

**Analyse af konkurrencemæssig ligestilling  
af små øer og ø-kommuner**

Marts 2015

Analyse af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner  
Marts 2015

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

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

Omslag: Studio Parris Wakefield

Elektronisk Publikation:  
ISBN: 978-87-92856-58-6

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

1.	Indledning .....	5
1.1	Kommissorium.....	5
1.2	Arbejdsgruppens sammensætning og mødeaktivitet .....	6
1.3	Møde med de fem ø-kommuner .....	6
2.	Sammenfatning.....	9
3.	Landevejsprincippet .....	14
3.1	Definition af landevejsprincippet .....	15
3.2	Beregningsforudsætninger .....	15
3.2.1	Forbehold vedr. beregningerne .....	16
3.3	Dataforbehold.....	17
3.4	Analyse .....	18
3.4.1	Beregning med afsæt i billetstruktur med 2,5 passagerer i en bil .....	18
3.4.2	Beregning med afsæt i billetstruktur med bil eksklusiv personer i bilen .....	22
3.5	Udfordringer ved implementering af et landevejsprincip .....	24
3.5.1	Kapacitet .....	25
3.5.2	Billige billetter og administrationsomkostninger .....	26
3.5.3	Øremærket tilskud til nedsættelse af taksterne.....	26
3.5.4	Effektivisering af færgedriften.....	26
4.	Ø-kortordning .....	29
5.	Tilskud og finansiering .....	33
5.1	Eksisterende tilskudsordninger .....	33
5.2	Arbejdsgruppens analyse .....	34
6.	Bilag.....	37
7.	Litteraturliste .....	61



# 1. Indledning

---

## 1.1 Kommissorium

Folketinget har med folketingsvedtagelse "V 59 Om konkurrencevilkår for ø-kommuner og småøer" opfordret regeringen til at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal udrede, hvordan det bedst kan sikres, at danske ø-kommuner og småøer opnår bedre og billigere transport til resten af Danmark for biler og personer.

På den baggrund nedsættes en arbejdsgruppe, der får til opgave at:

- Analysere, om det såkaldte landevejsprincip kan indføres, så befordring til og fra ikke-brofaste øer sker til priser, der svarer til udgiften ved kørsel over tilsvarende afstande på landeveje
- Forholde sig til, om fastboende på ikke-brofaste ø-kommuner kan opnå ligestilling med 27<sup>1</sup> danske småøer, der siden 2001 har haft gratis personbefordring
- Udarbejde overslag over de forventede udgifter og se på mulige finansieringsmodeller

Beskrivelsen af mulige finansieringsmodeller skal også omfatte overvejelser om implementering.

Arbejdsgruppens sammensætning:

4 repræsentanter fra KL, herunder med en repræsentant for henholdsvis Bornholms Regionskommune, en for de øvrige selvstændige ø-kommuner samt en for kommuner med små øer.

- 1 repræsentant for Sammenslutningen af Danske Småøer
- 1 repræsentant for Småøernes Færgeselskaber
- 1 repræsentant for Transportministeriet
- 1 repræsentant for Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter
- 1 repræsentant for Finansministeriet
- 1 repræsentant for Økonomi- og Indenrigsministeriet

Arbejdsgruppen kan inddrage anden ekspertise og andre interessenter i sit arbejde.

---

<sup>1</sup> Mandø medtages ikke i analysen, da der ikke er en færgeforbindelse til Mandø. I stedet er der en såkaldt låningsvej, hvor det er muligt at køre til og fra øen i bil.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har formandskabet. Sekretariatsopgaven varetages i fællesskab af Økonomi- og Indenrigsministeriet og Transportministeriet.

#### Afrapportering

Arbejdsgruppen afrapporterer senest den 1. marts 2015.

## 1.2 Arbejdsgruppens sammensætning og mødeaktivitet

Arbejdsgruppen har haft følgende medlemmer:

Søren H. Thomsen Økonomi og Indenrigsministeriet (formand)

Dorthe Winther, Sammenslutningen af Danske Småøer

Søren Adersen, Småøernes Færgeselskaber

Camilla Rosenhagen, KL

Henrik Eybye Nielsen, Bornholms Regionskommune

Jens Kloster Hedegaard, Haderslev Kommune

Keld M. Møller, Ærø Kommune

Line Klitsø, Transportministeriet

Johan Christian Gamst-Andersen, Finansministeriet

Inge Trads Kjeldsen, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter

Udvalget har afholdt 4 møder. Sekretariatet er blevet varetaget af Økonomi- og Indenrigsministeriet og Transportministeriet, herunder chefkonsulent Mona Boel Østergaard, fuldmægtig Susanne Wad Leth og specialkonsulent Line Klitsø

Arbejdsgruppen har afholdt et møde med borgmestrene for ø-kommunerne.

## 1.3 Møde med de fem ø-kommuner

Borgmestrene for de fem ø-kommuner, Bornholm, Ærø, Læsø, Samsø og Fanø var inviteret til arbejdsgruppens møde den 15. januar 2015 med henblik på, at fremføre deres synspunkter i forhold til arbejdsgruppens arbejde.

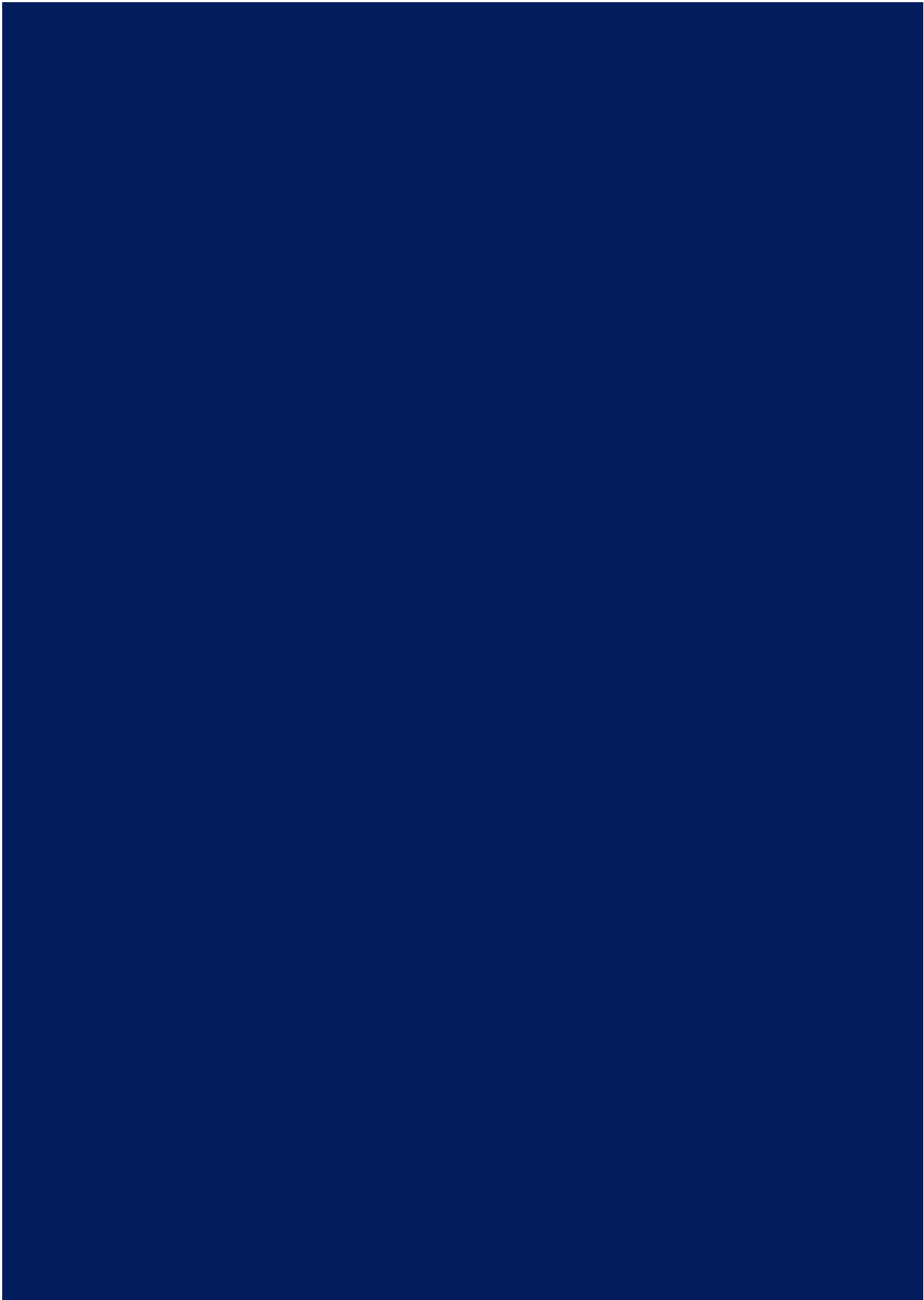
Det blev samstemmende fremhævet, at øerne står overfor store udfordringer i disse år. Det blev positivt bemærket, at regeringen med vækstpakkeinitiativet vedr. nedsættelse af taksterne på godstransport til og fra øerne har taget et skridt på vejen til at hjælpe erhvervslivet på øerne. Der ses imidlertid også nogle muligheder for at skabe flere jobs og mere aktivitet gennem bl.a. en udvikling af turisterhvervet. I den sammenhæng vurderes det, at lavere passagertakster på færger vil udgøre en væsentlig forbedring af rammevilkårene for turisterhvervet. Der blev herunder peget på mulighederne for at øge weekend-turismen udenfor feriehøj-sæsonen.

De fem ø-kommuner tilkendegav, at den største barriere for udviklingen af øerne er færgetaksterne. En nedsættelse af taksterne for person- og bilbefordring vil betyde meget for især turisterhvervet på øerne.

Indførelse af et landevejsprincip har højest prioritet hos de fem ø-kommuner sammenholdt med en udvidelse af ø-kortordningen.

En evt. indførelse af et landevejsprincip vurderede ø-kommunerne ville have en gavnlig effekt på ikke alene økonomien på den enkelte ø, men for hele samfundsøkonomien i Danmark. Der var på den baggrund et ønske om, at spørgsmålet om de samfundsøkonomiske gevinster ved indførelse af et landevejsprincip indgår i analysen. Det blev også påpeget, at en reduktion af færgetaksterne også vil have stor betydning for fastboende på øerne. Idet der fortsat finder stor affolkning sted, kan dette være et incitament til at fastholde eksisterende og tiltrække nye øboere.

Ø-kommunerne fandt, at hvis der er politisk ønske om at udmelde et tilskud til kommunerne med små øer og ø-kommunerne, der er mindre end det tilskud, der skal til ved fuld indførelse af et landevejsprincip, bør kommunerne selv kunne forvalte et sådant øremærket tilskud efter en lokal vurdering. Det kan fx betyde, at en rute kan sætte billetpriserne ned i turistydernesæsonen. Men der blev lagt vægt på, at de lokale behov og forhold er forskellige, hvorfor en fleksibel løsning foretrækkes.





## 2. Sammenfatning

---

---

Arbejdsgruppen har ifølge sit kommissorium haft til opgave at analysere, om det såkaldte landevejsprincip kan indføres, så befordring til og fra ikke-brofaste øer sker til priser, der svarer til udgiften ved kørsel over tilsvarende afstande på landeveje. Desuden har arbejdsgruppen haft til opgave at forholde sig til, om fastboende på ø-kommunerne Ærø, Læsø, Samsø Bornholm og Fanø kan opnå ligestilling med 26 danske småøer, der har haft gratis person, cykel og invalidebil-transport siden 2001. Endelig har arbejdsgruppen undersøgt, om der foreligger finansieringsmuligheder for sådanne ordninger.

Færgebetjeningen af de små øer og ø-kommunerne spiller en afgørende rolle for at bevare velfungerende og levende helårssamfund på øerne. Der ydes derfor fra statens side tilskud til kommuner med små øer og ø-kommuner. Det er midler, som skal være med til at finansiere de ekstra omkostninger, der er forbundet med at være en ø-kommune eller en kommune, der har en eller flere mindre øer som en del af kommunen, herunder særligt færgedriften.

Et enigt Folketing vedtog i 2014 folketingsvedtagelse "V 59 Om konkurrencevilkår for ø-kommuner og småøer", hvilket er grundlaget for arbejdsgruppens analyser af omkostningerne ved en evt. indførelse af et landevejsprincip og ø-kortordning for ø-kommunerne.

Arbejdsgruppen har afholdt et møde med borgmestrene for de fem ø-kommuner. Borgmestrene tilkendegav bl.a., at de ser færgetaksterne som den største barriere for udviklingen af øerne. De fremhævede, at en nedsættelse af taksterne for person- og bilbefordring derfor vil betyde meget for især turisterhvervet på øerne. Det blev endvidere påpeget, at en reduktion af færgetaksterne også vil have stor betydning for fastboende på øerne.

Borgmestrene vurderede videre, at en evt. indførelse af landevejsprincippet ville have gavnlig effekt på ikke alene økonomien på den enkelte ø, men for hele samfundsøkonomien. De efterlyste på den baggrund, at spørgsmålet om de samfundsøkonomiske gevinster ved indførelse af landevejsprincippet skulle indgå i analysen.

En analyse af de samfundsøkonomiske effekter har imidlertid ligget udenfor arbejdsgruppens kommissorium.

Færgedriften til de små øer og ø-kommuner varetages af forskellige parter: Kommunerne, staten og private aktører afhængigt af, hvilken færgerute der er tale om. De statslige ruter til Bornholm og Samsø betjenes af private aktører på baggrund af kontrakter indgået med staten. I analysen indgår desuden en privat færgerute til Orø, mens den private færge til Fanø

---

ikke indgår. Selskabet Danske Færger A/S, som besejler ruten til Fanø, har tilkendegivet, at de oplysninger, som arbejdsgruppen har bedt om, er forretningsfølsomme, og at de derfor ikke ønsker at udlevere dem til arbejdsgruppen. De resterende færgeruter varetages af kommuner eller af andre aktører på vegne af kommunerne.

Den ansvarlige operatør/udbyder for en given færgerute fastsætter vilkårene for ruten, herunder billetstrukturen. For de statslige ruter er det Transportministeriet, der er den ansvarlige udbyder.

### **Landevejsprincippet**

Arbejdsgruppen har gennemført en analyse af, hvad det vil koste at indføre et landevejsprincip for de små kommuner og ø-kommunerne. Der har ikke tidligere været indsamlet data, som muliggør en sådan samlet beregning. Til brug for analysen har arbejdsgruppen derfor indhentet data fra hver enkelt af de omhandlede færgeruter om sejlafstand, antallet af passagerer og omsætning for de enkelte passagerkategorier mv. for perioden 2011-2013.

