

AUGUST 2026
LOLLAND KOMMUNE

ANALYSE AF FÆRGEDRIFTEN I LOLLAND KOMMUNE

RAPPORT

AUGUST 2026
LOLLAND KOMMUNE

ANALYSE AF FÆRGEDRIFTEN I LOLLAND KOMMUNE

RAPPORT

PROJEKTNR.

A304907

DOKUMENTNR.

1

VERSION

3.1

UDGIVELSES DATO

03-08-2026

BESKRIVELSE

Rapport

UDARBEJDET

OSLE, POS

KONTROLLERET

OLEK

GODKENDT

OLEK

INDHOLD

1	Indledning og baggrund	7
1.1	Baggrund	7
1.2	Rapportens opbygning	7
2	Resumé	9
3	Færgedriften i Lolland Kommune i dag	11
3.1	Færgedriften i Lolland Kommune	11
3.2	Økonomisk analyse af færgedriften	14
3.3	Færgedriften i Lolland Kommune, sammenlignet med andre færgefarter	15
3.4	Opsamling på benchmark-analysen	19
4	Scenarier for den fremtidige færgedrift i Lolland Kommune	20
4.1	Oversigt over scenarier	20
4.2	Reference 2026	22
4.3	Scenarie 1 – "3 færgedrift" M/F Askø fra Bandholm	23
4.4	Scenarie 2 – "2 færgedrift" med ugentligt skift	24
4.5	Scenarie 3 – "2-færgedrift" med daglige skift	25
4.6	Scenarie 4 – "2 færgedrift" 10% reduceret hastighed	26
4.7	Resultater	27
5	Samlet vurdering	28

1 Indledning og baggrund

Lolland Kommune har i dag tre kommunale færgeruter, som betjener øerne Askø, Fejø og Femø. Kommunen vedtog i 2023 en færgestrategi, hvor hovedelementerne er muligheden for delvis indførelse af eldrift, ved køb af en elfærge, en sejlplan med færre afgang og en ændret sejlads, hvor færgerne i fremtiden alle skal have afgang fra samme havn, nemlig Kragenæs.

I forbindelse med konstitueringen efter kommunalvalget i 2025, har Lolland Kommune besluttet at vurdere den fremtidige færgedrift igen, bl.a. ved at fremskynde dele af færgestrategien fra 2023 og ved undersøge effektiviteten i den nuværende drift, herunder omkostningsniveau, ressourceanvendelse, serviceniveau, sammenlignet med andre danske ø-kommuner med færgedrift og ved at analysere forskellige scenarier for den fremtidige færgedrift.

1.1 Baggrund

Baggrunden for ønsket om at vurdere færgedriften, er de stigende omkostninger forbundet med færgedriften og et faldende indbyggertal på de øer, som færgerne betjener. Samlet set har denne udvikling betydet, at kommunen har haft behov for at vurdere den samlede færgedrift, som står for trafikbetjeningen af de tre øer.

Analyse af færgedriften i Lolland Kommune er udført af COWI, med fokus på at analysere effektiviteten i den nuværende drift, herunder analyse af omkostningsniveauet ved driften, ressourceanvendelse, og serviceniveau, sammenlignet med andre danske ø-kommuner med færgedrift. Desuden er der gennemført analyse af forskellige alternative scenarier for færgebetjeningen af Askø, Fejø og Femø.

Jf. Lolland Kommunes færgestrategi, som der henvises til ovenfor, skal det bemærkes, at en nærmere analyse af eldrift på færgefarten ikke indgår i denne analyse.

COWI har gennemført analysen i perioden april til august 2026.

1.2 Rapportens opbygning

Foruden dette kapitel, indeholder analysen disse afsnit:

Kapitel 2 er et kort resumé af analysens resultater og af de scenarier, som er undersøgt

Kapitel 3 er en beskrivelse og analyse af færgedriften i Lolland Kommune i dag, både hvordan færgedriften fungerer i praksis og en analyse af driftsøkonomi, serviceniveau mv.

Kapitel 4 er en analyse af en række udvalgte scenarier for den fremtidige færgedrift i Lolland Kommune.

Kapitel 5 indeholder analysens konklusion

Af **Bilag A** fremgår udkast til sejlplaner til de undersøgte scenarier.

2 Resumé

Lolland Kommune har i dag tre kommunale færgeruter, som betjener øerne Askø, Fejø og Femø. Lolland Kommune har besluttet at få gennemført en analyse af færgedriften med fokus på effektiviteten af driften, omkostningsniveau og ressourceanvendelse, serviceniveau og mulige optimerings- og udviklingsscenarier.

Der bor 448 personer på Fejø, 106 på Femø og 42 på Askø. De tre øer har over en længere årrække oplevet en nedgang i befolkningstallet og gennemsnitsalderen blandt beboerne er høj og noget højere end for resten af kommunen. I dag sejler de tre færger til øerne som beskrevet i tabellen nedenfor.

Tabel 2-1: Færgebetjening af de tre øer i dag.

	Askø	Femø	Fejø
Dobbelture (Antal)	7	7	19
Sejltid (Min)	40	55	20
Betjenes af færge	M/F Askø	M/F Femøsund	M/F Christine

I alt sejlede færgerne 23.606 afgangse i 2025. Antallet af afgangse var en smule højere under årene med Covid-19, men er ellers stabilt.

Driften af færgefarten til de tre øer er en stor post på Lolland Kommunes budget. De samlede bruttoudgifter, dvs. driftsudgifter før indtægter fra billetsalg mv. udgør i 2025 39,7 mio. kr., Heraf udgør de samlede udgifter for løn til personale 25,8 mio. kr. Løn, diesel og værftsbesøg/vedligeholdelse af færgerne (tjenesteydelser uden moms) er de absolut største udgiftsposter vedrørende driften af færgerne.

I analysen er færgebetjeningen af de tre øer sammenlignet med en række andre danske færgeruter til mindre øer. I forhold til indbyggertallet, så viser analysen, at ruterne til øerne i Lolland Kommune har et relativt højt serviceniveau. I forhold til indbyggertallet på øerne, så er der relativt mange afgangse til især de to mindste øer. En analyse af omkostningerne ved færgedriften viser også, at færgeforbindelserne til Askø og Femø har et højt omkostningsniveau pr. passager, fordi passagertallet pr. afgang er beskedent.

I analysen er undersøgt fire forskellige scenarier for færgedriften. Scenarierne er beskrevet herunder. Ud over at scenarierne har et økonomiske sigte, er baggrunden også et ønske om at gøre kommende sejlplaner mere robuste, end i dag, dvs. at de skal kunne rumme forsinkelser som kan opstå i forbindelse med dårligt vejr mv.

