam-

FÆRGESEKRETARIATET

Endelavefærgen har benyttet Færgesekretariatets aftale om flåder fra Viking.

Dieselaftalen kan ikke benyttes, fordi færgen er bundet op på kommunens generelle aftale.

Det er aftalt, at Færgesekretariatet/Jan Fritz Hansen tager kontakt til Horsens Kommunes forsikringsafdeling for at oplyse om Færgesekretariatets tilbud om at få tjekket færgens forsikringer.

Anders Bech Frandsen kigger i øjeblikket på Færgesekretariatets setup vedr. dokaftaler.

LANDEVEJSPRINCIPPET

- Endelavefærgen har fået et mindre tilskud fra Landevejsprincippet. Selskabet har sat billetpriserne ned i to sammenhængende perioder, men det har ikke givet nogen stor effekt. Dog har det været godt for sommerhusejerne, siger overfartslederen.

Han mener, at fordelingen af midlerne fra ordningen er uigennemsigtig og favoriserer overfarter, der historisk ikke har arbejdet med at sætte billetpriserne ned:

- De, der har holdt priserne nede, har ikke fået noget ud af det. Desuden er ordningen dokumentationstung.

- Det eneste retfærdige ville være at udregne tilskuddet efter sømil ganget med passagerer. Det vil være lige for alle – og hvis man har en færge, der er alt for stor – vil det være et incitament til at matche behovet.

- Ingen kan gennemskue det, som det er i dag.



Det er skibsfører Morten Mørk-Jensen, der er skipper på turen.

men i løbet af en vagtperiode, og et godt samarbejdet ombord er særdeles vigtig for alle. Vi tilstræber, at vagterne kører, så man sejler en uge og herefter har en uge fri. Der kan dog opstå variationer i forbindelse med kurser, sygdom og ferier mm.

- Arbejdstiden er delt med en pause på øen, så det kræver, at folk kan udfylde tiden selv, understreger Anders Bech Frandsen, der tilføjer, at i forhold til en udmøn-

string i handelsflåden er det gode forhold – og folkene kommer fra hele landet.

Færgesekretariatets kontaktperson i Horsens Kommune er økonomi- og strategichef, Søren Degn-Pedersen, der er forholdsvis ny på posten. 🌊

ANSATTE

- Der er ansat fem navigatører. Besætningsfastsættelsen lyder på sætteskipper, men de fleste er uddannede skibsførere med stor sejlerfaring.
- Herudover er der fastansat to maskinmestre og en afløsermester, 2 skibsassistenter og en afløser.
- Anders Bech Frandsen er selv maskinmester og sejler som afløser.
- Under sejlads er besætningen fastsat til skipper, styrmand, maskinmester og skibsassistent. I sommerperioden skal der desuden være en ekstra "sikker" ombord.
- Alle hjælpes ad med at laste og losse. Skipperen står på broklappen og udpeger, hvor han vil have hver enkelt bil – og mester pakker inde på dækket. Styrmanden står for gods, og assistenten billetterer og tjekker salonerne.

Ledelsen af færgen holder et månedligt dialogmøde med beboerforeningen på Endelave, her er briefing om fx fartplan, priser og forandringer på færgen, og beboerforeningen oplyser om fx arrangementer på øen.

Der holdes desuden dialogmøder mellem ledelse og medarbejdere – punkterne handler meget om trivsel, arbejdsmiljø og bløde værdier samt den daglige drift.



5 minutter til

HJARNØ



32 dobbeltture bliver det ofte til på en vagt på Hjarnøfærgen – og så plus det løse, for der bliver "ryddet op" på kajen hele tiden. Bookingen er **håndholdt og uden computer.**

Hjarnøfærgen sejler fra den lille by, Snaptun, i udkanten af Horsens Fjord. Den lille åbne færge kan sejles på bedstemandspapirer, om vinteren er overfarten enmandsbetjent og må medtage 24 passagerer. Om sommeren er der to besætningsmedlemmer – her medtager færgen op til 48 personer.

- Selv om turen over til øen er ganske kort, er der masser af tværgående trafik, så det kræver noget af navigatørerne, siger Michael Lauersen, der er skipper den kolde vinterdag, Færgesekretariatet tager en tur med til Hjarnø. På en almindelig dag sejler han 32 dobbeltture:

- Plus det løse. Vi rydder op hele tiden, hvis der fx holder to turistbusser eller en lang række biler, sejler vi dem over med det samme. Det er ikke unormalt, at der skal 250 mennesker over på øen på en formiddag om sommeren, og de skal jo altså hjem igen.