Analysen af de samlede omkostninger ved at indføre et landevejsprincip tager udgangspunkt i omkostningen ved at køre 1 km på landevej, den såkaldte takst, som er baseret på Transportministeriets rapport "Rammerne for den fremtidige færgebetjening for Bornholm" fra juni 2014 og er fastsat på grundlag af oplysninger fra FDM (Forenede Danske Motorejere) og DTL (Dansk Transport og Logistik). Taksten differentieres for de enkelte passager- og billettyper.

I beregningerne indlægges en række forudsætninger, fx om det gennemsnitlige antal passagerer i biler. Der er samtidig en række forhold, som arbejdsgruppen ikke har haft mulighed for at medtage, bl.a. prisændringer over tid for benzin og diesel. Desuden har det ikke været muligt for arbejdsgruppen at tage højde for priselasticiteten, dvs. den effekt en reduktion af billetpriserne kan have på antallet af passagerer/ biler mv. Der er dog – som en beregningsteknisk illustration – foretaget beregninger af indtjeningen og det deraf følgende reducerede tilskudsbehov ved en stigning i omsætningen på hhv. 10 og 20 pct. ved indførelse af et landevejsprincip.

Der tages forbehold for datakvalitet, idet det har vist sig at være forskelligt fra rute til rute, hvor detaljeret det er muligt at opgøre antal og omsætning på de forskellige passagerkategorier. Der er desuden stor forskel i billetstrukturen mellem de enkelte færgeruter.

Omkostningerne ved at indføre et landevejsprincip er beregnet som forskellen mellem indtægterne ved et landevejsprincip og den omsætning, de enkelte færgeruter har ved de gældende billetpriser, beregnet som et gennemsnit over perioden 2011-2013.

Omkostningen ved at indføre et landevejsprincip afhænger af, hvilke præmisser for beregningerne, der tages udgangspunkt i. Arbejdsgruppen har foretaget to beregninger baseret på to forskellige beregningsforudsætninger.

Dels et landevejsprincip, hvor prisen for en bil på alle ruter inkluderer overfart af i gennemsnit 2,5 passager, inkl. føreren. Dels et landevejsprincip, hvor det for alle ruter lægges til grund, at der betales særskilt for bil og særskilt for fører og passagerer.

I begge beregninger er det forudsat, at ø-kortordningen for de små øer bevares.

Med de usikkerheder, som følger af forbeholdene for datakvaliteten, er det beregnet at der samlet vil være et øget tilskudsbehov i størrelsesordenen mellem 181 mio. kr. og 281 mio. kr. årligt ved indførelse af et landevejsprincip, hvoraf de små øer tegner sig for mellem 33 og 39 mio. kr., mens ø-kommunernes tilskudsbehov løber op i mellem 148 og 242 mio. kr. Det laveste tilskudsbehov knytter sig til beregningen, hvor der betales særskilt for bil og personer, mens det høje tilskudsbehov knytter sig til beregningen, hvor prisen for en bil inkluderer 2,5 personer.

Det bemærkes, at ruten til Fanø, der er den mest passagertunge rute, ikke indgår i beregningerne af finansieringsbehovet, da det ikke har været muligt at indhente omsætningstal for denne rute.

Arbejdsgruppen har også drøftet nogle udfordringer ved et landevejsprincip.

Erfaringer fra Skotland, hvor man har forsøgt sig med et landevejsprincip, viser, at stigende trafik som følge af et landevejsprincip kan udfordre kapaciteten på færgeruter, særligt i den turistmæssige højsæson.

Anvendelse af et landevejsprincip vil indebære, at der skal lovgives om fastsættelse af taksterne på de enkelte ruter. Det gælder også for de private ruter. Dette vil stille særlige krav til udformningen af ordningen med henblik på at sikre et løbende incitament til effektiviseringer.

#### **Udvidelse af ø-kortordningen til ø-kommunerne**

Den nuværende ø-kortordning betyder, at borgere med folkeregisteradresse på 26 småøer har gratis person-, cykel- og invalidebiltransport med færge til og fra de pågældende øer. Ordningen er bl.a. begrundet i nødvendigheden af øboernes transport til fastlandet i forbindelse med brug af offentlig service som fx hospitaler, læge, skole, børnepasning m.v.

Arbejdsgruppen er blevet bedt om at gennemføre en analyse af, hvad det vil koste at udvide den statslige ø-kortordning til ø-kommuner.

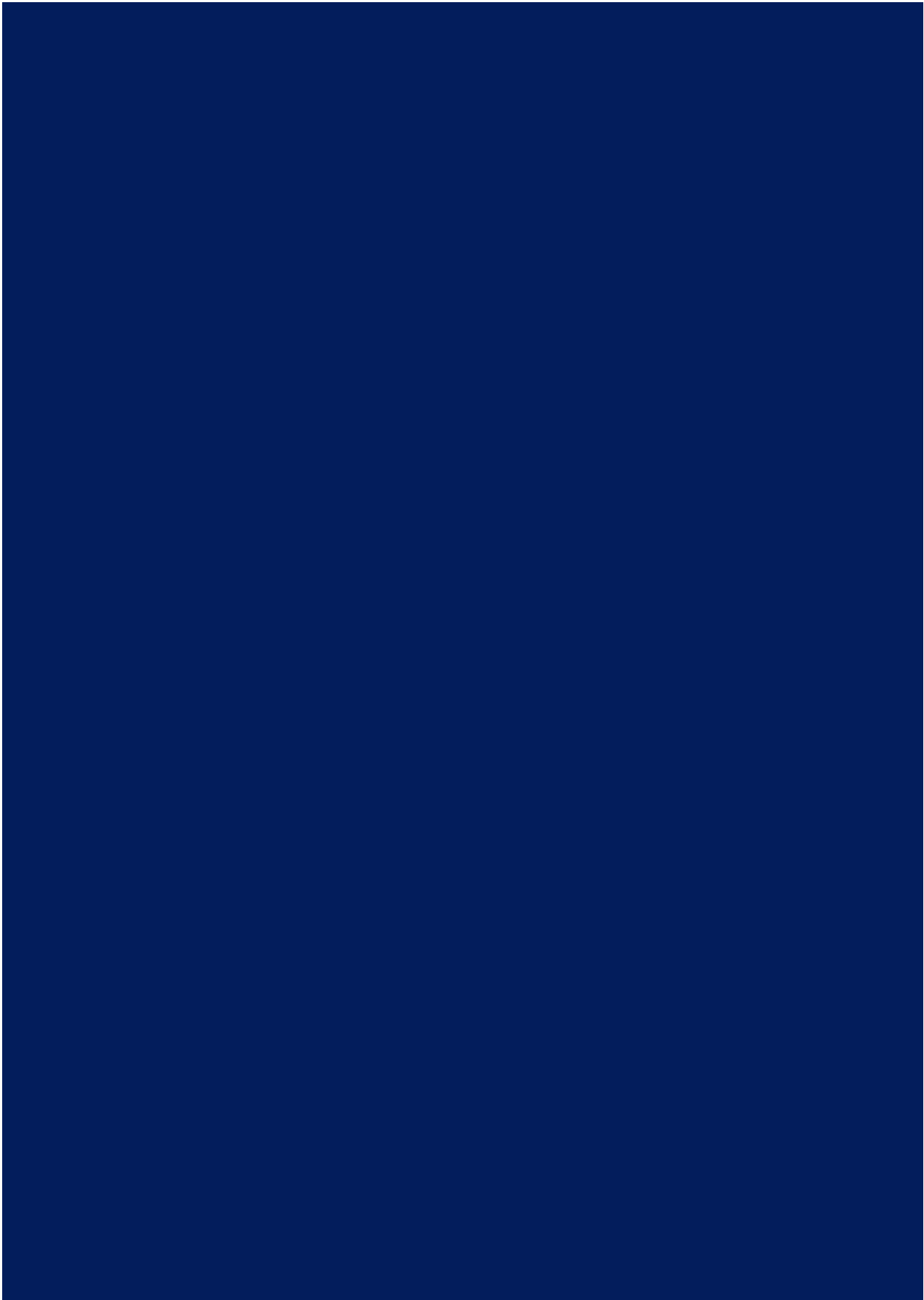
I den anledning har arbejdsgruppen anmodet om oplysninger fra ø-kommunerne om bl.a. antallet af øboere, der rejser med færgerne, samt omsætningen for disse passagerer. Det har imidlertid ikke været muligt at indhente oplysninger om, hvor mange øboere der rejser med færgerne med bopæl på ø-kommunerne, da det ikke registreres i dag.

Det har på den baggrund ikke været muligt at gennemføre en analyse af, hvad det vil koste at udvide den statslige ø-kortordning til at omfatte borgere med folkeregisteradresse i ø-kommunerne.

***Finansieringsmuligheder***

Arbejdsgruppens analyser viser, at det vil koste i størrelsesordenen mellem 181 og 281 mio. kr. at indføre et landsvejsprincip (eksklusiv Fanø).

Det indgår også i kommissoriet, at arbejdsgruppen skal se på mulige finansieringsmodeller. Set i lyset af størrelsesordenen af den beregnede omkostning ved at indføre et landevejsprincip, konstaterer arbejdsgruppen, at en evt. indførelse af et landsvejsprincip kun kan ske, såfremt der politisk prioriteres midler hertil.



## 3. Landevejsprincippet

---

Indførelse af et landevejsprincip betyder, at det skal koste det samme at sejle som at køre en tilsvarende strækning i bil på landevejen. I dette kapitel analyseres omkostningerne ved at indføre et landevejsprincip på færgeruterne til de små øer og ø-kommunerne.

---

Færgetransporten til de små øer og ø-kommunerne er af afgørende betydning for at bevare levende helårssamfund på øerne. Der ydes derfor fra statens side et tilskud til de kommuner, der har mindre øer og de kommuner, der er øer. Dog ydes ikke noget statsligt tilskud til Fanø. Det statslige tilskud er et generelt tilskud, som er begrundet i de ekstra omkostninger, der er forbundet med, at kommunen har en ø eller er en ø. Den væsentligste ekstra omkostning er færgedriften.

Ansvar for færgebetjeningen af de små øer og ø-kommunerne ligger hos forskellige parter, - staten, - kommunerne og private aktører alt efter hvilken rute, der er tale om. De statslige ruter drives af private aktører på baggrund af kontrakter indgået med staten. Det er den, der har ansvaret for en given rute, der fastsætter vilkårene for færgeruten, herunder også billettaksterne.

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer og Udvalg for småøer afholdt i foråret 2014 to høringer, hvor der bl.a. blev sat fokus på færgedriften til øerne. På begge høringer blev der givet udtryk for, at den største barriere for udviklingen på øerne – store som små – knytter sig til færgedriften, herunder taksterne. På høringerne blev landevejsprincippet også nævnt som en mulig løsning på at understøtte udviklingen på øerne.

Landevejsprincippet blev første gang introduceret i 2003 som amtsvejsprincippet i rapporten "Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder" udarbejdet af AKF, Amternes og Kommunerne Forskningsinstitut. Rapporten var finansieret af Indenrigs- og Sundhedsministeriet og de fire kommuner på Læsø, Samsø og Ærø. Med nedlæggelsen af amterne er princippet efterfølgende omtalt som landevejsprincippet.

Siden AKFs rapport i 2003 er landevejsprincippet blevet taget op i forskellige sammenhænge, bl.a. i 2013, hvor Ærø, Læsø og Samsø Kommuner udarbejdede rapporten "Betalingsringen. Ærø, Læsø og Samsø", som behandler muligheden for at lade øboere sejle gratis og indførelse af landevejsprincippet for al øvrig person- og køretøjsoverførsel.

Landevejsprincippet kaldes også RET-princippet, Road Equivalence Tariff. Dette begreb anvendes bl.a. i Transportministeriets rapport fra juni 2014 "Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm".

---

### 3.1 Definition af landevejsprincippet

Landevejsprincippet indebærer, at billetprisen for at sejle med en færge fastsættes således, at den svarer til omkostningen ved at køre en tilsvarende strækning på landevej.

Landevejsprincippet forudsætter en beregning af, hvad det vil koste i gennemsnit at køre en strækning på 1 km på landevejen. Der fastsættes på den baggrund en såkaldt takst for de enkelte billetkategorier.

Landevejsprincippet er grundlæggende simpelt, men beregningsmæssigt mere kompliceret. Der kan være forskellige måder at operationalisere definitionen på i forbindelse med, at der opstilles præmisser for det konkrete regnestykke for omkostningerne ved at indføre et landevejsprincip.

I rapporten fra AKF "Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder" er det eksempelvis lagt til grund, at taksten for en personbil udover bilen også omfatter føreren, hvorimod udgangspunktet i den seneste rapport om færgebetjeningen af Bornholm er, at en bil i gennemsnit har 2,5 passager, inkl. føreren. I forbindelse med indførelsen af landevejsprincippet på visse færgeruter i Skotland er der fastsat en takst, som også indeholder en vis andel til overhead, fx omkostninger ved vedligeholdelse af havne.

Landevejsprincippet er således ikke en entydig størrelse. Der findes forskellige måder at operationalisere landevejsprincippet på, hvilket vil indebære forskelle i det beregnede finansieringsbehov ved indførelsen af et landevejsprincip.

Arbejdsgruppen har foretaget to beregninger baseret på to forskellige beregningsforudsætninger. Dels et landevejsprincip, hvor prisen for en bil på alle ruter inkluderer overfart af i gennemsnit 2,5 passager, inkl. føreren. Dels et landevejsprincip, hvor det for alle ruter lægges til grund, at der betales særskilt for bil og særskilt for fører og passagerer.

### 3.2 Beregningsforudsætninger

Der har ikke tidligere været indsamlet data til beregning af, hvad det samlet vil koste at indføre et landevejsprincip for de små øer og ø-kommunerne. Til brug for denne analyse har arbejdsgruppen indhentet oplysninger fra alle færgeruter, der betjener de små øer og ø-kommunerne.

Beregninger af omkostningerne ved indførelse af et landevejsprincip er foretaget på baggrund af indsamlet data fra de enkelte færgeruter for perioden 2011- 2013 samt oplysninger fra Danmarks Statistik. De indsamlede data omfatter oplysninger om sejlafstand i km, antallet af passagerer samt biler, motorcykler, cykler, campingvogne og busser for hver enkelt færgerute.

Derudover er der indhentet oplysninger om de enkelte færgeruters omsætning på de forskellige billettyper. I beregningerne anvendes et gennemsnit for hver enkelt færgerute i perioden 2011- 2013.