De fire scenarier holdes op imod færgedriften i dag, også kaldet referencescenariet. Analysen af scenarierne er beskrevet nærmere i kapitel 4.

- › **Referencescenariet** er færgedriften, som den er i dag, dvs. med 2026-sejlplaner med alle 3 færger i drift. Alle afgangse sker fra Kragenæs. Der er én færge i drift til hver ø.

- › **Scenarie 1** – Der er 3 færger i drift i dagtimerne. Askø betjenes i dagtimerne med M/F Askø fra Bandholm og i aftentimerne med M/F Femøsund fra Krage-næs. M/F Christine betjener Fejø og M/F Femøsund betjener hovedsageligt Femø.
- › **Scenarie 2** - Der er 2 færger i drift og skiftevis anvendelse af M/F Femøsund og M/F Askø i lige/ulige uger til Femø og Askø. M/F Christine er i fast drift til Fejø.
- › **Scenarie 3** - Der er 2 færger i drift. M/F Christine betjener Fejø bortset fra ydertimer. Skift af besætning mellem M/F Christine og M/F Askø sker hver dag midt formiddag og midt eftermiddag. M/F Femøsund betjener Femø.
- › **Scenarie 4** - Som scenarie 2, men med 10% nedsat hastighed til Askø og Femø. Da brændstofbesparelsen ved langsommere sejlads til Fejø er meget begrænset, grundet den korte distance, er sejlplanen for Fejø uændret i dette scenarium.

Denne tabel viser antallet af dobbeltture i de forskellige scenarier.

Tabel 2-2 - Afgangsoversigt i dobbeltture for scenarierne

Antal Dobbeltture	Askø	Femø	Fejø
Reference 2026	7	7	19
Scenarie 1 - "3 færgedrift" M/F Askø fra Bandholm	7	7	17
Scenarie 2- "2 færgedrift" med ugentligt skift	4	4	17
Scenarie 3 - "2 færgedrift" med daglige skift	4	4	15
Scenarie 4 – Reduceret hastighed	4	4	17

Analysen af scenarierne viser, at scenarie 1 vil være tæt på situationen i dag og at de samlede omkostninger ved driften i dette scenarie vil ligge tæt på de nuværende. Scenarie 2, 3 og 4 vil alle give næsten samme resultater, med hensyn til serviceniveau og økonomiske omkostninger. I disse scenarier er de samlede udgifter beregnet til at falde med mellem 9,6 og 10,5 mio. kr. I alle scenarier beholder kommunen alle tre færger, men to af færgerne er i brug på skift.

I scenarie 3 skifter man færge i løbet af dagen, hvilke vurderes at give nogle praktiske udfordringer ved skift mellem færgerne hver dag. Scenarie 2 har den fordel at færgeskiftet sker én gang om ugen, hvilket giver færre udfordringer. Scenarie 4 vil medføre længere sejltider, hvilket kan betyde at sejlplanerne bliver mindre robuste, dvs. vanskeligere at overholde. Desuden er den økonomiske besparelse ved langsommere drift meget lille.

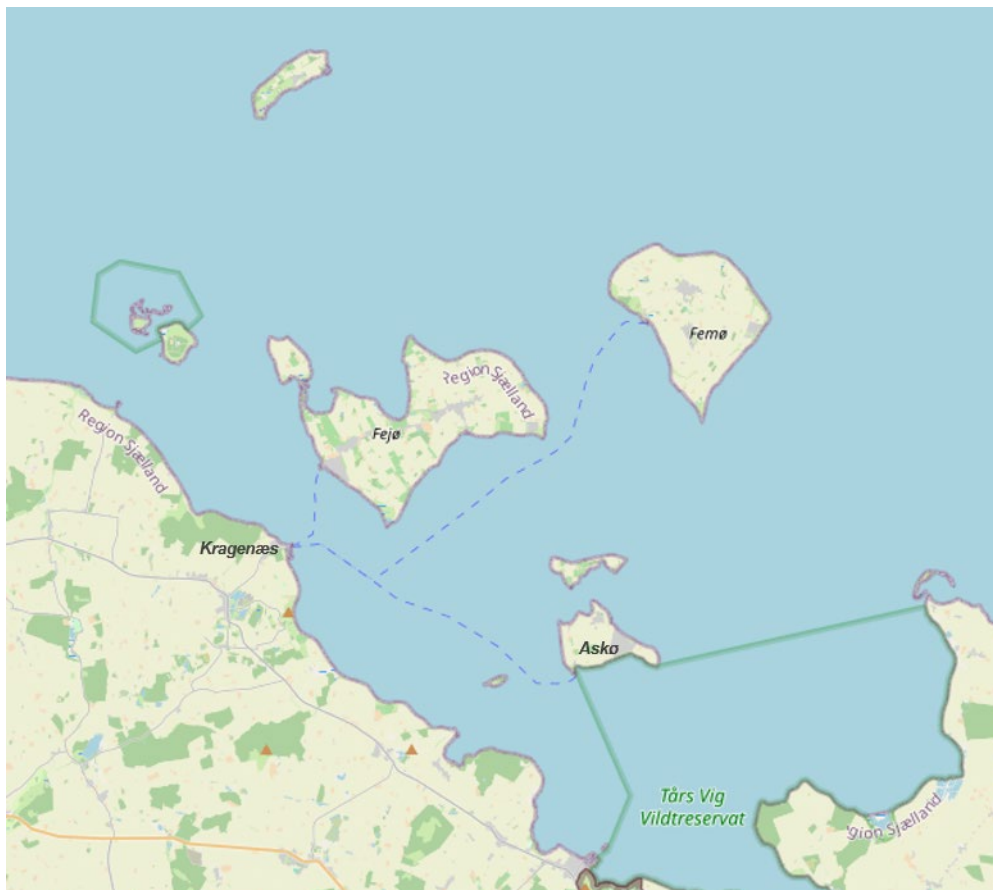
3 Færgedriften i Lolland Kommune i dag

I dette kapitel beskrives den nuværende driftssituation for færgerne i Lolland Kommune. Kapitlet indeholder en beskrivelse af færgedriftens struktur, rammer mv., en kortlægning og analyse af serviceniveauet og af driftsøkonomien omkring færgedriften og en sammenligning med serviceniveau og af driftsøkonomi hos en række andre sammenlignelige kommunale færgefarter.

3.1 Færgedriften i Lolland Kommune

Færgeanalysen omhandler færgebetjeningen af de tre øer, Askø, Fejø og Femø. Øerne ligger i Smålandsfarvandet, umiddelbart nord for Lollands kyst og de besejles i dag alle fra Kragenæs. Askø har tidligere været betjent med færge fra Bandholm, men kommunen har i 2025 besluttet at flytte den samlede færgebetjening af øerne til Kragenæs.