Attraktionerne tæller en velbesøgt campingplads og en gammel smedje, på en god sommerdag runder omsætningen gerne 20.000 kr., mange tager 10-færgen over, går eller cykler en tur rundt, og så vil de fleste med færgen hjem igen over middag. Styrmændene sælger billetter – betaling foregår enten kontant el-

ler med dankort, og når færgen er fuld, er der travlt på de fem minutter, turen tager.

For tiden er der 10 skolebørn på øen, de er faste kunder og tager morgenfærgen i skole.

OVERNATTER PÅ ØEN

Vagten går fra kl. 12 middag til 12 middag med seks timers hvile, der foregår i et lille hus på Hjarnø.

- Efter 24 timers vagt har vi tre døgn fri, det kører året rundt; hvis vi skal noget, bytter vi med én af de andre, forklarer Michael Lauersen.

Der er i alt ansat fire navigatører og en overfartsleder. Al booking foregår ved at ringe direkte til færgen, og vagthavende skriver bookingen på en seddel og hænger den op i en dertil indrettet klemme i styrehuset.

- Det er helt enkelt og helt uden computer... når vi har sejlet bookingen, smider vi sedlen ud, griner Michael Lauersen, der tilføjer, at det faktisk er rigtigt godt at snakke med folk, når de booker:





- Hvis de fx er 100 personer, kan vi aftale med dem, at de kommer kl. 08:30, så har vi lige plads til to ture mellem de faste afgange. Den slags kan de jo ikke vide, hvis de bare sender en mail.

SELVKØRENDE

Hjarnøfærgen er i år på værft i Faaborg, tidligere har den været dokket i Assens. Under værftophold betjenes øen af en lille afløserfærge, hvor der kun er plads til passagerer. Øboerne får et par dage til at få deres biler sejlet ind på fastlandet; en manøvre, der ikke giver problemer. Den daglige drift af maskineriet klarer

besætningen – hvis der er reparationer, tilkaldes Havneservice i Horsens, og ellers bliver service på maskineriet foretaget i dokken.

Afløserfærgen bliver sejlet af mandskabet. Den lille ekstra færge har i de sidste fem år sejlet som cykelfærge om sommeren i et samarbejde imellem Horsens og Juelsminde Kommuner. Denne rute bliver sejlet af en efterlønner, der tidligere har sejlet på færgen. Cyklister kan dermed tage Hjarnøfærgen, køre hen over Hjarnø og komme i land på nordsiden af øen i Alrø med den lille sommerfærge. Uden for sommersæsonen kan afløserfærgen lejes til fisketure mv. 🚤

Bent Schreiber bor på Hjarnø og har sejlet på Hjarnøfærgen i ca. 15 år. Han sejler som billetør om sommeren og er med som ekstra besætning om vinteren på torsdagsafgange, hvor færgen tager farligt gods med ombord.



Michael Lauersen har sejlet Hjarnøfærgen i ni år:

- Jeg kan godt lide det. Jeg får snakket med utroligt mange mennesker hver dag. Øboerne kommer ikke i styrehuset, men jeg får da lige sagt godmorgen til dem.



Overfartslederen

Samme billetpris året rundt ville give flere gæster til øen.

- Jeg holder øje med Færgesekretariatets forskellige tilbud – og bruger dem, der giver mening. Jeg regnede på tilbuddet fra Viking om flåder, men det kunne vi ikke få noget ud af. Vores forsikringer har været bundet til en kontrakt, der løber 2018 ud – derefter skal de forhandles igennem Færgesekretariatets tilbud, siger Flemming Walsted, der er overfartsleder på Hjarnøfærgen; han står for administrationen, har 3-4 faste vagter om måneden og afløser ved ferier og sygdom.

LANDEVEJSPRINCIP

Midlerne fra Landevejsprincippet er brugt over hele året, så der er skåret af billetprisen fra august til juni.

- Jeg har ikke nogen statistik, men jeg er overbevist om, at det giver flere besøgende på øen. Vi ligger i et stort sommerhusområde, og der er mange, der bare lige kommer forbi den lille hyggelige færge og får lyst til at tage med på en tur. Og når de opdager, at det koster 80 kr. for en familie på fire og 120 kr. i højsæsonen, er der jo ikke så meget at betænke sig på. Bilen kan de få med for 35 kr., men der er ikke mange kilometer at

Når de opdager, at det koster 80 kr. for en familie på fire og 120 kr. i højsæsonen, er der jo ikke så meget at betænke sig på



køre på øen. Der er også flere grupper, der tager med, fortæller Flemming Walsted og tilføjer:

- Jeg ville gerne kunne have de samme billetpriser året rundt – det ville give flere gæster til øen, og det ville være lettere både at markedsføre og at administrere. 🚤





Hårdt presset indrømmer Michael Lauersen, at der er en computer på Hjarnøfærgen og såmænd også WIFI, der styrer dankortautomaten – som er koblet op på en BEAS-terminal.