Omkostningen – i det følgende benævnt taksten – for at køre 1 km på landevej er baseret på Transportministeriets rapport ”Rammerne for den fremtidige færgebetjening for Bornholm” fra juni 2014, og er fastsat på baggrund af oplysninger fra FDM (Forenede Danske Motorejere) og DTL (Dansk Transport og Logistik).

I Transportministeriets rapport er der ikke fastsat en takst for tohjulede køretøjer. Arbejdsgruppen har valgt at anvende samme takst for en cykel som for en gående passager, og for motorcykler, knallerter, m.v. anvendes halvdelen af taksten for en bil.

Øboerne på de små øer har gratis personbefordring via Transportministeriets ø-kortordning. Derfor er øboernes rejser med færgerne til de små øer trukket ud af de samlede passagertal.

Beregningen af indtægten i den tænkte situation, at et landevejsprincip havde været indført, foretages for hver enkelt passagertype på følgende måde:

Pris= sejlafstand i km x antal passagertype x takst for pågældende passagertype.

Taksterne, der indgår i beregningerne ses i tabel 3.1.

**Tabel 3.1**

**Billettakster til beregning af et landevejsprincip**

<b>Passagerer/køretøjer</b>	<b>Kr. pr. km (2015-niveau)</b>
Passager til fods eller i bil	1,27
Cykler	1,27
Personbil	3,62
Motorcykler og knallerter m.v.	1,81
Campingvogn	3,62
Bus	6,11

Anm.: Taksterne bygger på Transportministeriets rapport om ”Rammerne for den fremtidige færgebetjening for Bornholm” fra juni 2014 med arbejdsgruppens tilpasninger.

Kilde: Transportministeriet og Økonomi- og Indenrigsministeriet

### 3.2.1 Forbehold vedr. beregningerne

Der er en række forhold, som arbejdsgruppen ikke har haft mulighed for at medtage i beregningerne.

Taksten for at køre 1 km på landevejen varierer alt efter, hvilken personbil, lastbil mv. der køres i. Det er ikke muligt i beregningerne og i fastsættelsen af en generel billettakst baseret på et landevejsprincip at tage hensyn til hvilken bil, der køres i.



Der er i beregningerne ikke taget højde for, at priserne på benzin og diesel ændrer sig over tid og derfor også påvirker taksten for at køre 1 km på landevej.

En reduktion af billetpriserne antages at have en positiv effekt på antallet af passagerer på færgeruterne. Alt efter, hvor stor en stigning, der kommer i antallet af passagerer, kan det på sigt påvirke færgeruternes driftsomkostninger og muligvis udfordre kapaciteten på færgerne. Det nuværende prisniveau vurderes at være medvirkende til at begrænse efterspørgslen på færgebilletter, hvilket betyder, at færgerne i et vist omfang har mulighed for at regulere forholdet mellem kapacitet og antallet af passagerer og biler.

Den positive effekt ved flere passagerer vil alt andet lige også medføre en stigning i indtægter, og dette vil alt andet lige reducere tilskudsbehovet ved en evt. realisering af et landevejsprincip. Det har ikke været muligt for arbejdsgruppen at foretage beregninger af priselasticiteten.

Der er dog – som en beregningsteknisk illustration – foretaget beregninger af indtjeningen og det deraf følgende reducerede tilskudsbehov ved en stigning i omsætningen på hhv. 10 og 20 pct. ved indførelse af et landevejsprincip.

Det har ikke været muligt for arbejdsgruppen at indhente oplysninger om omsætningen på den private rute til Fanø. Selskabet Danske Færger A/S driver ruten til Fanø på kommercielle vilkår, og ønsker af konkurrencemæssige hensyn ikke at oplyse omsætningen på ruten. Fanø indgår derfor ikke i beregningerne af tilskud ved en evt. indførelse af et landevejsprincip. Det har ligeledes heller ikke været muligt for arbejdsgruppen at indhente fuldstændige oplysninger om omsætningen for de statslige ruter til Bornholm og Samsø. Disse ruter besejles af selskabet Danske Færger A/S efter udbud. Af konkurrencemæssige hensyn ønsker selskabet ikke at oplyse omsætningen på ruterne.

Oplysningerne om omsætningen for de statslige ruter til Bornholm og Samsø, som indgår i analysen, stammer fra Transportministeriets rapport "Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm" og fra oplysninger fra Transportministeriet vedrørende selskabets forventede omsætning på ruten til Samsø i forbindelse med afgivelse af tilbud på besejling af ruten. På den baggrund indgår de statslige ruter til Bornholm og Samsø ikke i de detaljerede opgørelser over omsætning på passagerkategorier i analysen.

### 3.3 Dataforbehold

Arbejdsgruppen har indsamlet oplysninger om ruter til øerne fra samtlige kommuner med små øer og ø-kommunerne Ærø og Læsø. Derudover er der indhentet oplysninger fra den private operatør på ruten Orø-Hammer Bakke. Oplysninger vedrørende de statslige ruter til Bornholm og Samsø stammer fra Transportministeriet. Oplysninger om ruten mellem Hou og Samsø stammer fra selskabet Danske Færger A/S, som varetog besejlingen af ruten i perioden 2011-2013.

For enkelte ruters vedkommende har det ikke været muligt at fremsende data for samtlige år i perioden 2011-2013. Beregningerne i analysen er foretaget på baggrund af et gennemsnit

over årene 2011-2013. I de tilfælde, hvor der er opgivet data for ét eller to år er gennemsnittet beregnet ud fra antallet af år, der er opgivet data for. Endvidere er nogle af oplysningerne indsamlet fra kommunerne skønnede passagertal og omsætning. Arbejdsgruppen har ikke foretaget yderligere valideringer af kommunernes skøn.

For nogle af ruterne indgår antallet af cykler, knallerter, motorcykler, busser og campingvogne i opgørelsen af biler og i omsætningen af biler. Det betyder, at omsætningen for biler ved evt. indførelse af et landevejsprincip i disse tilfælde er overvurderet. Det er dog arbejdsgruppens vurdering, at der ikke er tale om et beløb af større betydning.

Enkelte færges er så små, at det ikke er muligt at overføre biler, campingvogne og busser. For disse ruter er antal og omsætning for disse billetkategorier fastsat til nul i beregningerne.

Den ene rute fra Ærø, ruten Marstal-Rudkøbing, blev nedlagt i 2013. Det er forudsat i beregningerne, at passagererne på denne rute nu benytter en anden rute mellem Ærø og Fyn, Ærøskøbing-Svendborg. Data vedrørende ruten Marstal-Rudkøbing er således tillagt ruten Ærøskøbing – Svendborg.

## 3.4 Analyse

Det ekstra tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip er beregnet ud fra taksterne ved kørsel på landevej, jf. tabel 3.1, det gennemsnitlige passagertal fra perioden 2011-2013 og data for færgeruternes omsætning.

Ved en evt. indførelse af et landevejsprincip skal der tages stilling til, hvordan landevejsprincippet skal passes ind i billetstrukturen på færgeruterne.

Idet der kan tages afsæt i forskellige præmisser ved beregningen af omkostningen ved at indføre et landevejsprincip, har arbejdsgruppen valgt at foretage to beregninger på baggrund af to forskellige præmisser om billetstrukturen på færgeruterne.

Data for ruterne til Bornholm stammer fra Transportministeriets rapport "Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm" fra juni 2014. Det er ikke muligt at opdele omsætningen for ruterne til Bornholm på passagerkategorier.

### 3.4.1 Beregning med afsæt i billetstruktur med 2,5 passagerer i en bil

I denne beregning tages afsæt i, at der i gennemsnit er 2,5 personer i hver bil, der overføres med færgerne. Det vil sige en beregning for alle ruter svarende til en operationalisering af et landevejsprincip, som i Transportministeriets rapport "Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm".

Det er meget forskelligt fra rute til rute, hvor mange personer, der i gennemsnit er i en bil, men arbejdsgruppen har ikke haft mulighed for at indhente oplysninger om, hvor mange personer, der i gennemsnit er i en bil på de enkelte ruter. Det betyder, at en antagelse om, at der er 2,5 personer i en bil for nogle ruters vedkommende er for højt.

For fire ruters vedkommende betyder beregningsmetoden med 2,5 personer i en bil, at det samlede passagertal i biler overstiger det samlede faktiske antal passagerer på ruten. I disse tilfælde er passagertallet for gående passagerer sat til at være nul.

For enkelte ruter er den gennemsnitlige omsætning for nogle af billettyperne allerede lavere end indtægten ved beregningen efter et landevejsprincip. Det betyder, at de i dag har en lavere takst end taksten beregnet ved et landevejsprincip. Det skyldes sandsynligvis, at disse passagerer, typisk rejsende i bil, rejser på billetter med betydelige rabatter. I beregningen af tilskudsbehovet ved indførelse af et landevejsprincip er tilskudsbehovet for disse billettyper på disse ruter fastsat til nul kr.

Det er i beregningen ikke muligt at tage højde for, at øboere på de små øer i dag har gratis personbefordring. Det skyldes, at der ikke findes oplysninger om, hvorvidt øboerne rejser i bil eller til fods. Det betyder, at tilskudsbehovet ved antagelsen om at der i gennemsnit er 2,5 personer i en bil i et vist omfang overvurderes. Det har endvidere heller ikke været muligt i beregningerne at tage højde for at øboerne gratis kan have en cykel med, og at øboeres invalidebil er gratis.

**Tabel 3.2**

**Billetindtægt ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil i 1.000 kr. (2015-niveau)**

	Passage- rer	Biler	Cykler	Motorcyk- ler, knaller- ter m.v.	Busser	Camping- vogne	I alt
<b>Kommuner</b>							
Kommuner med små øer	5.462	9.825	1.002	45	25	49	<b>16.407</b>
Ø-kommuner	65.086	115.503	2.522	1.117	780	195	<b>185.204</b>
<b>I alt</b>	<b>70.548</b>	<b>125.328</b>	<b>3.524</b>	<b>1.162</b>	<b>806</b>	<b>244</b>	<b>201.611</b>

Anm.: Ekskl. Fanø. Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 3.3****Billetindtægt ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil i 1.000 kr. (2015-niveau)**

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	I alt
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	15.287	1121	<b>16.407</b>
Ø-kommuner	180.589	4.615	<b>185.204</b>
<b>I alt</b>	<b>195.875</b>	<b>5.735</b>	<b>201.611</b>

Anm.: Ekskl. Fanø. Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Forskellen mellem indtægterne ved et landevejsprincip og den omsætning, de enkelte færgeruter har ved de gældende billetpriser, svarer til det øgede tilskudsbehov, der vil være ved indførelse af et landevejsprincip.

Dette tilskud er beregnet i nedenstående tabel 3.4 med udgangspunkt i den gennemsnitlige omsætning i perioden 2011-2013 for hver enkelt rute og passagerkategori.

**Tabel 3.4****Tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil i 1.000 kr. (2015-niveau) inkl. Bornholm**

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	I alt
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	37.881	686	<b>38.567</b>
Ø-kommuner	241.104	885	<b>241.989</b>
<b>I alt</b>	<b>279.886</b>	<b>1.571</b>	<b>280.556</b>

Anm.: Tilskudsbehovet for ø-kommuner er ekskl. Fanø. Bornholm indgår i tilskuddet for ø-kommuner for passagerer og biler. Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Indførelse af et landevejsprincip, hvor der på alle ruter i gennemsnit medtages 2,5 passagerer i hver bil for den takst, som betales for bilen, vil samlet koste knap 280 mio. kr. årligt for passagerer og biler. Udvides indførelse af landevejsprincippet med 2,5 passagerer i en bil til også at omfatte cykler, biler, campingvogne og busser er det samlede beløb 281 mio. kr.

En betydelig reduktion af taksterne for at sejle med færgerne for passagerer og biler forventes at give en stigning i antallet af rejsende og dermed i omsætningen. Effekten af lavere takster formodes at ville variere bl.a. afhængigt af turistpotentiallet i forhold til den enkelte ø. Ud-

valget har som foran anført ikke haft mulighed for at gå ind i sådanne nærmere beregninger og vurderinger af priselasticiteten i forhold til de enkelte ruter.

I tabellerne 3.5 og 3.6 er som et beregningsteknisk eksempel foretaget en beregning af tilskudsbehovet beregnet ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil og en stigning i omsætningen på hhv. 10 og 20 pct.

**Tabel 3.5**

**Tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil og 10 pct. stigning i omsætningen i 1.000 kr. (2015-niveau)**

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	I alt
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	36.353	574	<b>36.927</b>
Ø-kommuner	223.045	423	<b>223.469</b>
<b>I alt</b>	<b>259.398</b>	<b>997</b>	<b>260.395</b>

Anm.: Tilskudsbehovet for ø-kommuner er ekskl. Fanø.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 3.6**

**Tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil og 20 pct. stigning i omsætningen i 1.000 kr. (2015-niveau)**

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	Samlet
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	34.824	462	<b>35.286</b>
Ø-kommuner	204.987	-38	<b>204.949</b>
<b>I alt</b>	<b>239.811</b>	<b>424</b>	<b>240.234</b>

Anm.: Tilskudsbehovet for ø-kommuner er ekskl. Fanø. Afvigelse i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Antages det, at der sker en stigning på 10 pct. i antallet af passagerer og biler samt øvrige kategorier falder tilskudsbehovet til knap 260 mio. kr. og ved en stigning i omsætningen for passagerer og biler med 20 pct. vil tilskudsbehovet falde til ca. 240 mio. kr. En stigning på 20 pct. af indtjeningen på de øvrige kategorier vil faktisk medføre, at indtjeningen på disse overstige den indtjening, der i gennemsnit var i perioden 2011-2013. Dermed vil der ikke længere være behov for tilskud på disse kategorier samlet set. Det er beregningsteknisk forudsat, at stigningen i passagerer og biler kan håndteres indenfor den nuværende kapacitet på færgerne.

### 3.4.2 Beregning med afsæt i billetstruktur med bil eksklusiv personer i bilen

I denne beregning tages afsæt i, at der på samtlige ruter betales særskilt for biler og særskilt for fører og passagerer.

Der er i beregningen taget højde for, at øboere på de små øer i dag har gratis personbefordring. Det betyder, at øboerne ikke indgår i beregningen af indtægten ved landevejsprincippet, ligesom de ikke indgår i ruternes omsætning af passagerbilletter. Øboerne har endvidere gratis befordring af cykler og invalidebiler, hvilket det ikke har været muligt at tage højde for i beregningerne.