Figur 3-1: Færgeforbindelser til Askø, Fejø og Femø



Kilde: COWI

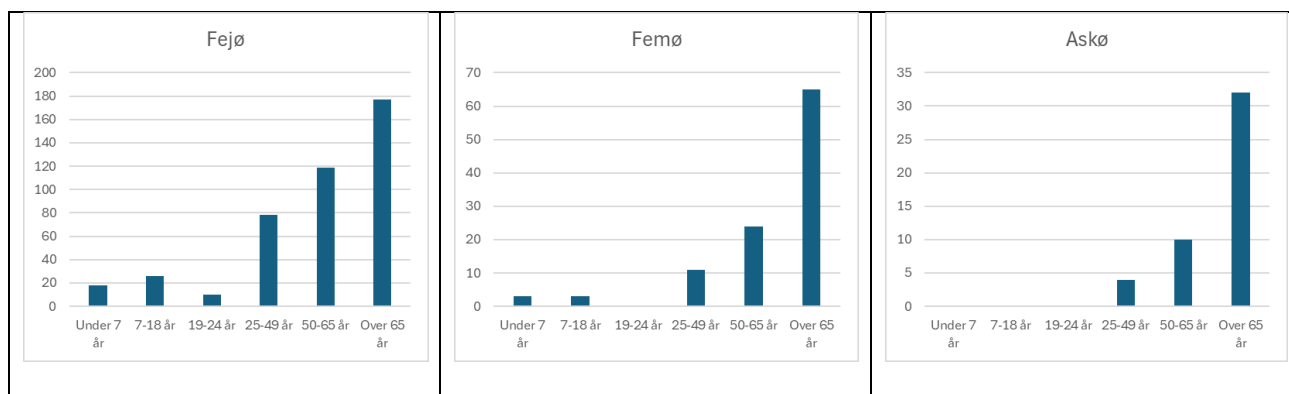
3.1.1 De tre øer

Alle tre øer er mindre øer med en lille befolkning. De tre øer har over en længere årrække oplevet en nedgang i befolkningstallet og aldersfordelingen blandt

beboerne viser, at andelen af ældre (over 65-årige) på øerne er højere, end for Lolland Kommune generelt.

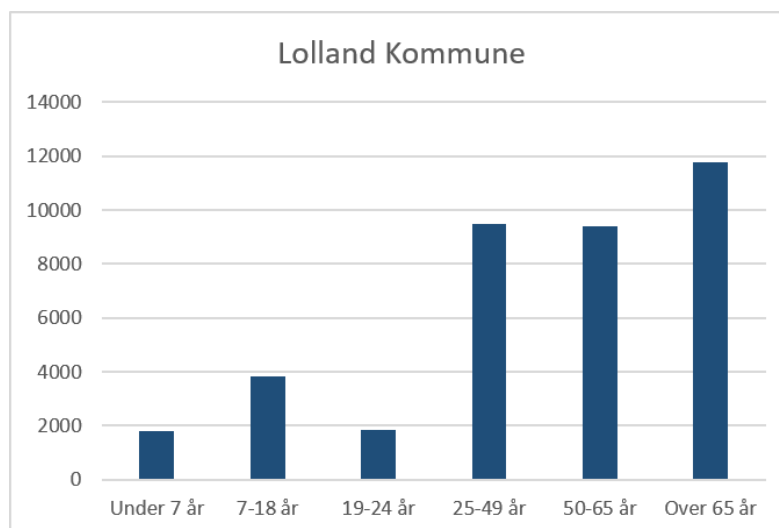
Aldersfordelingen fremgår af tabellerne nedenfor.

Figur 3-2: Alderssammensætning for de tre øer. 2025



Kilde: Danmarks Statistik og Lolland Kommune

Figur 3-3: Alderssammensætning for Lolland Kommuner. 2025



Kilde: Danmarks Statistik

Erhvervslivet på øerne består primært af mindre landbrug, inklusive en del frugtavl og andre fødevarerprodukter, turisterhverv mv. Virksomhederne er små og er ofte enkeltmandsvirksomheder eller med få ansatte.

Fejø har langt flest arbejdspladser, hvor frugtavl, en privat døgninstitution, landbrug og turisme udgør størstedelen af arbejdspladserne. Femø har et mindre antal arbejdspladser, bl.a. en kro og et bed & breakfast. På Askø er der primært enkeltmandsvirksomheder og købmanden fungerer på foreningsbasis. Der er desuden en begrænset ind- og udpendling mellem øerne og fastlandet.

Det skal bemærkes, at der kan være landmænd på Lolland, som ejer dyrkningsarealer eller dyrker forpagtet jord på øerne og derfor har trafik til og fra øerne, uden at den pågældende landmand er registreret som virksomhed på øerne.

Tabel 3-1: Nøgletal for Askø, Fejø og Femø: Befolkningstal i 2000 og i 2026 samt antal sommerhuse

	Befolkning, 2000	Befolkning, 2026	Sommerhuse
Fejø, inkl. Skalø	617	448	224
Femø	182	106	98
Askø, inkl. Lilleø	73	42	221

Kilde: Lolland Kommune og Danmarks Statistik

3.1.2 Færger og færgebetjening i dag

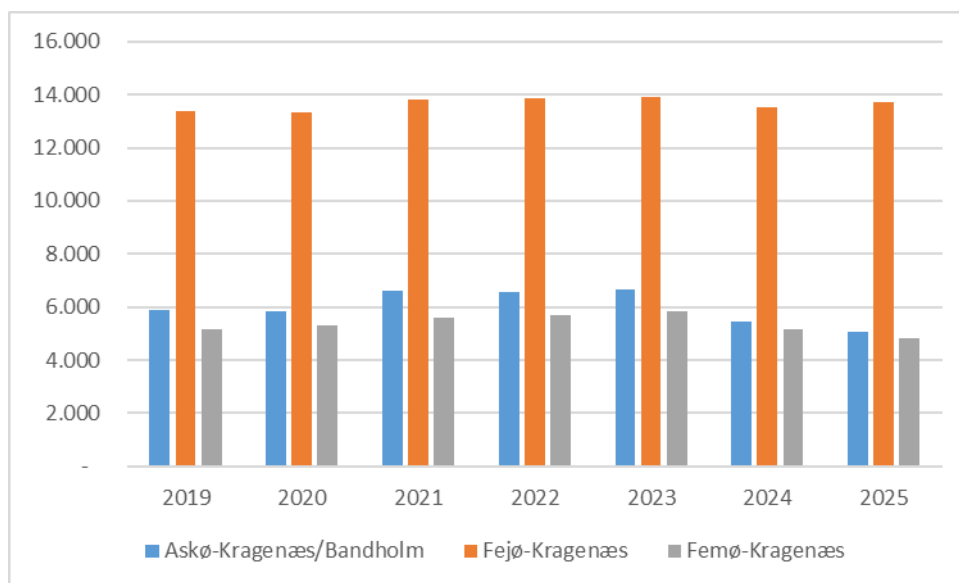
De tre øer, Askø, Fejø og Femø betjenes i dag af disse tre færger:

- › M/F Christine, som betjener ruten mellem Kragenæs og Fejø. Den er bygget i 2001 og kan rumme maksimalt 30 biler og 98 passagerer. Sejltiden til Fejø er 20 minutter.
- › M/F Femøsund, som betjener ruten mellem Kragenæs og Femø. Den er bygget i 1996. Den kan rumme maksimalt 15 biler og 48 passagerer om vinteren og 95 passagerer om sommeren. Sejltiden til Femø er ca. 55 minutter.
- › M/F Askø, som har tidligere primært sejlet mellem Bandholm og Askø, men sejler nu fra Kragenæs. Den er bygget i 1992. Den har plads til maksimalt 13 biler og 60 passagerer om vinteren og 98 passagerer om sommeren. Sejltiden til Askø er ca. 40 minutter. Indtil marts 2025 sejlede M/F Askø fra Bandholm, hvor sejltiden var ca. 30 minutter.

De tre færger er i et vist omfang tilpasset de enkelte færgelejer. Det betyder, at alle tre færger ikke nødvendigvis kan besejle alle tre øer. Den største færge M/F Christine kan således ikke anløbe Askø færgeleje, på grund af færgelejets størrelse og kan ifølge Søfartsstyrelsen ikke lovligt anvendes i fast fartplan til Femø, idet færgen under visse vindforhold ikke kan ligge i færgelejet på Femø.

Fejø har med det største indbyggertal også den tætteste færgebetjening, i form af flest færgeafgange. På årsbasis fordeler antallet af enkeltture til og fra de tre øer sig således:

Figur 3-4: Enkelture til og fra Askø, Fejø og Femø 2019 – 2025.



Kilde: Danmarks Statistik

Antallet af ture til og fra øerne har ligget rimeligt stabilt siden 2019, dog med lidt flere afgang i årene 2021 til 2023 som led i den særlige Covid-19 indsats med gratis færger, der nødvendiggjorde lidt flere afgang. I 2019 var der 24.416 ture, 24.466 i 2020, 26.032 i 2021, 26.104 i 2022, 26.460 i 2023, 24.116 i 2024 og 23.606 i 2025.

Alle tre færgeforbindelser har en fartplan (se bilag A1), som betyder, at sejladsen påbegyndes kl. 5.25 (fra Fejø), kl. 6.00 (fra Femø) og kl. 6.40 fra Kragenæs til Askø. Sidste sejlads er for alle ruter med afgang kl. 22.00 eller 22.05.

Personale til færgerne rekrutteres i et større geografisk område, fordi kravene til søfartskompetencer ikke altid findes lokalt. Derfor har man sammensat bemandingsplanerne sådan, at færgens personale har vagter to dage i træk, hvorefter de har fridage, hvor de kan tage hjem. Når personalet er på vagt, er de indkvarteret af Lolland Kommune.

3.2 Økonomisk analyse af færgedriften

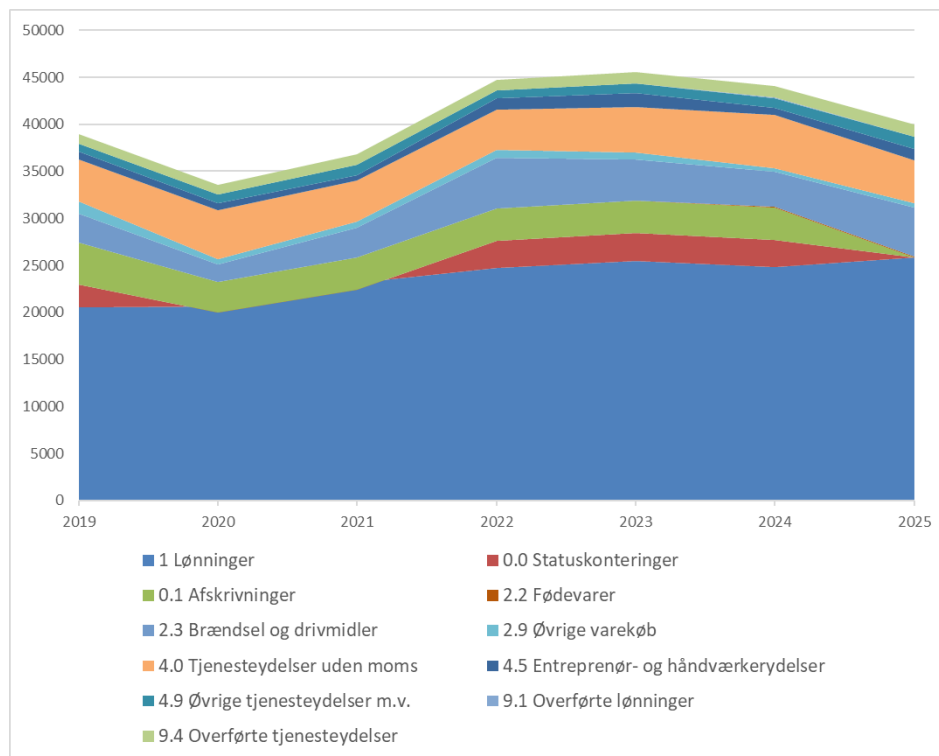
Driften af færgefarten for de tre øer er en stor post på Lolland Kommunes budget. De samlede bruttoudgifter, dvs. driftsudgifter før indtægter fra billetsalg mv. udgør i 2025 39,7 mio. kr., Heraf udgør de samlede udgifter for løn til personale 25,8 mio. kr.

Driften af færgefarten genererede i 2025 i alt indtægter for 17,8 mio. kr.,¹ dvs. nettoomkostningen for Lolland Kommune færgedriften er godt 20 mio. kr. årligt. En del af indtægterne udgøres af statslige tilskud, som fremskrives med pris- og lønudviklingen.

¹ Inkl. forskellige statstilskud.

Af figuren kan man se, at lønninger, diesel og værftsbesøg/vedligeholdelse af færgerne (tjenesteydelser uden moms) er de absolut største udgiftsposter vedrørende driften af færgerne.