I løbet af de sidste to år har vi arbejdet med at få vedtægterne up to date.



Bindeled til færgen

Samarbejdet mellem kommune og færge er tæt og godt.

Hjarnø Færgeselskab er en selvejende institution med egen bestyrelse, hvor der vælges tre personer fra øen, to fra Hedensted Kommune – og endelig udnævnes to yderligere medlemmer af bestyrelsen.

De forskellige tilskud til færgedriften går til Hedensted Kommune – som viderefremidler støtten til færgen – sammen med et ekstra kommunalt tilskud.

Bindeled imellem Hjarnø Færgeselskab og Hedensted Kommune er Lars Oksbjerg, der er kørselskoordinator i kommunen.

- Kommunen har et tæt og godt samarbejde med færgen. I løbet af de sidste to år har vi arbejdet med at få vedtægterne up to date og med ny driftsoverenskomst – de trådte i kraft her pr. 1. januar 2018, siger Lars Oksbjerg:

- Jeg har ikke som sådan noget at gøre med den daglige drift; fx bliver indberetninger og budgetter udarbejdet af færgeselskabet. En af mine opgaver er, at jeg som bindeled til kommunen sætter nye bestyrelsesmedlemmer ind i, hvordan vores budgetter er bygget op – og hvordan man finder rundt i dem. 🚢



Seks øer med i ø-hop

Sydfynsk ø-hop fortsætter i 2018 – Svendborg, Faaborg og Langeland Kommune er med – og man kan "hoppe" mellem **seks øer** fra **30. juni til 26. august**.

De to sidste års succes med ø-hop mellem de sydfynske øer fortsætter i 2018 – endda bliver sejladserne udvidet med en ekstra kommune, en ekstra ø og en ekstra færge. I år er den populære mulighed for at besøge de små øer sikret i et samarbejde mellem Svendborg og Faaborg Midt-fyn Kommune – og som noget nyt nu også Langeland Kommune.

- På sigt kan Ærø/Birkholm måske også deltage, men vi er glade for, at Langeland er med. Det betyder, at der er tre kommuner om at deles om det nødvendige økonomiske tilskud – og det udvider tilbuddet med en ekstra ø, fortæller Signe Møller, Svendborg Havn.

200 KRONERS BILLET

I år er det dermed Skarø, Drejø og Hjortø i Svendborg Kommune, Lyø og Avernakø i Faaborg Midt-fyn Kommune og som noget nyt, Strynø, i Langelands kommune, der sejles imellem.

Tilbuddet lyder på, at man betaler 200 kr. for en ø-hopbillet, der giver adgang til at sejle på de ordinære færger ud til øerne

– og med den indchartrede hurtigtgående færge, Seahawk, imellem øerne i en periode på syv dage.

- Så kan man hoppe alt det, man vil, siger Signe Møller:

- Seahawk kan nå hele rækken af øer flere gange på en dag – så der er god mulighed for, at turisterne lægger en rute, hvor de ser flere øer og evt. overnatter på én eller flere øer. Eller de kan sejle ud på en aftentur.

- Dog kan Seahawk ikke sejle ind til Hjortø. Det har vi løst ved, at Hjortøfærgen sejler ekstra ture over til Skarø og dermed forbinder Hjortø med resten af ø-hoppet.

Ø-PORTAL FORTSÆTTER

- Sidste år lavede vi en portal: Ø-hop.dk. Her kan man læse om øerne, spisesteder, overnatning – og man kan booke sejladserne, fortæller Signe Møller, der tilføjer, at der ligger tolv turforslag med forskellige temaer, det gør det nemmere at overskue bookingen. Der åbnes for billetsalg den 1. juni.

Spisesteder og overnatning skal gæsterne selv booke – der er kontaktoplysninger på portalen.

I maj bliver alle erhvervsdrivende på Ø-hop øerne inviteret til et møde, hvor de

kan høre om projektet – og har mulighed for at tilbyde ekstra ydelser, der kan lægges ind på portalen.