**Tabel 3.7**

**Billetindtægt ved indførelse af et landevejsprincip hvor biler er ekskl. personer i bilen 1.000 kr. (2015-niveau)**

	Passagerer	Biler	Cykler	Motorcykler, knallerter m.v.	Busser	Campingvogne	I alt
<b>Kommuner</b>							
Kommuner med små øer	10.569	9.825	813	45	25	48	<b>21.326</b>
Ø-kommuner	166.390	115.503	2.522	1.117	780	195	<b>286.508</b>
<b>I alt</b>	<b>176.959</b>	<b>125.328</b>	<b>3.336</b>	<b>1.162</b>	<b>806</b>	<b>243</b>	<b>307.834</b>

Anm.: Ekskl. Fanø. Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 3.8**

**Billetindtægt ved indførelse af et landevejsprincip hvor biler er ekskl. personer i bilen 1.000 kr. (2015-niveau)**

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	I alt
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	20.394	932	<b>21.326</b>
Ø-kommuner	281.893	4.615	<b>286.508</b>
<b>I alt</b>	<b>302.287</b>	<b>5.546</b>	<b>307.834</b>

Anm.: Ekskl. Fanø. Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Forskellen mellem indtægterne ved et landevejsprincip og den omsætning, de enkelte færgeruter har ved de gældende billetpriser, svarer til det øgede tilskudsbehov, der vil være ved indførelse af et landevejsprincip.

I nedenstående tabel ses tilskudsbehovet ved indførelse af et landevejsprincip, hvor der sælges billetter til biler eksklusiv personer i bilen.

**Tabel 3.9**

**Tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip hvor biler er ekskl. personer i bilen 1.000 kr. (2015-niveau) inkl. Bornholm**

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	I alt
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	32.409	686	<b>33.095</b>
Ø-kommuner	147.360	885	<b>148.244</b>
<b>I alt</b>	<b>179.769</b>	<b>1.571</b>	<b>181.339</b>

Anm.: Tilskudsbehovet for ø-kommuner er ekskl. Fanø. Bornholm indgår i tilskuddet for ø-kommuner for passagerer og biler.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Indførelse af et landevejsprincip på færgeruterne til kommuner med små øer og til ø-kommunerne, eksklusiv Fanø med antagelsen om, at billetter til biler sælges eksklusiv passagerer i bilen vil samlet koste knap 180 mio. kr. årligt for passagerer og biler. Udvides indførelse af dette landevejsprincip til også at omfatte cykler, biler, campingvogne og busser er det samlede beløb ca. 181 mio. kr.

Som det fremgår, er det beregnede tilskudsbehov i denne beregning mindre end i den første beregning, hvor præmissen for beregningen er, at der er 2,5 passagerer i en bil. Årsagen her til ligger i det forhold, at der i denne sidste beregning reelt opereres med en højere billetpris i forhold til de passagerer, der rejser sammen i en bil. Dette kan eksemplificeres ved en beregning, hvor der opereres med 2,5 passagerer i bilen. Her vil 1 km færgesejls for disse koste 3,62 kr., jf. tabel 3.1. I en beregning, hvor bil og fører og passagerer afregnes særskilt vil den tilsvarende pris være 6,80 kr.

I tabellerne 3.10 og 3.11 er som et beregningsteknisk eksempel foretaget en beregning af tilskudsbehovet beregnet ved indførelse af landevejsprincippet, hvor biler beregnes eksklusiv personer i bilen og en stigning i omsætningen på hhv. 10 og 20 pct.

**Tabel 3.10**

Tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip hvor biler er ekskl. personer i bilen og 10 pct. stigning i omsætningen i 1.000 kr. (2015-niveau)

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	I alt
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	30.370	593	<b>30.962</b>
Ø-kommuner	119.171	423	<b>119.594</b>
<b>I alt</b>	<b>149.540</b>	<b>1.016</b>	<b>150.556</b>

Anm.: Tilskudsbehovet for ø-kommuner er ekskl. Fanø. Afvigelser i summering skyldes afrunding.  
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 3.11**

Tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip hvor biler er ekskl. personer i bilen og 20 pct. stigning i omsætningen i 1.000 kr. (2015-niveau)

	Passagerer og biler	Øvrige kategorier	I alt
<b>Kommuner</b>			
Kommuner med små øer	28.330	500	<b>28.830</b>
Ø-kommuner	90.981	-38	<b>90.943</b>
<b>I alt</b>	<b>119.311</b>	<b>461</b>	<b>119.773</b>

Anm.: Tilskudsbehovet for ø-kommuner er ekskl. Fanø.  
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Antages det, at der sker en stigning på 10 pct. i omsætningen for passagerer og biler samt øvrige kategorier falder tilskudsbehovet til 151 mio. kr. og ved en stigning i antallet af passagerer og biler med 20 pct. vil tilskudsbehovet falde til 120 mio. kr. En stigning på 20 pct. af indtjeningen på de øvrige kategorier vil medføre, at indtjeningen på disse overstiger den indtjening, der i gennemsnit var i perioden 2011-2013. Dermed vil der ikke længere være behov for tilskud på disse kategorier samlet set. Det er beregningsteknisk forudsat, at stigningen i passagerer og biler kan håndteres indenfor den nuværende kapacitet på færgerne.

### 3.5 Udfordringer ved implementering af et landevejsprincip

Indførelse af et landevejsprincip kan have en positiv effekt på de små øer og ø-kommunerne. Men der er også udfordringer, som vil blive diskuteret i dette afsnit.



### 3.5.1 Kapacitet

Arbejdsgruppen har som foran anført ikke haft mulighed for at gå nærmere ind i analyser af priselasticiteten på de enkelte ruter. Det må formodes, at en markant nedsættelse af færgetaksterne i varierende omfang vil påvirke størrelsen af trafikken på de enkelte ruter.

I Skotland er der gennemført et pilotforsøg over fire år med indførelse af et landevejsprincip på enkelte færgeruter. Forsøget viste, at der skete en stigning i både gående passagerer og i antallet af rejsende i bil. Stigningen i biler var mest markant med en stigning på 50 pct. mere end stigningen af gående passagerer. Det tyder på, at rejsende i bil er mere tilbøjelige til at ændre adfærd, end passagerer til fods, når det gælder ændringer i færgetakster. Stigningen i antallet af passagerer og biler skete særligt i perioder med høj belastning i forvejen og ikke jævnt ud over året. Dette gav særligt for biltrafikken problemer i forhold til at kunne håndtere spidsbelastningen.

Pilotforsøget i Skotland havde også en positiv indflydelse på turismen til øerne. Selvom det også har forlænget turisthøjsæsonen en smule, kommer langt størstedelen af turisterne fortsat i højsæsonen.

Konklusionerne i det skotske forsøg peger også på, at indførelse af et landevejsprincip har en afsmittende effekt på ikke-turistrelateret erhverv på øerne og øboernes rejsevaner i form af flere rejser til fastlandet i fritiden.

Stigningen i antallet af biler og turister har også en negativ effekt, idet det i det skotske undersøgelse peges på, at stigningen af biler og turister i højsæsonen og i perioder, hvor der i forvejen er høj belastning har medført gener for øboerne, der er afhængige af færgen til at pendle til arbejde, få leveret varer til butikker på øerne m.v.

Indførelse af et landevejsprincip vil sandsynligvis også i Danmark medføre stigende trafik på færgeruterne, som i sidste ende vil udfordre kapaciteten. Særligt vil dette gøre sig gældende i højsæsonen. Det skal derfor understreges, at arbejdsgruppens skøn over udgifterne til indførelse af et landevejsprincip ikke indbefatter evt. investerings- og driftsudgifter til øget færgekapacitet.

Kapacitetsproblemer kan evt. imødekommes ved hjælp af differentierede priser, således at priserne sættes op i spidbelastningsperioder for dermed at flytte noget af trafikken til andre tidspunkter.

Kapacitetsproblemer kan muligvis også imødekommes ved, at der indsættes flere afgang på de enkelte ruter. Det vil muligvis betyde, at flere passagerer kan sejles til og fra øerne, men det vil samtidig øge omkostningerne til færgedriften. Der er ikke foretaget analyser af, hvilken indflydelse indsættelse af ekstra afgang vil have for antallet af passagerer, driftsudgifter og øvrige omkostninger ved færgedriften i form af udgifter til personale og drivmidler.

### 3.5.2 Billige billetter og administrationsomkostninger

Nedsættelse af priserne for at sejle med færgerne til en takst, der svarer til, hvad det koster at køre en tilsvarende strækning på landevejen vil, som det ses i tabel 6.1, betyde, at en passagerbillet for flere ruters vedkommende vil koste under 1 kr. Omkostningen ved at opkræve meget lave billettakster vil sandsynligvis overstige billetindtægten. Det vil således være en udgift for færgeruten at opkræve billettaksten.

Det vil være u hensigtsmæssigt, hvis omkostningerne ved at administrere billetsalget og udskrive billetter overstiger indtægten for billetsalget. En løsning på dette problem kan være at indføre en minimumstakst.

### 3.5.3 Øremærket tilskud til nedsættelse af taksterne

Det nuværende statslige tilskud til kommuner med små øer og ø-kommunerne er et generelt tilskud, som således ikke er øremærket specifikt til færgedriften, men tilskuddene er dog som tidligere anført væsentligt begrundet i udgifterne til færgedriften. For de statslige ruters vedkommende er der indgået kontrakter for en periode over en længere årrække, hvori det statslige tilskud er fastsat.

Indførelse af et landevejsprincip må antages at indebære, at det nye statslige tilskud vil skulle øremærkes til kommunernes udgifter til færgedrift. For de statslige ruters vedkommende kræver indførelse af et landevejsprincip indgåelse af tillæg til de eksisterende kontrakter om færgebetjeningen.

De nuværende § 20 og § 21 tilskud kan principielt videreføres uændret som generelle tilskud. Kommuner med små øer og ø-kommuner har anvendt de generelle tilskud forskelligt i forhold til færgedriften. Tilskudsbehovet i forhold til den enkelte kommune ved en evt. indførelse af et landevejsprincip vil i et vist omfang være påvirket heraf.

Endvidere kræver indførelse af et landevejsprincip, at der lovgives om fastsættelsen af færgetaksterne, også for de ruter, der drives af private aktører.

Der vil skulle tages nærmere stilling til, hvorledes de statslige tilskud mest hensigtsmæssigt beregnes og udbetales. Der skal i den forbindelse findes en løsning, hvor der er en fornuftig balance mellem hensynet til at sikre kommunerne en budgetmæssig sikkerhed og på den anden side også sikre incitamentet til en løbende effektivisering af færgedriften.

### 3.5.4 Effektivisering af færgedriften

Med den nuværende finansiering af færgedriften, hvor kommunerne selv prioriterer midler til færgedriften, er der et økonomisk incitament til at drive færgerne på den mest effektive måde.

Det økonomiske incitament for kommunerne understøttes også af, at det statslige tilskud til kommuner med små øer og til ø-kommuner er et generelt tilskud, som kommunen kan disponere frit over. Effektiviseringer på færgedriften kan således frigøre midler til varetagelse af de øvrige særlige udgifter, der er forbundet med at yde den kommunale service på øerne.

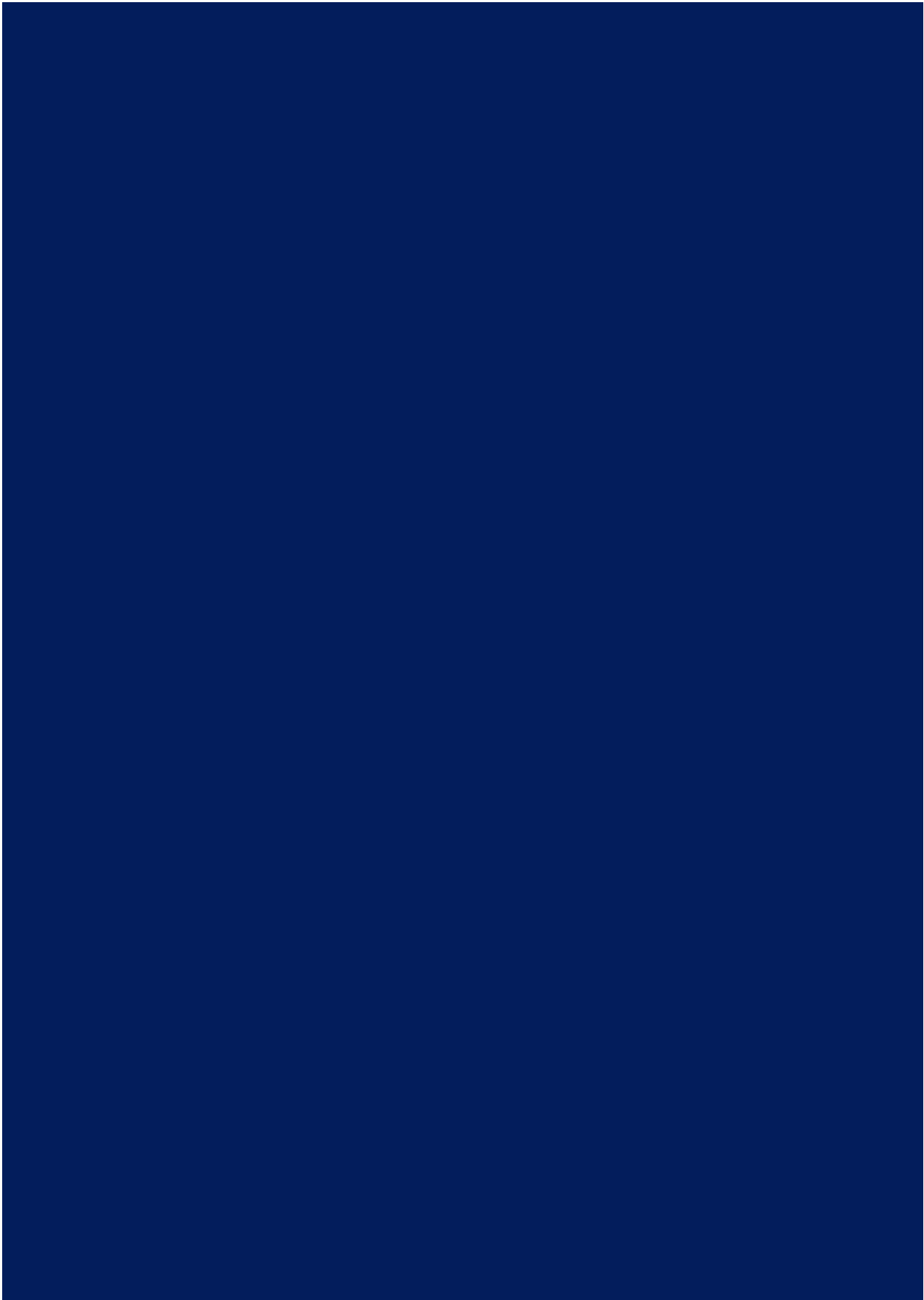
Lægges det i en evt. indførelse af et landevejsprincip til grund, at der fortsat skal være en kommunal egenfinansiering og en uændret videreførelse af de nuværende generelle statslige tilskud, vil der fortsat være et vist økonomisk incitament til løbende at effektivisere færgedriften.