Figur 3-5: Sammensætning af udgiftsposter – Færgedrift Lolland Kommune



Lønninger er den post, som har udviklet sig mest i perioden, fra 20,5 mio. kr. 25,8 mio. kr. Også brændstofpriserne er vokset fra 3 mio. kr. til 5,2 mio. kr. og håndværkerydelser er steget fra 875.000 kr. til 1,2 mio. kr.

Sammensætningen af omkostningerne viser dermed, at besparelspotentialer er størst, hvis der kan reduceres på lønudgifterne. Personalebehovet på den enkelte færge er fastsat på baggrund af sikkerhedsbestemmelser fra Trafikstyrelsen.

3.3 Færgedriften i Lolland Kommune, sammenlignet med andre færgefarter

En del af grundlaget for denne analyse er en sammenligning (også kaldet en benchmark-analyse) med færgedriften andre steder i Danmark.

Formålet med benchmark-analysen er at indsamle informationer om færgedrift hos andre færgefarter og levere et grundlag for at vurdere færgedriften i Lolland Kommune, med hensyn til serviceniveau ("hvordan meget sejles der?") og omkostningsniveau ("hvad koster driften af færgerne, i forhold til serviceniveauet?"). Benchmark-analysen vil give en indikation af, hvorvidt de tre øer har et serviceniveau, som er sammenligneligt med andre tilsvarende øer og hvorvidt omkostningerne til driften af færgefarten adskiller sig væsentligt fra andre kommuner/færgefarter.

Det er vigtigt at understrege, at benchmark-analysen kun giver vejledende informationer om forskelle i driften af forskellige færgeruter. De øvrige færgeruter, som indgår i analysen, vil ikke være fuldt ud sammenlignelige med øerne i Lolland Kommune, idet der vil være lokale forskelle i driften fra færgefart til færgefart, som benchmark-analysen ikke kan opfange, f.eks. færgernes alder og krav til vedligeholdelse, særlige lokale krav til fartplaner, særlige bemandingskrav mv.

3.3.1 11 færgeruter: Indbyggertal, antal afgang og sejltid

Nedenfor i Tabel 3-2 præsenteres en oversigt over i alt 11 færgeruter. De 11 ruter går alle til mindre danske øer med mellem 10 og 448 indbyggere og med en sejltid mellem 10 og 75 minutter. De tre ruter i Lolland Kommune er fremhævet. Askøfærgen har i 2025 sejlet fra både Kragenæs og Bandholm. Vær opmærksom på, at afgang betyder dobbeltture, altså frem og tilbage.

Sejltiden på de kortlagte ruter spænder fra 10 minutter til 75 minutter for den længste rute til Sejrø. Sejltiden har i praksis stor betydning for, hvor mange afgang det er muligt at afvikle på en dag med én færge. Antallet af afgang per dag varierer fra 4 dobbeltture (til Tunø) til Fejøs og Aarøs hhv. 19 og 20 dobbeltture. Dermed ses det, at der gennemsnitligt er lidt flere afgang per dag til Lolland Kommunes øer, sammenlignet med tilsvarende andre øer, set i forhold til sejltiden og befolkningens størrelse. Forskellene er dog ikke store.

Tabel 3-2: 11 færgeruter med information om indbyggertal, antal afgang og sejltid (2025)

Rute	Kommune	Befolkning på øen, 2025	Afgang dagligt	Sejltid, minutter
Havnsø-Sejrø	Kalundborg	301	4	75
Stignæs-Agersø	Slagelse	190	14	15
Stignæs-Omø	Slagelse	137	7	50
Askø –(Kragenæs/Bandholm)	Lolland	42	7	40/30
Fejøl-Kragenæs	Lolland	448	19	15
Femøl-Kragenæs	Lolland	105	7	55
Rudkøbing-Strynø	Langeland	216	8	35
Assens-Baagø	Assens	24	5	29
Barsø Landing - Barsø	Aabenraa	10	8	20
Aarøl-Aarøsund	Haderslev	155	19	10
Hov-Tunø	Odder	74	3	55

Kilde: Danmarks Statistik

3.3.2 Befolkning og passagertal pr. dobbelttur

Tabel 3-3 viser det gennemsnitlige antal passagerer pr. dobbelttur og antallet af dobbeltture, der årligt sejles pr. indbygger på de forskellige ruter. Tabellen er dermed med til at vise det relative serviceniveau på de viste færgeruter, altså færgebetjening i forhold til indbyggertallet.

Det gennemsnitlige antal passager pr. dobbelttur varierer fra 4 på Barsøruten, som sejler til den mindste ø i analysen, til 26 på Sejerøruten med 301 indbyggere. Som man kan se af den højre kolonne i tabellen, så har øer med få indbyggere typisk mange årlige afgang pr. indbyggere, det gælder således også Askø, Baagø og Barsø.

Tabel 3-3: Passagerer pr. afgang og afgang (om året) per indbygger (2025)

Rute	Passagerer pr. dobbeltture	Dobbeltture (om året) per indbyggere
Havnsø-Sejerø	51	5
Stignæs-Agersø	22	26
Stignæs-Omø	21	18
Askø –(Kragenæs/Bandholm)	13	70
Fejøl-Kragenæs	23	15
Femøl-Kragenæs	17	23
Rudkøbing-Strynø	23	14
Assens-Baagø	19	76
Barsø Landing - Barsø	8	277
Aarø-Aarøsund	27	46
Hov-Tunø	48	16

Kilde: Danmarks Statistik og COWIs egne beregninger

3.3.3 Omkostningsniveau ved færgedrift

Der er gennemført en analyse af omkostningerne ved at drive færgefart på de analyserede færgeruter. Omkostningsanalysen er gennemført på baggrund af kommunernes regnskaber, hvorfra kommunernes bruttoudgifter til færgefart er hentet.

For at kunne sammenligne omkostningsniveauet mellem færgefarterne, så er omkostningerne fordelt på antallet af passagerer på de enkelte færgeruter.

Tabel 3-4: Samlede bruttoomkostninger og omkostninger, fordelt på alle afgang og passagerer. 2025².