FLERE SAMARBEJDSPARTNERE

Svendborg Havn står for økonomistyring, planer og chartring af Seahawk – og vedligeholder Ø-hop portalen. Svendborg Event og Faaborg Turistbureau markedsfører turene, og Naturturisme I/S laver Ø-hop brochure og informerer om erhvervsfremme.

- Ø-hop løber ikke rundt – det gør færgedrift generelt ikke, siger Signe Møller og tilføjer, at Ø-hopprojektet – ud over

turisme – også støtter erhvervsliv og bosætning på øerne. Samtidig kan sejladsen med Seahawk ses som et forsøg med mere fleksibel færgedrift både mellem øerne og på tværs af kommunegrænser.

- Man kan måske forestille sig, at kommunerne på sigt slår sig sammen om en mindre og mere fleksibel færge. Derfor giver det god mening, at de tre Ø-kommuner støtter Ø-hopprojektet med tilsammen ca. 700.000 kr. Færgesekretariatet støtter forøget med Ø-hop økonomisk. 🍷



Ø-hop er ikke kun for turister – det er også for øboer. Seahawk sejlede sidste år med øboer fra Avernakø, der besøgte Drejø – for første gang i 30 år...

Ø-PAS FORTSÆTTER I NYT REGI

I løbet af de sidste to år er der blevet trykt og uddelt 250.000 ø-pas, og ordningen med at stemple passene fungerer fortsat på ø-færgerne. Ø-passet er nu overtaget af Landdistrikternes Fællesråd.

Sammenslutningen af Danske Småøer har her i foråret overdraget konceptet for ø-pas til Landdistrikternes Fællesråd, der som landsdækkende organisation fører modellen videre og sikrer dets overlevelse og fremgang.

- Ø-passet blev lanceret første gang i juni 2016 som et forsøg. Her blev trykt 50.000 ø-pas.
- De 50.000 ø-pas blev revet væk af turisterne, hvilket betød, at projektet i 2017 blev udvidet til 200.000 ø-pas med støtte fra Erhvervsministeriets landdistriktpulje.
- Antallet af øer blev samtidig udvidet til 37.
- Færgesekretariatet bakker fortsat op om ø-passet.



ECOPRODIGI forskningsprojekt

Færgesekretariatet er gået med i et større EU-forskningsprojekt – www.ecoprodig.eu – om via digitalisering at optimere driften i den maritime sektor. Programmet løber de næste tre år, og Færgesekretariatet har fået tildelt en halv million DKK til brug for mindre udviklingsprojekter. Medlemmer, som måtte have forslag til projekter, hvor vi ved målinger etc. kan forbedre driften, er velkomne til at kontakte Sekretariatet.

Landevejsprincippet



Landevejsprincippet er i god proces, og der er mange positive meldinger både fra færgereederne og øboerne om, at de nedsatte billetpriser giver flere passagerer, flere turister og vækst på øerne.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er fortsat i gang med at vurdere indsamlede data til den evaluering af Landevejsprincippet, som ministeren, Simon Emil Ammitzbøll-Bille, har stillet i udsigt.

Færgesekretariatet har sammen med Sammenslutningen af Danske Småøer og Småøernes Færgeselskaber peget på en række forhold – særligt om mere ligebehandling af overfarterne/øerne – som med fordel kunne indarbejdes i ordningen. Færgesekretariatet søger samtidig at indsamle supplerende data og oplysninger fra øer og færger til brug for arbejdet omkring den fulde gennemførelse af Landevejsprincippet.



LinkedIn

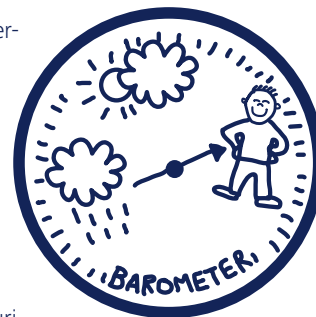
LINKEDIN: Færgesekretariatet styrker nu sin tilstedeværelse på sociale medier – følg os på LinkedIn.

Ø-panel-barometer

Som noget helt nyt er Færgesekretariatet i samarbejde med Sammenslutningen af Danske Småøer i gang med at udvikle et Ø-PANEL-BAROMETER. Det er et standardiseret spørgeskema med spørgsmål om erhverv, beboertal, turister og bosætning.