En evt. indførelse af et landevejsprincip vil imidlertid betyde, at priserne på billetterne bliver fastlagt centralt og staten vil – udover de nuværende generelle tilskud – udbetale et øremærket tilskud til færgedriften til dækning af de reducerede billetindtægter.

Med henblik på yderligere at understøtte effektiviseringer af driften kan det ved en nærmere udformning af en ordning med et landevejsprincip overvejes at indarbejde et effektivitetskrav i forbindelse med fastlæggelsen af det årlige statslige øremærkede tilskud.

Ordningen kan i givet fald udformes som et øremærket tilskud, der fastlægges med et passende antal års mellemrum. Med andre ord skal der ikke være tale om en refusionsordning, hvor staten betaler en til en for forøgelsen af passagerer o.a.

Der ligger således en udfordring i at udforme en ordning, der til stadighed kan sikre en effektiv færgedrift.



## 4. Ø-kortordning

---

På færgeruterne til 26 småøer giver den såkaldte ø-kortordning adgang til gratis person, cykel og invalidebil-transport for øboere. Det er blevet afdækket, at der ikke foreligger de nødvendige data til brug for beregninger af, hvad det vil koste at udvide ordningen til ø-kommunerne.

---

Den statslige ø-kortordning blev vedtaget som en del af en politisk aftale fra 1998 (Pinsepakken) mellem den daværende S-R regering, SF og Enhedslisten. Ø-kortordningen har til formål at sikre gratis person-, cykel-, og invalidebil-transport med færge til og fra 26 småøer for borgere med folkeregisteradresse på de pågældende øer. Ordningen, der trådte i kraft den 1. januar 2001, er bl.a. begrundet i nødvendigheden af øboernes transport til fastlandet i forbindelse med brug af offentlig service som fx hospitaler, læge, skole, børnepasning m.v. Derudover er der i kommunerne en række ordninger omkring ø-kort. Disse er uafhængige af den statslige ordning.

Den daværende Færdselsstyrelse under Transportministeriet administrerede i første omgang ordningen og indgik den 2. november 2000 en udmøntningsaftale med Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening. Administrationen af udbetalingerne varetages nu af Trafikstyrelsen under Transportministeriet.

Ved aftalernes indgåelse blev der fastsat en foreløbig kompensation for det indtægtstab, som de pågældende kommuner og amter blev pådraget i forbindelse med den gratis befordring, som aftalen indebærer. Endvidere blev der gennemført en registrering for hele 2001 af antal gratis overførte passagerer og indtægtstabet, som ordningen medførte. På grundlag heraf blev der foretaget en efterregulering af kompensationen for hver enkelt kompensationsmodtager. For efterfølgende år er der foretaget en årlig pris- og lønregulering på finansloven.

De trafikansvarlige myndigheders indtægtstab i forbindelse med indførelsen af ordningen blev kompenseret af staten med 5.119.058 kr. i 2000-priser. Dette beløb reguleres kun med den statslige pris- og lønregulering. I 2015 er der afsat 8,9 mio. kr. på § 28.53.01.40. Takstnedsættelse i den kollektive trafik – Gratis færgetransport for beboere på små øer.

Tabel 4.1 viser fordelingen af midlerne fra ø-kortordningen på de enkelte kommuner og ruter for 2014.

---

**Tabel 4.1**  
**Fordeling af ø-kortordningen 2014**

Kommune	Færgerute	Kompensation i 2014 (kr.)
Holbæk	Orø-Holbæk	1.350.000
Kalundborg	Nekselø-Havnsø	32.324
Kalundborg	Sejerø-Havnsø	492.808
Slagelse	Omø-Stignæs	320.960
Slagelse	Agersø-Stignæs	581.156
Lolland	Askø-Bandholm	52.912
Lolland	Fejøl-Kragenæs	1.118.164
Lolland	Femøl-Kragenæs	488.160
Assens	Baagøl-Assens	114.056
Faaborg-Midtfyn	Lyøl/Avernakøl-Fåborg	718.220
Faaborg-Midtfyn	Bjørnøl-Fåborg	139.836
Svendborg	Skarøl/Drejøl-Svendborg	420.652
Svendborg	Hjortøl-Svendborg	18.220
Langeland	Strynøl-Rudkøbing	657.984
Ærø	Birkholm-Marstal	1.456
Haderslev	Aarøl-Aarøsund	98.772
Aabenraa	Barsøl-Barsøl-Landing	88.520
Horsens	Endelave-Snaptun	269.212
Struer	Venøl-Kleppen	423.340
Norddjurs	Anholt-Grenå	602.984
Odder	Tunøl-Hou	134.308
Hedensted	Hjarnøl-Snaptun	275.620
Skive	Fur-Branden	335.780
Aalborg	Egholm-Aalborg	64.556
<b>I alt</b>		<b>8.800.000</b>

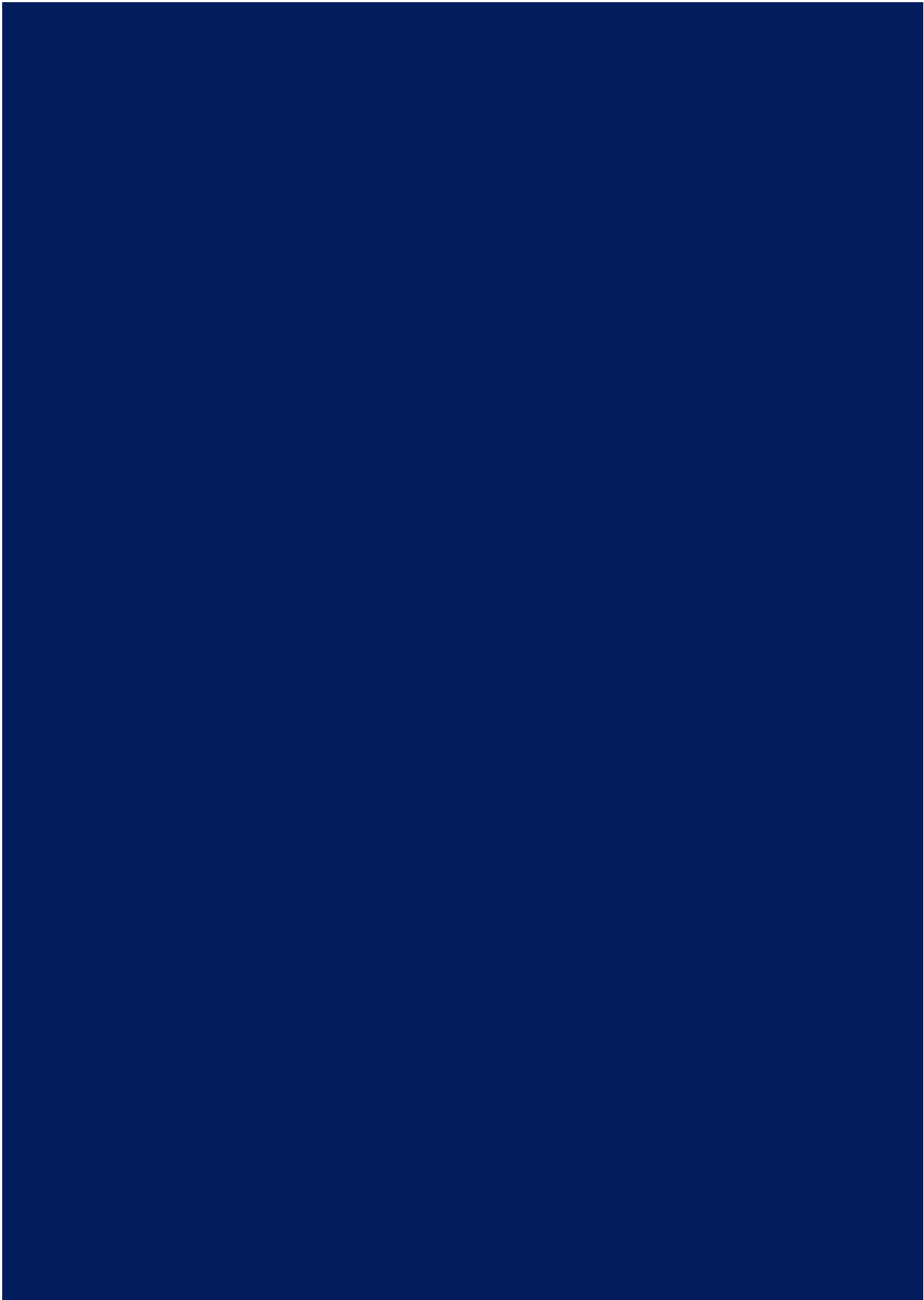
Kilde: Transportministeriet

Den statslige Ø-kortordning gælder udelukkende for beboere på 26 små øer og ikke for ø-kommunerne.

Der har fra ø-kommunernes side, særligt Ærø, Samsø og Læsø Kommuner været et ønske om at udvide den statslige ø-kortordning til også at omfatte ø-kommunerne. Som tidligere nævnt indgik ønsket om en ø-kortordning i rapporten "Betalingsringen Ærø, Samsø og Læsø", som de tre kommuner udarbejdede i 2013. I denne rapport er det estimeret, at omkostningerne ved at lade øboerne sejle gratis udgør 35,5 mio. kr., inkl. overfart af personbiler. Da denne omkostningsberegning inkluderer personbiler, kan den således ikke umiddelbart indgå i en analyse af, hvad det koster at udvide den nuværende statslige ø-kortordning, som til forskel herfra alene omfatter passagerbefordring mv.

Arbejdsgruppen har forsøgt at indhente oplysninger fra ø-kommuner om antallet af øboere, der rejser med færgerne til brug for en beregning af, hvad et vil koste at indføre ø-kortordningen for ø-kommunerne.

Dette har imidlertid ikke været muligt, idet der på ruterne ikke foretages en særskilt registrering af, hvorvidt de rejsende har bopæl på øen. Der vil altså være behov for en ny dataregistrering – evt. i form af stikprøver – som det indenfor de tidsmæssige rammer for arbejdsgruppens arbejde ikke har været muligt at gennemføre.





## 5. Tilskud og finansiering

---

I dette kapitel kigges der nærmere på eksisterende tilskud og spørgsmålet om finansiering.

---

En indførelse af et landevejsprincip vil samlet set – alt efter hvilken beregningsmetode, der tages udgangspunkt i – koste i størrelsesordenen mellem 181 mio. kr. og 281 mio. kr. (eksklusiv Fanø), jf. kapitel 3.

Arbejdsgruppen har – jf. kapitel 4 – ikke kunnet beregne omkostningerne ved en evt. udvidelse af ø-kort ordningen til ø-kommunerne, idet de nødvendige data ikke foreligger.

### 5.1 Eksisterende tilskudsordninger

Med kommunalreformen i 2007 blev færgebetjeningen af de danske småøer et kommunalt anliggende. Kommuner med små øer modtager årligt et generelt tilskud – også kaldet ø-tilskuddet – fra staten til at løse denne opgave. Tilskuddet ydes i medfør af § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og udgør sammenlagt 108 mio. kr. i 2015.

Tilskuddet til kommuner med små øer ydes som et generelt tilskud, men er begrundet i de særlige udgifter, der er forbundet med at have en eller flere mindre øer som en del af kommunen, herunder særligt færgedriften.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at det årlige tilskud til kommuner med små øer blev forhøjet med 15 mio. kr. med virkning fra 2014 som led i en aftale fra 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om justering af udligningssystemet. Der blev afsat 2 mio. kr. af det forhøjede beløb til etablering af et færgesekretariat, mens det blev forudsat, at den resterende forhøjelse på 13 mio. kr. kunne bruges til finansiering af fx gratis godstransport og gratis persontransport i turistydersæsonen.

Endvidere ydes årligt et generelt tilskud til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune. Der ydes dog ikke tilskud til Fanø Kommune. Tilskuddet ydes i medfør af § 21 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Det samlede tilskud i 2015 til Læsø, Samsø og Ærø udgør 80,1 mio. kr., der bl.a. fordeles forholdsmæssigt på baggrund af antal passagerer, transport af gods og sejldistance på de færgeruter, der betjener de tre øer. Tilskuddet til Bornholm udgør 45,9 mio. kr. for 2015 og er opbygget bl.a. ved tidligere overførsler fra de kommunale og amtskommunale bloktilskud.

---

De statslige tilskud efter § 20 og § 21 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner gives som generelle tilskud, hvilket betyder, at kommunerne selv kan tilrettelægge færgedriften og den kommunale service i øvrigt efter de lokale ønsker og prioriteringer.

Herudover er der afsat 210 mio. kr. årligt til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Derudover er der i 2015 afsat 26 mio. kr. til den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø på ruten Samsø-Kalundborg.

Endelig blev der – for så vidt angår godstransport – i forbindelse med Vækstpakken fra juni 2014 afsat en ramme på 50 mio. kr. i 2015 og 125 mio. kr. årligt fra 2016 til nedsættelse af færgetakster for godstransport. Størstedelen af midlerne vil blive brugt på en 80 pct. nedsættelse af færgetaksterne for gods, eksklusiv vareafgift. På de ruter, hvor der i taksten for gods er indeholdt en vareafgift, vil den samlede takst, der betales i billetlugen blive reduceret med ca. 60 pct., da der ikke kan ydes tilskud til nedsættelse af vareafgiften. Anvendelse af de overskydende midler skal forhandles med forligspartierne bag godsinitiativet.

## 5.2 Arbejdsgruppens analyse

Arbejdsgruppens analyse af muligheder for at sikre bedre og billigere transport til og fra danske ø-kommuner og små øer for biler og personer er baseret på konkrete beregninger af, hvad det koster at indføre et landevejsprincip med udgangspunkt i to forskellige beregningsforudsætninger for et landevejsprincip.