Rute	Bruttoudgift, 1000 kr. 2025	Omkostning per afgang per passager. 2025
Havnsø-Sejerø	21.926	264
Stignæs-Agersø	10.288	89
Stignæs-Omø	17.182	324
Askø – (Kragenæs/Bandholm)	11.911	340
Fejøl-Kragenæs	12.108	77
Femøl-Kragenæs	15.691	374
Rudkøbing-Strynø	10.022	150
Assens-Baagø	6.131	186
Barsø Landing - Barsø	5.236	228
Aarø-Aarøsund	10.893	58
Hov-Tunø	13.207	217

Kilde: Danmarks Statistik og COWIs beregninger

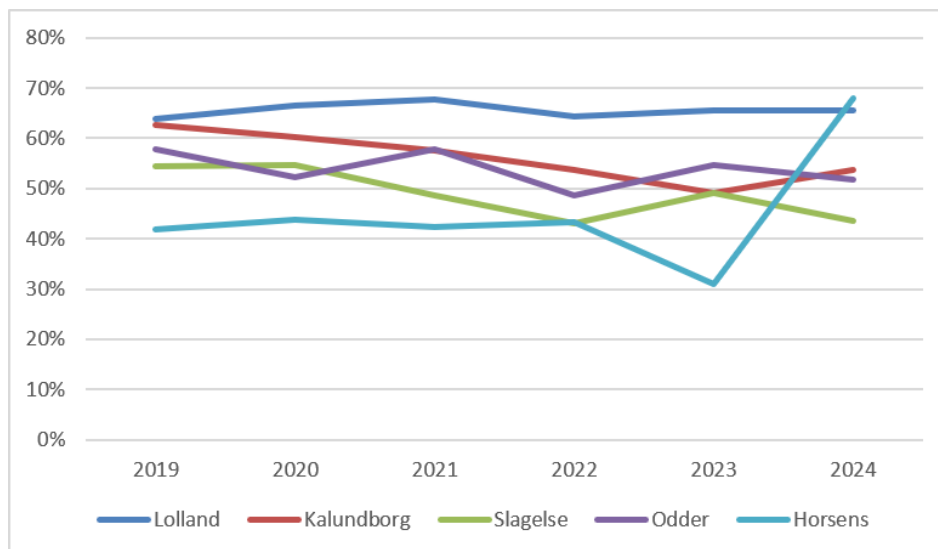
Tabel 3-4 viser – ikke overraskende – at det er relativt dyrt at drive færgefart på ruter med få passagerer. Både ruterne til Askø og Femøl er dyre ruter at drive. At f.eks. Barsø færgeren – med meget få passagerer - er relativt billig i drift, skyldes især den korte sejltilid, som gør at man kan gennemføre mange afgang med brug af færre arbejdstimer for personalet. Det forudsætter dog at bemandingsplanen tilrettelægges, så det er muligt at opnå denne besparelse.

Ud over de relativt få passagerer på ruterne til Askø og Femøl, er en medvirkende årsag til de høje omkostninger den lange sejltilid. Det vil sige, at et relativt højt antal afgang med en relativ lang sejltilid, kræver mange arbejdstimer af besætningen, ligesom brændstofforbruget på de lange ruter også medvirker til øgede omkostninger.

I forbindelse med analysen, er der gennemført en analyse af en række kommuners omkostninger med hensyn til færgedrift. Analysen viser, at løn udgør en stor andel af bruttoomkostningerne i alle kommunerne, men at andelen er størst i Lolland Kommune. En væsentlig årsag er, at de mange afgang med relativt lange sejltilider, kræver mange arbejdstimer af personalet. Der har ligeledes været en rådgivningsbemanding for Lolland som også har medført relativt større omkostninger end for andre kommuner. Se i øvrigt kapitel 3.2 for en beskrivelse af omkostningssammensætningen for færgedriften.

² Fordelingen af omkostningerne på de enkelte færgeruter er foretaget af COWI, på baggrund af sejlaktiviteten (den samlede sejltilid for hver rute).

Figur 3-6: Udvalgte kommuners lønomkostninger i forbindelse med færgedrift, procent af samlede bruttoomkostninger



Kilde: Danmarks Statistik og COWIs beregninger

3.4 Opsamling på benchmark-analysen

Benchmark-analysen viser, at Lolland Kommune har et relativt højere serviceniveau for færgebetjeningen af de tre øer Askø, Fejø og Femø, end tilsvarende kommuner med lignende øer, målt på sejltid og indbyggertal.

I forhold til indbyggertallet, har især de to øer Askø og Femø et relativt højt serviceniveau. Der er samtidig en relativ lang sejltid til de to øer, som betyder at de mange afgange stiller store krav til personaleforbruget i forbindelse med færgedriften.

Der har historisk været en variation i antallet af færgeafgange hen over året, så der er lidt flere afgange i juli måned. Det afspejles også i et lidt større antal passagerer i juli måned. Det er hovedsageligt faste sommerhusgæster, der giver stigningen i passagerer.

Driften af færgerne i Lolland Kommune afviger ikke væsentligt fra andre lignende kommuner. De forskelle, der er, skyldes faktorer som kommunerne ikke selv umiddelbart kan påvirke (f.eks. afstanden, der skal sejles) eller bemanningen på færger i relation til de sikkerhedskrav, der skal være opfyldt.

Det er en udfordring at rekruttere uddannet færgemandskab lokalt på Lolland. Det betyder, at bemanningsplanerne skal laves, så det er attraktivt at være ansat, selvom medarbejderne skal pendle langt. Det forhold er en medvirkende årsag til, at Lolland Kommune har lidt højere samlede driftsomkostninger.

4 Scenarier for den fremtidige færgedrift i Lolland Kommune

I dette kapitel analyseres en række scenarier for den fremtidige færgedrift i Lolland Kommune.

Formålet ved analysen af scenarierne er at undersøge, hvordan forskellige ændringer i færgedriften kan påvirke det samlede omkostningsniveau for færgedriften i kommunen, hvordan serviceniveauet påvirkes sammenlignet med serviceniveauet for sammenlignelige færgefarter. De scenarier, som indgår i analysen, undersøger effekten ved at betjene de tre øer med færre afgang og i nogle scenarier hvor sejladserne varetages af to færger med den tredje færge i reserve.

Baggrunden for de valgte scenarier er, at benchmark-analysen viser, at serviceniveauet for færgebetjeningen af øerne, særligt Askø og Femø, er på et højere niveau, sammenlignet med andre danske øer med et tilsvarende indbyggertal. Analysen peger desuden på, at indbyggertallet på øerne har været faldende over en længere årrække, trods en færgebetjening med et relativt højt serviceniveau.

De konkrete scenarier er valgt på baggrund af især benchmark-analysen og analysen af de økonomiske forhold i færgedriften, som er beskrevet i kapitel 3. Det vil sige, at scenarierne analyserer forskellige modeller for fremtidig færgedrift i forskellige situationer, hvor omkostningerne til færgedriften nedbringes.