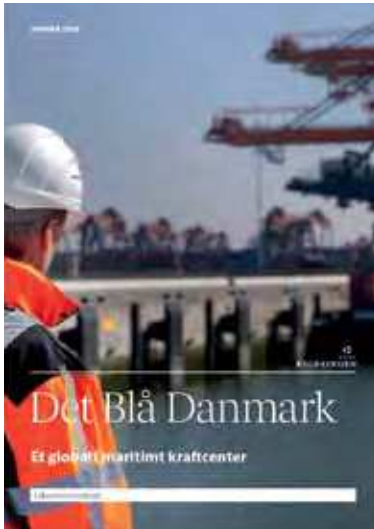
Det er planen, at spørgeskemaet skal besvares hvert halve eller hele år som et kontinuerligt udtryk for, hvad der sker på øerne og give et fingerpeg om virkningen af de tiltag, der bliver gennemført.

Første spørgeskema forventes at kunne sendes ud i løbet af foråret 2018.





Regeringens *Blå Vækstplan*



I februar måned udgav regeringen "Det Blå Danmark, et globalt maritimt kraftcenter", der frem mod 2025 skal gøre Danmark til en global frontløber inden for tests af maritime, autonome teknologier, sikre konkurrencedygtige rammevilkår, skabe flere praktikpladser til søs og øge optaget på skibsfører- og skibsofficersuddannelserne samt skabe en samlet maritim markedsføringsstrategi i samarbejde med erhvervet. Vækstplanen bygger på anbefalingerne fra Det Blå Vækstteam.

Færgesekretariatets aktiviteter er direkte nævnt tre steder i vækstplanen:

"Der skal arbejdes for at fremme udvikling af et standardkoncept for

færger til ø-sejlads. Projektet forventes at gavne udviklingen af danske styrkepositioner inden for maritim energieffektivitet og klima- og miljøløsninger, herunder også eksportpotentialet. Arbejdet er forankret i Færgesekretariatet."

Der skal initieres en forsøgsordning for uddannelse af søfarende til den nationale færgedrift.

I samarbejde med KL og relevante erhvervsorganisationer at sætte fokus på mulighederne for at anvende offentligt ejede skibe som demonstrationsplatforme og udstillingsvinduer i forbindelse med for eksempel eksportfremme og markedsføring

BRO-BIZZ

Færgesekretariatet arbejder med at teste forskellige betalings- og bookingløsninger i flere kommuner. Senest har Skive set på mulighederne for at introducere en egentligt BroBizz – eller vel rettere FærgesBizz – et fuldautomatisk system til Fur-overfarten. På Årsmødet sættes yderligere fokus på emnet.

TV-ØHOP

"I en forjaget verden er tid blevet en efterspurgt vare. Den får man på de små danske øer. Her kan man drømme sig tilbage til den gang, der var tid til at nyde livet. Tag med på Ø-HOP og få pulsen ned." Sådan lyder introduktionen til en ny, stor TV-serie om det danske ørige; foreløbig er der sendt 10 afsnit og flere forventes til næste år. Både Færgesekretariatet og Sammenslutningen af Danske Småøer deltager i udsendelserne.

TV MIDTVEST lancerer den nye store TV-rejseserie, Ø-hop. Udsendelserne er inspireret af Achton Friis' rejse til de danske øer i båden "Rylen" for snart 100 år siden. Se udsendelserne søndag aften 19:55 – eller find dem på TV MIDTVEST's hjemmeside:

<https://www.tvmidtvest.dk/o-hop/o-hop-optakt>





FOLKEMØDE
2018

FOLKEMØDE 2018

14. til 16. juni.

Færgesekretariatet deltager på Folkemødet 2018 i tæt samarbejde med Sammenslutningen af Danske Småøer.

Her er fokus på særlige ø-produkter, på at skabe værdi med færgen, på tilbud til turister og på events.

- Torsdag den 14. juni om eftermiddagen: Debat med borgmestre fra ø-færge kommuner.
- Fredag den 15. juni om eftermiddagen: Politikerne fra Udvalget for Landdistrikter og Øer er inviteret til debat.

Se tidspunkter i Folkemødets program. 🚢

Alle dage: Færgesekretariatet står for morgen-sømands-sang. Kom og syng med!

Ø-færgesangen

*En færge til en ø er rolig rejsetid
Se dit land fra havet, det gir perspektiv
Bølger blinker, kyster svinder – grønt og blåt
Der i horisonten dukker øen op*

*Hop ombord på færgen og besøg en ø
Ro og færgelæde kommer pø om pø
Op på færgedækket – kaffe – spise is
Sol og havudsigt er med i vores pris*



Det er Færgesekretariatets redaktør, Lise Mortensen, der spiller for til den maritime morgensang.