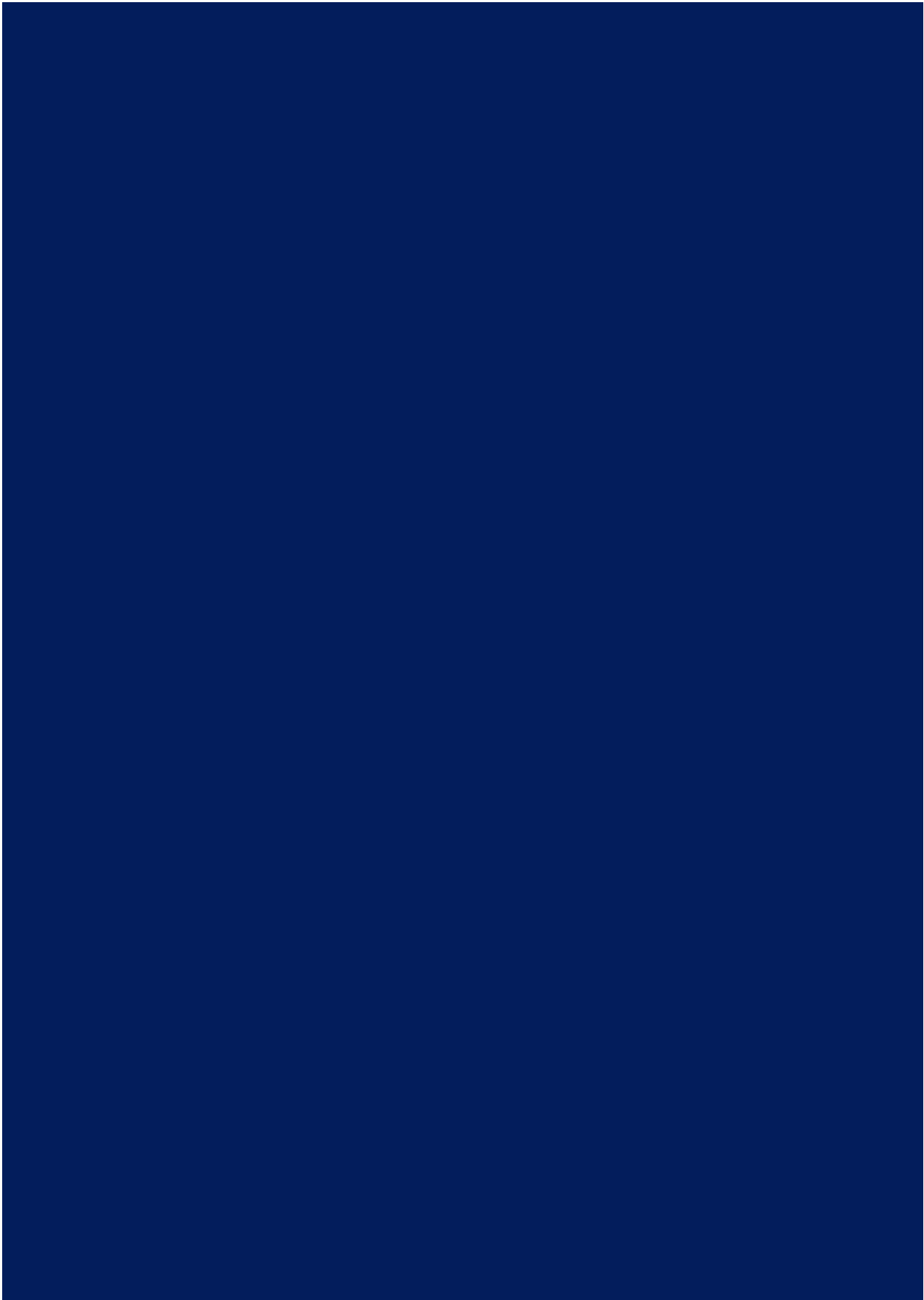
En indførelse af et landevejsprincip vil medføre et finansieringsbehov på i størrelsesordenen mellem 181 mio. kr. og 281 mio. kr. årligt (eksklusiv Fanø).

En evt. indførelse af et landevejsprincip, vil for de ikke statslige ruter kunne ske gennem et tilskud til kommuner med små øer samt til Læsø, Ærø, Samsø (kommunal rute) og Fanø Kommuner. Da trafikken på de statslige ruter udføres i henhold til kontrakter indgået ved udbud, gælder der i dag faste vilkår for billettyper og billetpriser. Det sætter nogle begrænsninger for hvilke ændringer, der kan laves til kontrakten indenfor den enkelte kontraktperiode. Af taleretligt er det ikke muligt uden videre at kræve en ændring af billetstrukturen, og udbudsretligt vil der være grænser for, hvor store ændringerne må være i eksisterende kontrakter. Derimod vil reducerede færgetakster kunne indarbejdes i kommende kontrakter som krav i forbindelse med udbud.

Arbejdsgruppen har videre søgt at belyse, hvad det vil koste at udvide ø-kort ordningen til beboerne på ø-kommunerne, men har måttet konstatere, at det ikke er muligt at fremskaffe de nødvendige data til brug for en sådan.

Endelig indgår det i kommissoriet, at arbejdsgruppen skal se på mulige finansieringsmodeller. Set i lyset af størrelsesordenen af den beregnede omkostning ved at indføre et landevejsprincip, konstaterer arbejdsgruppen, at en evt. indførelse af et landsvejsprincip kun kan ske, såfremt der politisk prioriteres midler hertil.

Det skal i forlængelse heraf bemærkes, at borgmestrene fra ø-kommunerne som nævnt fremførte et ønske om nogle samfundsøkonomiske beregninger over indtægter og udgifter ved en indførelse af et landevejsprincip. Dette har imidlertid ligget uden for arbejdsgruppens kommissorium. Arbejdsgruppen har noteret, at der på mødet med borgmestrene fra de fem ø-kommuner blev givet udtryk for, at ø-kommunerne prioriterer et landevejsprincip højere end en ø-kortordning.



## 6. Bilag

---

I dette kapitel vises de indberettede data fra kommuner og færgeselskaber til brug for analysen.

---

I nedenstående tabeller er vist indberetningerne fra kommuner og operatører vedrørende antal af passager fordelt på billettyper samt omsætningen for disse billettyper. Derudover vises tabeller med beregninger for hver enkelt færgerute for omsætning og tilskudsbehov ved de forskellige præmisser for beregninger af et landevejsprincip.

I de tilfælde, hvor der ikke er opgivet data er der angivet "-" i tabellerne. I tilfælde, hvor beregningerne viser et negativt tilskudsbehov er tilskudsbehovet fastsat til nul og angives med værdien "0".

I de tilfælde, hvor tilskudsbeløbet er under 1.000 kr. angives værdien "0" idet beregningerne vises i hele tal, uden decimaler.

For Langeland Kommunes rute til Strynø gælder, at arbejdsgruppen har fået oplyst data for 2014. Det skyldes, at ruten indtil efteråret 2013 blev besejlet af en privat operatør på vegne af Langeland Kommune.

Tabel 6.1

Billetterpriser ved indførelse af et landevejsprincip ved salg af enkeltbilletter i kr. ved anvendelse af taksterne i tabel 3.1. (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Sejla-stand i km	Passage-rer	Biler	Cykler	Motor-cykler, knallerter m.v.	Busser	Cam-pingvog-ne
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	19	24,13	68,78	24,13	34,39	116,09	68,78
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	4	5,08	14,48	5,08	7,24	24,44	14,48
Holbæk	Orø-Holbæk	6	7,62	21,72	7,62	10,86	36,66	21,72
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	1	0,89	2,53	0,89	1,27	4,28	2,53
Slagelse	Agersø-Stignæs	3	3,56	10,14	3,56	5,07	17,11	10,14
Slagelse	Omø-Stignæs	11	14,10	40,18	14,10	20,09	67,82	40,18
Lolland	Fejø-Kragenæs	3	3,81	10,86	3,81	5,43	18,33	10,86
Lolland	Femø-Kragenæs	14	17,78	50,68	17,78	25,34	85,54	50,68
Lolland	Askø-Bandholm	7	8,26	23,53	8,26	11,77	39,72	23,53
Assens	Baagø-Assens	7	8,64	24,62	8,64	12,31	41,55	24,62
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	4	4,45	12,67	4,45	6,34	21,39	12,67
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	11	13,97	39,82	13,97	19,91	67,21	39,82
Langeland	Strynø-Rudkøbing	8	9,53	27,15	9,53	13,58	45,83	27,15
Svendborg	Hjortø-Svendborg	15	19,05	54,30	19,05	27,15	91,65	54,30
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	20	25,40	72,40	25,40	36,20	122,20	72,40
Haderslev	Aarø-Aarøsund	1	1,65	4,71	1,65	2,35	7,94	4,71
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	3	3,18	9,05	3,18	4,53	15,28	9,05
Horsens	Endelave-Snaptun	17	21,59	61,54	21,59	30,77	103,87	61,54
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	1	1,27	3,62	1,27	1,81	6,11	3,62
Struer	Venø-Kleppen	0	0,38	1,09	0,38	0,54	1,83	1,09
Norddjurs	Anholt-Grenaa	52	66,29	188,96	66,29	94,48	318,94	188,96
Odder	Tunø-Hou	13	16,51	47,06	16,51	23,53	79,43	47,06
Skive	Fur-Branden	1	0,89	2,53	0,89	1,27	4,28	2,53
Aalborg	Egholm-Aalborg	1	0,64	1,81	0,64	0,91	3,06	1,81
Ærø	Birkholm-Marstal	9	10,80	30,77	10,80	15,39	51,94	30,77
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	23	28,58	81,45	28,58	40,73	137,48	81,45
Ærø	Søby-Faaborg	18	22,35	63,71	22,35	31,86	107,54	63,71

Ærø	Søby-Fynshav	19	24,26	69,14	24,26	34,57	116,70	69,14
Læsø	Læsø-Frederikshavn	28	35,18	100,27	35,18	50,14	169,25	100,27
Samsø	Hou-Samsø	21	26,04	74,21	26,04	37,11	125,26	74,21
Samsø	Samsø-Kalundborg	41	51,94	148,06	51,94	74,03	249,90	148,06
Bornholm	Rønne-Ystad	70	88,90	253,40	88,90	126,70	427,70	253,40
Bornholm	Rønne-Køge	170	215,90	615,40	215,90	307,70	1.038,70	615,40

Anm.: Beregnet jf. taksterne i tabel 3.1.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.2

Indtægt ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil i 1.000 kr. (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Passage- rer	Biler	Cykler	Motor- cykler, knallerter m.v.	Busser	Camping- vogne	I alt
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	147	2.106	65	10	2	5	2.336
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	86	8	0	0	-	-	94
Holbæk	Orø-Holbæk	281	496	123	16	1	1	918
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	0	515	3	1	2	3	525
Slagelse	Agersø-Stignæs	227	153	4	1	0	1	387
Slagelse	Omø-Stignæs	444	286	8	2	0	1	742
Lolland	Fejø-Kragenæs	0	869	7	1	1	1	878
Lolland	Femø-Kragenæs	19	904	15	1	2	4	945
Lolland	Askø-Bandholm	0	416	1	0	0	0	418
Assens	Baagø-Assens	111	81	15	1	0	2	209
Faaborg- Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	51	0	5	-	-	-	56
Faaborg- Midtfyn	Lyø-Avernakø- Faaborg	486	619	138	3	1	14	1.261
Langeland	Strynø-Rudkøbing	302	405	90	1	-	0	798
Svendborg	Hjortø-Svendborg	17	10	197	-	-	0	223
Svendborg	Skarø-Drejø- Svendborg	382	723	59	2	-	3	1.168
Haderslev	Aarø-Aarø Sund	59	200	7	0	0	2	269
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	12	10	0	-	-	-	22
Horsens	Endelave-Snaptun	311	1.023	47	4	0	3	1.389
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	110	2	3	-	-	-	115
Struer	Venø-Kleppen	0	119	2	-	9	0	131
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.532	269	194	-	-	-	1.995
Odder	Tunø-Hou	743	19	16	0	-	-	778
Skive	Fur-Branden	102	543	-	2	7	8	661
Aalborg	Egholm-Aalborg	25	49	-	0	0	-	75
Ærø	Birkholm-Marstal	14	-	-	-	-	-	14
Ærø	Ærøskøbing- Svendborg	1.539	9.659	336	89	36	55	11.714
Ærø	Søby-Faaborg	120	1.146	40	12	4	8	1.330
Ærø	Søby-Fynshav	122	1.649	71	20	4	20	1.887



Læsø	Læsø-Frederikshavn	3.166	6.605	278	29	26	53	10.156
Samsø	Hou-Samsø	2.276	8.833	238	89	49	-	11.484
Samsø	Samsø-Kalundborg	2.271	6.333	186	65	17	59	8.932
Bornholm	Rønne-Ystad	50.098	73.264	443	633	583	-	125.020
Bornholm	Rønne-Køge	5.494	8.014	931	180	62	-	14.680
<b>I alt</b>		<b>70.548</b>	<b>125.328</b>	<b>3.524</b>	<b>1.162</b>	<b>806</b>	<b>244</b>	<b>201.611</b>

Anm.: Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.3

Øget tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil i 1.000 kr. (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Passage- rer	Biler	Cykler	Motor- cykler, knallerter m.v.	Busser	Camping- vogne	I alt
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	2.924	227	24	4	-	23	3.203
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	449	51	0	0	-	-	500
Holbæk	Orø-Holbæk	64	127	0	7	10	2	210
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	4.482	3.654	27	15	39	32	8.249
Slagelse	Agersø-Stignæs	509	1.035	22	5	3	26	1.601
Slagelse	Omø-Stignæs	352	869	10	2	1	8	1.143
Lolland	Fejø-Kragenæs	1.604	713	8	5	14	10	2.354
Lolland	Femø-Kragenæs	868	0	0	1	8	9	886
Lolland	Askø-Bandholm	510	0	1	1	3	1	516
Assens	Baagø-Assens	528	0	0	0	0	0	528
Faaborg- Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	222	0	15	-	-	-	237
Faaborg- Midtfyn	Lyø-Avernakø- Faaborg	1.773	683	0	9	8	22	2.495
Langeland	Strynø-Rudkøbing	814	356	0	1	-	0	1.171
Svendborg	Hjortø-Svendborg	29	5	0	-	-	0	34
Svendborg	Skarø-Drejø- Svendborg	935	0	9	2	-	6	953
Haderslev	Aarø-Aarøsund	1.287	690	34	2	1	0	2.015
Aabenraa	Barsø-Barsø- Landing	196	133	3	-	-	-	333
Horsens	Endelave-Snaptun	1.506	0	21	1	0	0	1.528
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	671	464	0	-	-	-	1.135
Struer	Venø-Kleppen	98	1.583	48	9	61	3	1.803
Norddjurs	Anholt-Grenaa	2.503	256	30	-	-	-	2.789
Odder	Tunø-Hou	1.567	185	9	1	-	-	1.761
Skive	Fur-Branden	947	1.454	-	10	26	26	2.463
Aalborg	Egholm-Aalborg	417	93	-	2	1	-	514
Ærø	Birkholm-Marstal	32	15	-	-	-	-	47
Ærø	Ærøskøbing- Svendborg	27.883	4.564	0	0	22	85	32.553
Ærø	Søby-Faaborg	3.117	972	0	2	4	18	4.113

Ærø	Søby-Fynshav	4.031	1.212	0	3	4	41	5.290
Læsø	Læsø- Frederikshavn	13.825	2.751	0	59	70	311	17.017
Samsø	Hou-Samsø	4.364	20.470	-	-	267	-	25.101
Samsø	Samsø-Kalundborg	1.378	8.680	-	-	-	-	10.057
Bornholm	Rønne-Ystad og Rønne-Køge	-	-	-	-	-	-	147.857
<b>I alt</b>		<b>79.886</b>	<b>51.242</b>	<b>262</b>	<b>143</b>	<b>543</b>	<b>623</b>	<b>280.556</b>

Anm.: For nogle ruter er omsætningen for motorcykler, campingvogne og busser en del af omsætningen for biler og indgår således i tilskudsberegningen for biler.