Baggrunden for scenarierne er også et ønske om at gøre kommende sejlplaner mere robuste, end i dag. De nuværende sejlplaner er i visse situationer så presede, at det ikke kan lade sig gøre at have de planlagte 15 minutters ophold i havnen, før næste afgang, ligesom det kan være vanskeligt at overholde de arbejdstider og pauser, som personalet har krav på.

De enkelte scenarier præsenteres og analyseres i de efterfølgende afsnit. Analysen af scenarierne peger ikke på et konkret valg af scenarier. Det vil i sidste ende være et politisk valg om mobiliteten til og fra de tre øerne i Lolland Kommune set i forhold kommunens udgifter til færgedriften.

4.1 Oversigt over scenarier

I dette afsnit præsenteres en oversigt over de scenarier, som indgår i analysen. De vil først blive præsenteret i tabelform og senere beskrives mere dybdegående.

Forudsætningen er fortsat, at der indgår 3 færger i driften, i nogle scenarier vil alle færger dog ikke være i drift på én gang, men her vil den tredje færge være i reserve og indgå i driften på skift.

For Basis 2026 (også kaldet referencescenariet), vil de tre færger betjene hver sin ø og med den kapacitet som fremgår af Tabel 4-1.

Tabel 4-1 - Oversigt over færger, betjening af øer og kapacitet

Færger 2026	Fejø	Askø	Femø	Passagerkapacitet sommer/vinter	Antal biler (max)
M/F Christine	X			98	30
M/F Askø		X		95/48	15
M/F Femøsund			X	98/60	18

I alle scenarierne vil færgerne M/F Christine altid kun betjene Fejø, da færgerne ikke kan anløbe Askø, og da betjening af Femø med M/F Christine, jf. Søfartsstyrelsen, kun kan foregå i nødstilfælde og ikke i fast drift. M/F Askø og M/F Femøsund vil i nogle af scenarierne veksle mellem alle 3 øer.

De fire fastlagte scenarier og basis er beskrevet som følgende:

- › **Reference** – Beskriver færgedriften, som den er i dag, dvs. med 2026-sejlplaner med alle 3 færger i drift. Alle afgangene sker fra Kragenæs. Der er en færge i drift til hver ø.
- › **Scenarie 1** - Sejlplaner med 3 færger i drift i dagtimerne. Askø betjenes i dagtimerne med M/F Askø fra Bandholm og i aften timerne med M/F Femøsund fra Kragenæs. M/F Christine betjener Fejø og M/F Femøsund betjener hovedsageligt Femø.
- › **Scenarie 2** - Sejlplaner med 2 færger i drift og skiftevis anvendelse af M/F Femøsund og M/F Askø i lige/ulige uger til Femø og Askø. M/F Christine er i fast drift til Fejø.
- › **Scenarie 3** - Sejlplaner med 2 færger i drift. M/F Christine betjener Fejø bortset fra ydertimer. Skift af besætning mellem M/F Christine og M/F Askø midt formiddag og midt eftermiddag. M/F Femøsund betjener Femø.
- › **Scenarie 4** - Som scenarie 2, men med 10% nedsat hastighed til Askø og Femø. Da brændstoffbesparelsen ved langsommere sejlads til Fejø er meget begrænset, grundet den korte distance, er sejlplanen for Fejø uændret i dette scenarium.

Sejlplanerne til disse scenarier kan findes i Bilag A1 til A5.

Afledt af sejlplanerne, kan antallet af dobbeltture³ findes i Tabel 4-2. Der sker således en lille reduktion af antallet af afgangene for Scenarie 1 på Askø og Fejø. For Scenarie 2, reduceres antallet af dobbeltture yderligere fra Scenarie 1 på både Askø og Femø. Antallet af afgangene er uændret for Scenarie 3, sammenlignet med Scenarie 2. For Scenarie 4, reduceres betjeningen af øerne yderligere til Fejø.

³ "Dobbeltture" defineres som en tur frem og tilbage til en ø.

Tabel 4-2 - Afgangsoversigt i dobbeltture for scenarierne

Antal Dobbeltture	Askø	Femø	Fejø
Reference 2026	7	7	19
Scenarie 1 - "3 færgedrift" M/F Askø fra Bandholm	7	7	17
Scenarie 2- "2 færgedrift" med ugentligt skift	4	4	17
Scenarie 3 - "2 færgedrift" med daglige skift	4	4	15
Scenarie 4 – Reduceret hastighed	4	4	17

Et overblik over scenariernes tidligste og seneste afgangstidspunkter fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 4-3 - Tidligste/Seneste afgang for scenarierne (uvilkårligt af start fra Kragenæs/Bandholm/Øerne)

Tidligste/Seneste Afgang	Askø	Femø	Fejø
Reference 2026	06:40/22:05	06:00/22:00	05:25/22:05
Scenarie 1 - "3 færgedrift" M/F Askø fra Bandholm	06:30/21:20	06:00/22:05	05:30/22:10
Scenarie 2- "2 færgedrift" med ugentligt skift	07:10/20:10	06:00/21:05	05:30/22:10
Scenarie 3 - "2 færgedrift" med daglige skift	08:05/20:45	05:45/21:20	05:45/21:40
Scenarie 4 – Reduceret brændstof-forbrug	07:15/21:10	06:00/22:00	05:30/22:10

Som det fremgår af Tabel 4-3 varierer tidspunkterne for de tidligste og seneste afgang på tværs af scenarierne. For Askø forskydes den tidligste afgang i flere scenarier til et senere tidspunkt, sammenlignet med Basis 2026, mens den seneste afgang generelt ligger tidligere. For Femø er ændringerne mere begrænsede, dog sejler seneste afgang i scenarie 2 og 3 tidligere end i dag.

For Fejø fastholdes betjeningsperioden (første og sidste afgang) i store træk som i dag, hvor ændringerne primært består af mindre justeringer i både morgen- og aften timerne. Til gengæld varierer antallet af afgang i scenarierne.

4.2 Reference 2026

Som reference for de efterfølgende scenarier, anvendes en referencesituation for 2026, dvs. som færgedriften er i dag. Forudsætningerne for Basis 2026 fremgår af Tabel 4-4 og omfatter antallet af daglige dobbeltture samt sejliden for de tre ø-ruter. Yderligere forudsættes det for beregningerne, at én færge betjener hver én af de tre øer hele året.

Der tages udgangspunkt i en dieselpriis på 7,3 kr./liter⁴ og der tages udgangspunkt i forbrugsmønstret for færgerne baseret på en brændolienmåling foretaget d. 11-05-2026⁵. Forbrugsmønstret er derudover justeret i forhold til brændstofomkostningen i årsregnskabet for Lolland Kommune 2025⁶. Det skal bemærkes, at brændstofpriserne kan variere, men da brændstofpriserne kun udgør ca. 13% af de samlede udgifter til færgedriften, er betydningen begrænset.