Afvielser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.4

Indtægt ved indførelse af et landevejsprincip med hvor bil er ekskl. personer i bilen i 1.000 kr. (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Passagerer	Biler	Cykler	Motorcykler, knallerter m.v.	Busser	Campingvogne	I alt
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	1.223	2.106	65	10	2	5	3.411
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	78	8	0	0	-	-	86
Holbæk	Orø-Holbæk	290	496	123	16	1	1	927
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	88	515	3	1	2	3	612
Slagelse	Agersø-Stignæs	285	153	4	1	0	1	445
Slagelse	Omø-Stignæs	581	286	8	2	0	1	879
Lolland	Fejø-Kragenæs	439	869	7	1	1	1	1.318
Lolland	Femø-Kragenæs	686	904	15	1	2	4	1.612
Lolland	Askø-Bandholm	282	416	1	0	0	0	701
Assens	Baagø-Assens	150	81	15	1	0	2	248
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	12	0	5	-	-	-	17
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	615	619	138	3	1	14	1.389
Langeland	Strynø-Rudkøbing	657	405	98	1	-	0	1.161
Svendborg	Hjortø-Svendborg	19	10	-	-	-	-	29
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	737	723	59	2	-	3	1.523
Haderslev	Aarø-Aarøsund	139	200	7	0	0	2	349
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	20	10	0	-	-	-	30
Horsens	Endelave-Snaptun	1.209	1.023	47	4	0	3	2.287
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	64	2	3	-	-	-	69
Struer	Venø-Kleppen	48	119	2	-	9	0	179
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.547	269	194	-	-	-	2.010
Odder	Tunø-Hou	758	19	16	0	-	-	793
Skive	Fur-Branden	577	543	-	2	7	8	1.137
Aalborg	Egholm-Aalborg	52	49	-	0	0	-	102
Ærø	Birkholm-Marstal	14	-	-	-	-	-	14
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	10.011	9.659	336	89	36	55	20.186
Ærø	Søby-Faaborg	1.125	1.146	40	12	4	8	2.335

Ærø	Søby-Fynshav	1.569	1.649	71	20	4	20	3.334
Læsø	Læsø- Frederikshavn	8.959	6.605	278	29	26	53	15.949
Samsø	Hou-Samsø	10.023	8.833	238	89	49	-	19.231
Samsø	Samsø-Kalundborg	7.826	6.333	186	65	17	59	14.486
Bornholm	Rønne-Ystad	114.355	73.264	443	633	583	-	189.278
Bornholm	Rønne -Køge	12.522	8.014	931	180	62	-	21.709
<b>I alt</b>		<b>176.959</b>	<b>125.328</b>	<b>3.336</b>	<b>1.162</b>	<b>806</b>	<b>243</b>	<b>307.834</b>

Anm.: Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.5

Øget tilskudsbehov ved indførelse af et landevejsprincip hvor bil er ekskl. personer i bilen i 1.000 kr. (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Passagerer	Biler	Cykler	Motorcykler, knallerter m.v.	Busser	Campingvogne	I alt
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	1.849	227	24	4	0	23	2.128
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	457	51	0	0	-	-	508
Holbæk	Orø-Holbæk	56	127	0	7	10	2	202
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	4.229	3.654	27	15	39	32	7.997
Slagelse	Agersø-Stignæs	452	1.035	22	5	3	26	1.543
Slagelse	Omø-Stignæs	215	869	10	2	1	8	1.106
Lolland	Fejø-Kragenæs	1.016	713	8	5	14	10	1.766
Lolland	Femø-Kragenæs	201	0	0	1	8	9	219
Lolland	Askø-Bandholm	190	0	1	1	3	1	196
Assens	Baagø-Assens	489	0	0	0	0	0	489
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	261	0	15	-	-	-	276
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	1.644	683	0	9	8	22	2.366
Langeland	Strynø-Rudkøbing	459	356	0	1	-	0	816
Svendborg	Hjortø-Svendborg	26	5	-	-	-	-	31
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	581	0	9	2	-	6	598
Haderslev	Aarø-Aarøsund	1.207	690	34	2	1	0	1.935
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	187	133	3	-	-	-	324
Horsens	Endelave-Snaptun	609	0	21	1	0	0	631
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	717	464	0	-	-	-	1.182
Struer	Venø-Kleppen	36	1.583	48	9	61	3	1.741
Norrdjurs	Anholt-Grenaa	2.488	256	30	-	-	-	2.774
Odder	Tunø-Hou	1.552	185	9	1	-	-	1.747
Skive	Fur-Branden	471	1.454	-	10	26	26	1.987
Aalborg	Egholm-Aalborg	390	93	-	2	1	-	486
Ærø	Birkholm-Marstal	32	15	-	-	-	-	47
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	19.411	4.564	0	0	22	85	24.081
Ærø	Søby-Faaborg	2.112	972	0	2	4	18	3.108

Ærø	Søby-Fynshav	2.584	1.212	0	3	4	41	3.843
Læsø	Læsø-Frederikshavn	8.032	2.751	0	59	70	311	11.223
Samsø	Hou-Samsø	0	20.470	-	-	267	-	20.737
Samsø	Samsø-Kalundborg	0	8.680	-	-	-	-	8.680
Bornholm	Rønne-Ystad og Rønne-Køge	-	-	-	-	-	-	76.571
<b>I alt</b>		<b>51.955</b>	<b>51.242</b>	<b>262</b>	<b>143</b>	<b>543</b>	<b>623</b>	<b>181.339</b>

Anm.: Afvigelser i summering skyldes afrunding

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.6

Indberetninger af antal passagerer og omsætning i 1.000 kr. af billetter til passagerer (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Passage-	Passage-	Passage-	Omsæt-	Omsæt-	Omsæt-
		rer	rer	rer	ning	ning	ning
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	81	81	86	3.381	3.030	2.804
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	19	18	18	571	498	536
Holbæk	Orø-Holbæk	95	89	98	342	313	382
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	302	321	346	4.113	4.259	4.579
Slagelse	Agersø-Stignæs	102	105	98	688	765	758
Slagelse	Omø-Stignæs	50	50	48	854	761	773
Lolland	Fejø-Kragenæs	159	162	162	1.282	1.561	1.521
Lolland	Femø-Kragenæs	45	47	45	791	924	947
Lolland	Askø-Bandholm	39	40	40	353	524	541
Assens	Baagø-Assens	21	21	21	622	648	646
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	11	12	11	236	273	309
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	77	70	74	2.406	2.146	2.226
Langeland	Strynø-Rudkøbing	-	-	69	-	-	1.116
Svendborg	Hjørtø-Svendborg	-	-	1	-	-	45
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	39	40	41	-	-	1.317
Haderslev	Aarø-Aarø Sund	139	138	149	1.277	1.235	1.528
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	7	6	6	221	201	200
Horsens	Endelave-Snaptun	55	57	56	1.831	1.841	1.782
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	87	86	90	854	774	828
Struer	Venø-Kleppen	237	234	243	84	85	83
Norddjurs	Anholt-Grenaa	28	26	26	4.201	3.949	3.956
Odder	Tunø-Hou	48	44	46	2.374	2.272	2.283
Skive	Fur-Branden	721	718	511	159	1.334	1.652



Aalborg	Egholm-Aalborg	113	99	111	397	432	498
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	1	-	-	46
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	293	304	454	29.091	28.938	30.236
Ærø	Søby-Faaborg	79	38	34	5.107	2.365	2.240
Ærø	Søby-Fynshav	64	66	64	4.137	4.107	4.216
Læsø	Læsø-Frederikshavn	263	253	248	17.078	16.850	17.045
Samsø	Hou-Samsø	385	387	383	6.467	7.308	6.147
Samsø	Samsø-Kalundborg	155	149	148	-	-	3.500
Bornholm	Rønne-Ystad	1.261	1.310	1.288	-	-	-
Bornholm	Rønne-Køge	57	60	57	-	-	-

Anm.: For Svendborg Kommunes rute Svendborg -Hjørtø er oplyst data for 2014. Det er estimeret, at 300 af de rejsende er øboere.

For Langeland Kommunes rute Langeland-Strynø er oplyst data for 2014.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 6.7**  
**Indberetninger af antal biler og omsætning i 1.000 kr. af billetter til biler (2015-niveau)**

		Biler	Biler	Biler	Omsætning	Omsætning	Omsætning
Kommune	Færgerute	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	29.984	30.315	31.566	2.453	2.367	2.180
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	625	447	556	56	43	77
Holbæk	Orø-Holbæk	24.314	21.497	22.697	613	604	651
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	192.200	201.876	215.741	3.967	4.147	4.393
Slagelse	Agersø-Stignæs	15.429	15.447	14.386	1.146	1.231	1.186
Slagelse	Omø-Stignæs	7.236	7.249	6.899	1.140	1.199	1.128
Lolland	Fejøl-Kragenæs	79.422	82.503	78.223	1.741	1.524	1.482
Lolland	Femø-Kragenæs	17.769	18.844	16.916	494	497	464
Lolland	Askø-Bandholm	17.716	16.491	18.859	95	128	141
Assens	Baagø-Assens	3.227	3.276	3.339	-	-	-
Faaborg- Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	8	7	9	-	-	-
Faaborg- Midtfyn	Lyø-Avermakø- Faaborg	15.422	14.763	16.432	1.317	1.231	1.357
Langeland	Strynø-Rudkøbing	-	-	14.902	-	-	760
Svendborg	Hjortø-Svendborg	175	175	175	-	-	15
Svendborg	Skarø-Drejøl- Svendborg	9.000	11.000	9.962	552	603	451
Haderslev	Aarø-Aarøsund	43.048	41.220	43.106	913	840	916
Aabenraa	Barsø-Barsø- Landing	1.196	1.015	1.021	149	140	140
Horsens	Endelave-Snaptun	16.952	17.188	15.748	641	657	640
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	422	420	434	517	475	472
Struer	Venø-Kleppen	109.712	107.802	111.486	1.708	1.668	1.730
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.339	1.492	1.439	497	532	546
Odder	Tunø-Hou	434	372	408	210	196	205
Skive	Fur-Branden	216.001	214.632	212.036	2.882	1.147	1.961
Aalborg	Egholm-Aalborg	27.212	27.864	26.932	117	136	175
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	-	-	-	15
Ærø	Ærøskøbing- Svendborg	116.126	121.459	118.194	13.214	13.902	15.556
Ærø	Søby-Faaborg	28.431	13.936	11.580	3.235	1.595	1.524
Ærø	Søby-Fynshav	23.025	24.738	23.807	2.620	2.832	3.133

Læsø	Læsø- Frederikshavn	66.658	66.157	64.793	9.401	9.358	9.308
Samsø	Hou-Samsø	119.383	119.513	118.177	28.317	29.689	29.903
Samsø	Samsø- Kalundborg	43.893	42.147	42.285	-	-	14.400
Bornholm	Rønne-Ystad	282.591	292.246	292.529	-	-	-
Bornholm	Rønne-Køge	12.441	13.237	13.388	-	-	-

Anm.: For Samsø ruten Hou Samsø bemærkes, at bilproduktet på overfarten inkluderer som standard 5 passagerer i prisen. Dog har de fastboende haft et særligt rabatteret produkt med bil inkl. fører. I de tilfælde, hvor man som fastboende har haft medpassagerer i bilen, har man betalt ekstra billetter for disse. Denne omsætning er registreret som passageromsætning og er oplyst herunder.

For Svendborg Kommunes rute Svendborg -Hjortø er oplyst data for 2014.

For Langeland Kommunes rute Langeland-Strynø er oplyst data for 2014.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 6.8**  
**Indberetninger af antal cykler og omsætning i 1.000 kr. af billetter til cykler (2015-niveau)**

		Cyklar	Cyklar	Cyklar	Omsætning	Omsætning	Omsætning
Kommune	Færgerute	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	2.794	2.250	3.082	92	75	101
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	34	42	64	-	-	-
Holbæk	Orø-Holbæk	16.111	15.775	16.590	42	41	40
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	3.273	3.605	4.807	26	28	37
Slagelse	Agersø-Stignæs	1.169	1.269	1.311	25	27	28
Slagelse	Omø-Stignæs	648	660	482	20	21	15
Lolland	Fejø-Kragenæs	-	1.836	1.903	-	15	16
Lolland	Femø-Kragenæs	-	758	906	-	6	7
Lolland	Askø-Bandholm	-	318	17	-	3	3
Assens	Baagø-Assens	1.997	1.544	1.762	-	-	-
Faaborg-Middfyn	Bjørnø-Faaborg	1.100	1.142	1.073	19	20	20
Faaborg-Middfyn	Lyø-Avermakø-Faaborg	10.146	9.420	10.102	69	63	67
Langeland	Strynø-Rudkøbing	-	-	10.325	-	-	27
Svendborg	Hjørtø-Svendborg	-	-	-	-	-	-
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	1.566	1.151	4.202	47	33	122
Haderslev	Aarø-Aarø Sund	3.996	3.946	4.852	38	33	52
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	102	157	138	3	4	4
Horsens	Endelave-Snaptun	2.024	2.278	2.224	63	69	71
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	2.100	2.100	3.000	-	-	-
Struer	Venø-Kleppen	5.792	5.488	6.670	49	47	55
Norddjurs	Anholt-Grenaa	3.300	2.526	2.939	258	194	219
Odder	Tunø-Hou	1.720	366	854	28	21	27
Skive	Fur-Branden	-	-	-	-	-	-
Aalborg	Egholm-Aalborg	-	-	-	-	-	-
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	-	-	-	-
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	12.266	11.944	11.070	183	181	183
Ærø	Søby-Faaborg	2.858	980	1.566	43	15	26
Ærø	Søby-Fynshav	2.918	3.002	2.832	44	46	46

Læsø	Læsø-Frederikshavn	8.652	7.680	7.368	206	197	235
Samsø	Hou-Samsø	8.593	9.087	9.693	-	-	-
Samsø	Samsø-Kalundborg	3.811	3.422	3.500	-	-	-
Bornholm	Rønne-Ystad	4.877	4.662	5.417	-	-	-
Bornholm	Rønne-Køge	4.412	4.499	4.022	-	-	-

Anm.: For Lolland Kommune indgår også omsætningen for knallerter.

For Skive Kommunes rute Fur-Branden er oplyst, at cykler er gratis.

For Langeland Kommunes rute Langeland-Strynø er oplyst data for 2014. For Samsø ruten Hou Samsø gælder, at omsætning for cykler indgår sammen med bilindtægter og kan således ikke udledes herfra. Der er derfor ikke udfyldt noget i denne kategori.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.9

Indberetninger af antal motorcykler, knallerter m.v. og omsætning i 1000 kr. af billetter til antal motorcykler, knallerter m.v. (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Motorcykler, knallerter m.v. 2011	Motorcykler, knallerter m.v. 2012	Motorcykler, knallerter m.v. 2013	Omsætning 2011	Omsætning 2012	Omsætning 2013
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	296	176	358	17	8	17
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	22	25	20	-	-	-
Holbæk	Orø-Holbæk	1.270	1.751	1.350	23	23	23
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	1.167	840	819	19	16	16
Slagelse	Agersø-Stignæs	216	236	221	6	7	6
Slagelse	Omø-Stignæs	80	86	85	3	4	4
Lolland	Fejø-Kragenæs	-	100	108	-	5	5
Lolland	Femø-Kragenæs	-	48	38	-	3	2
Lolland	Askø-Bandholm	-	46	17	-	2	1
Assens	Baagø-Assens	36	43	59	-	-	-
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	-	-	-	-	-	-
Faaborg-Midtfyn	Ljø-Avernakø-Faaborg	108	166	104	10	15	9
Langeland	Strynø-Rudkøbing	-	-	62	-	-	2
Svendborg	Hjørtø-Svendborg	-	-	-	-	-	-
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	50	53	50	4	4	4
Haderslev	Aarø-Aarø Sund	144	162	238	2	2	4
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	-	-	-	-	-	-
Horsens	Endelave-Snaptun	194	136	102	7	5	4
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	-	-	-	-	-	-
Struer	Venø-Kleppen	-	-	-	11	8	9
Norddjurs	Anholt-Grenaa	-	-	-	-	-	-
Odder	Tunø-Hou	4	24	30	-	1	1

Skive	Fur-Branden	1.443	1.432	1.558	2	13	22
Aalborg	Egholm-Aalborg	-	148	148	-	2	3
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	-	-	-	-
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	2.272	2.526	1.788	88	97	70
Ærø	Søby-Faaborg	632	164	300	25	6	11
Ærø	Søby-Fynshav	530	586	622	20	23	25
Læsø	Læsø-Frederikshavn	610	546	571	82	100	81
Samsø	Hou-Samsø	2.727	2.113	2.348	-	-	-
Samsø	Samsø-Kalundborg	1.067	731	842	-	-	-
Bornholm	Rønne-Ystad	5.064	4.751	5.177	-	-	-
Bornholm	Rønne-Køge	610	533	614	-	-	-

Anm.: For Lolland Kommune indgår kun motorcykler, da knallerter indgår under omsætningen for cykler.

For Samsø ruten Hou Samsø gælder, at omsætning for motorcykler og knallerter indgår sammen med bilindtægter og kan således ikke udledes herfra.

For Svendborg Kommunes rute Svendborg -Hjortø er oplyst data for 2014.

For Langeland Kommunes rute Langeland-Strynø er oplyst data for 2014.

For Norddjurs Kommunes rute Anholt-Grenaa indgår omsætningen for motorcykler, knallerter mv. i omsætningen for biler.

For Ærø-ruterne er der i beregningerne anvendt omsætningstallene for 2013. For 2011 og 2012 er der taget højde for prisstigningerne samt udsvingene i overførselstallene.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 6.10

Indberetninger af antal busser og omsætning i 1.000 kr. af billetter til busser (2015-niveau)

Kommune	Færgerute	Busser			Omsætning		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	24	14	20	-	-	-
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	-	-	-	-	-	-
Holbæk	Orø-Holbæk	12	28	41	6	14	13
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	373	552	611	30	46	48
Slagelse	Agersø-Stignæs	5	13	5	3	5	2
Slagelse	Omø-Stignæs	3	1	2	1	1	2
Lolland	Fejø-Kragenæs	27	47	27	12	20	11
Lolland	Femø-Kragenæs	-	11	26	-	5	14
Lolland	Askø-Bandholm	9	11	5	4	5	2
Assens	Baagø-Assens	-	-	4	-	-	-
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	-	-	-	-	-	-
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	14	12	18	9	7	10
Langeland	Strynø-Rudkøbing	-	-	-	-	-	-
Svendborg	Hjortø-Svendborg	-	-	-	-	-	-
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	-	-	-	-	-	-
Haderslev	Aarø-Aarø Sund	16	12	18	1	1	1
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	-	-	-	-	-	-
Horsens	Endelave-Snaptun	-	-	2	-	-	-
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	-	-	-	-	-	-
Struer	Venø-Kleppen	5.090	4.954	4.822	74	70	68
Norddjurs	Anholt-Grenaa	-	-	-	-	-	-
Odder	Tunø-Hou	-	-	-	-	-	-
Skive	Fur-Branden	449	472	3.701	34	26	38



Aalborg	Egholm-Aalborg	-	28	32	-	1	2
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	-	-	-	-
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	242	276	262	43	64	66
Ærø	Søby-Faaborg	58	30	23	10	7	6
Ærø	Søby-Fynshav	53	27	32	10	6	8
Læsø	Læsø-Frederikshavn	159	158	146	99	96	94
Samsø	Hou-Samsø	331	421	414	105	408	434
Samsø	Samsø-Kalundborg	76	69	56	-	-	-
Bornholm	Rønne-Ystad	1.337	1.480	1.271	-	-	-
Bornholm	Rønne-Køge	47	77	55	-	-	-

Anm.: For Kalundborg ruten Havnsø Sejerø bemærkes, at omsætningen for busser ikke kan opgøres, da det ikke registreres særskilt og da prisen er afhængig af bussens længde.

For Langeland Kommunes rute Langeland-Strynø er oplyst data for 2014.

For Hedensted Kommunes rute Hjarnø Snaptun indgår antal samt omsætning vedr. busser i opgørelsen af biler.

For Norddjurs Kommunes rute Anholt-Grenaa indgår antal samt omsætning vedr. busser i opgørelsen af biler.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

**Tabel 6.11****Indberetninger af antal campingvogne og omsætning i 1.000 kr. af billetter til campingvogne (2015-niveau)**

Kommune	Færgerute	Camping- vogne	Camping- vogne	Camping- vogne	Omsæt- ning	Omsæt- ning	Omsæt- ning
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	58	80	73	21	33	30
Kalundborg	Havnsø- Nekselø	-	-	-	-	-	-
Holbæk	Orø-Holbæk	42	66	57	2	4	3
Holbæk	Orø-Hammer Bakke	1.013	1.268	1.133	32	38	34
Slagelse	Agersø- Stignæs	85	83	79	21	34	25
Slagelse	Omø-Stignæs	26	21	30	7	10	9
Lolland	Fejø- Kragenæs	-	74	77	-	11	11
Lolland	Femø- Kragenæs	-	82	94	-	12	14
Lolland	Askø- Bandholm	-	-	8	-	-	1
Assens	Baagø-Assens	80	72	61	-	-	-
Faaborg- Midtfyn	Bjørnø- Faaborg	-	-	-	-	-	-
Faaborg- Midtfyn	Lyø-Avernakø- Faaborg	354	358	324	37	38	33
Langeland	Strynø- Rudkøbing	-	-	9	-	-	-
Svendborg	Hjørtø- Svendborg	-	-	-	-	-	-
Svendborg	Skarø-Drejø- Svendborg	62	36	12	16	9	2
Haderslev	Aarø- Aarø Sund	442	430	556	-	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø- Landing	-	-	-	-	-	-
Horsens	Endelave- Snaptun	46	41	43	-	-	-
Hedensted	Hjarnø- Snaptun	-	-	-	-	-	-
Struer	Venø-Kleppen	308	210	240	4	3	3
Norddjurs	Anholt-Grenaa	-	-	-	-	-	-
Odder	Tunø-Hou	-	-	-	-	-	-

Skive	Fur-Branden	4.217	4.324	1.431	13	31	58
Aalborg	Egholm-Aalborg	-	-	-	-	-	-
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	-	-	-	-
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	611	723	674	126	150	141
Ærø	Søby-Faaborg	184	74	114	37	16	24
Ærø	Søby-Fynshav	253	329	298	52	68	63
Læsø	Læsø-Frederikshavn	581	493	502	405	330	357
Samsø	Hou-Samsø	-	-	-	-	-	-
Samsø	Samsø-Kalundborg	345	367	491	-	-	-
Bornholm	Rønne-Ystad	-	-	-	-	-	-
Bornholm	Rønne-Køge	-	-	-	-	-	-

Anm.: For Hedensted Kommunes rute Hjarnø Snaptun indgår opgørelsen af campingvogne sammen med opgørelsen af biler.

For Norddjurs Kommunes rute Anholt-Grenaa indgår omsætningen for campingvogne i omsætningen for biler.

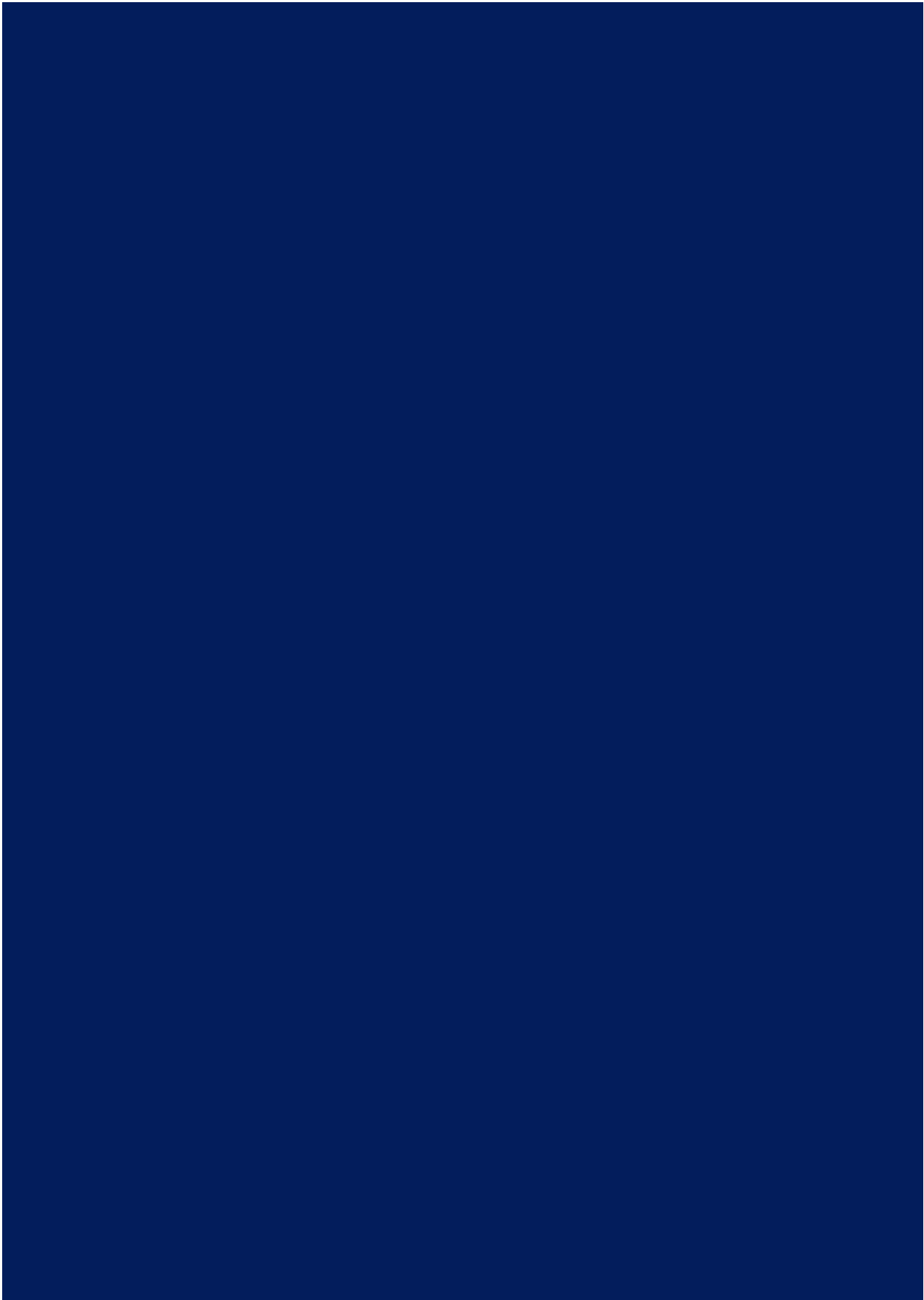
For Langeland Kommunes rute Langeland-Strynø er oplyst data for 2014

For Ærø-ruterne er der i beregningerne anvendt omsætningstallene for 2013. For 2011 og 2012 er der taget højde for prisstigningerne samt udsvingene i overførselstallene.

For Læsø Kommune gælder, at der ikke er campingvognsbilletter, kun billetter til påhæng. Det er ikke muligt at se, hvor mange af påhæng der er campingvogne og hvor mange der er små trailere på personbiler. Der er opgivet alle påhæng over 4 meter.

For Samsø ruten Hou-Samsø bemærkes, at bilproduktet på overfarten sælges enten med eller uden campingvogn. Rederiet opgør således ikke den specifikke omsætning fra campingvogne. Der er derfor ikke udfyldt noget i denne kolonne.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet



## 7. Litteraturliste

---

Her findes de rapporter mv., der er henvist til i analysen.

---

"Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder" af Anne Kaag Andersen m.fl., AKF forlaget, december 2003

"Betalingsringen. Ærø, Læsø og Samsø" af Jess Jessen-Klixbüll, juni 2013:  
<http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/kou/bilag/124/1260904.pdf>

"Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm", Transportministeriet, juni 2014:  
<http://www.trm.dk/da/publikationer/2014/rapport-for-den-fremtidige-faergebetjening-af-bornholm>

"Scottish Government. Assessment of the Impacts of the Road Equivalent Tariff Pilot" Draft Final Report. Halcrow Group Limited, March 2011:  
[www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/935/0115577.doc](http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/935/0115577.doc)

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