Tabel 4-4 - Basis 2026

	Askø	Femø	Fejø
Dobbeltture (Antal)	7	7	19
Sejltid (Min)	40	55	20
Betjenes af færge	M/F Askø	M/F Femøsund	M/F Christine

De efterfølgende scenarier beregnes med samme justering, for at opnå sammenlignelighed mellem scenarierne og referencescenariet. Til at beregne lønomkostningerne, er anvendt en gennemsnitlig timeløn, baseret på 2025 årsregnskabet og de effektive sejltimer (det samlede tidsrum, som færgen sejler). Timelønnen er anvendt i alle scenarierne.

4.3 Scenarie 1 – "3 færgedrift" M/F Askø fra Bandholm

Scenarie 1 er baseret på et borgerforslag, hvor Askøfærgen foreslås omlagt til en dagfærge med base i Bandholm. Aftenafgange til Askø forudsættes til gengæld betjent af M/F Femøsund fra Kragenæs. Forslaget begrundes blandt andet med en forventning til besparelser på brændstof, mandskabstimer og vedligehold.

Tabel 4-5 - Scenarie 1 - "3 færgedrift" M/F Askø fra Bandholm

	Askø	Femø	Fejø
Dobbeltture (Antal)	7	7	17
Sejltid (Min)	30	55	20
Betjenes af færge	M/F Askø/ M/F Femøsund	M/F Askø/ M/F Femøsund	Christine
Havn på fastland	Bandholm	Kragenæs	Kragenæs

Samlet vurderes scenariet at have begrænset økonomisk potentiale med en opnået samlet besparelse på ca. 7% i forhold til referencescenariet.

Der kan forventes en mindre reduktion i brændstofforbruget som følge af kortere sejltid og kortere afstand til Bandholm. Reduktionen i lønomkostninger vurderes at

⁴ April 2026. Oplyst af Lolland Kommune.

⁵ Brændolienmåling på M/F Christine, M/F Askø & M/F Femøsund
260340.0614.10. OSK Design

⁶ <https://www.statistikbanken.dk/REGK31>

være begrænset, da antallet af arbejdstimer kun reduceres i mindre omfang. I praksis vil den gældende ansættelsesform betyde, at man stadig skal aflønne tre færgebetjener, idet færgepersonalet vil være ansat i vagthold. Scenariet vil medføre en reduktion i brændstofforbrug, da der både reduceres i det samlede antal afgang til Fejø og fordi der i dagtimerne sejles kortere distance fra Bandholm end fra Kragenæs. Til gengæld er forbruget lidt højere på aftenafgangene, hvor M/F Femø Sund benyttes.

I dette scenarium vil Bandholm færgeleje skulle anvendes i væsentligt større omfang end i dag og det kan betyde lidt øgede omkostninger til havneafgifter. Dertil kommer, at forslaget lægger op til lange dagvagter med personale, der kun benyttes ved sejladsen fra Bandholm.

Servicemæssigt vurderes scenariet at medføre en begrænset ændring for beboere, erhverv og turisme til Fejø. Betjeningen vil fortsat ligge på et niveau, der matcher både andre sammenlignelige øer og den nuværende situation. For Askø og Femø vil betjeningen ligeledes fortsat ligge lidt over niveauet for sammenlignelige mindre øer. Der er således tale om lille reduktion i serviceniveauet.

4.4 Scenarie 2 – ”2 færgedrift” med ugentligt skift

Scenarie 2 tager udgangspunkt i sejlplaner med 2 færger i drift og skiftevis anvendelse af M/F Femø Sund og M/F Askø i lige/ulige uger til Femø og Askø. M/F Christine vil være i fast drift til Fejø.

Tabel 4-6 – Scenarie 2 – ”2 færgedrift” med ugentligt skift

	Askø	Femø	Fejø
Dobbeltture (Antal)	4	4	17
Sejltid (Min)	40	55	20
Betjenes af færge	M/F Askø/ M/F Femø Sund	M/F Askø/ M/F Femø Sund	M/F Christine

Ved den ugentlige udskiftning mellem M/F Askø og M/F Femø Sund skabes der bedre mulighed for at gennemføre vedligeholdelse og renoveringsarbejder på færgerne i løbet af ugen. Driftspauserne for færgerne giver dermed bedre rammer for både værftsarbejder og større planlagte vedligeholdelsesopgaver.

Færgekapaciteten vurderes samlet set at være tilstrækkelig til at imødekomme den forventede efterspørgsel. I weekender i juli måned kan der på grund af sommertravlhed være behov for at indsætte en 3. færge og øge antallet af afgang til Askø og evt. Femø, i det omfang det er muligt at skaffe bemanning hertil. Det skal i den sammenhæng bemærkes at behovet opstår i perioder, hvor andre færgeruter også planlægger med øget drift, hvilket kan betyde udfordring i forhold til rekruttering af sommer afløsere.

For Fejø vurderes scenariet at have meget begrænset betydning for beboere, erhverv og turisme. Serviceniveauet vil fortsat være på et niveau, der matcher både

dagens situation og betjeningen af andre sammenlignelige øer. For Askø og Femø indebærer scenariet derimod en væsentlig reduktion i antallet af afgang. Betjeningen vil dog fortsat ligge på niveau med sammenlignelige mindre øer.

Den reducerede betjening kan betyde færre muligheder for at deltage i faste aktiviteter på fastlandet, særligt for beboere på Askø og Femø og kan påvirke bosætningen på øerne på lang sigt.

Økonomisk vurderes scenariet at kunne betyde en relativ stor besparelse på ca. 27% målt, i forhold til referencescenariet. Det skyldes, at driften reduceres fra 3 til 2 færger, hvilket betyder mindre personalebehov og medfører et lavere brændstof-forbrug. Den samlede økonomiske effekt vurderes derfor at være betydelig.

4.5 Scenarie 3 – "2-færgedrift" med daglige skift

Sejlplaner med 2 færger i drift. M/F Christine betjener Fejø bortset fra ydertimer. Skift af besætning mellem M/F Christine og M/F Askø midt formiddag og midt eftermiddag. M/F Femø Sund betjener Femø. Scenariet har sigte på at sikre, at alle færger er i drift dagligt, hvilket kan være en teknisk fordel.

Tabel 4-7 – Scenarie 3 - 2 færger med daglige skift

	Askø	Femø	Fejø
Dobbeltture (Antal)	4	4	15
Sejltid (Min)	40	55	20
Betjenes af færge	M/F Askø	M/F Femø Sund	M/F Christine

Færgeskapaciteten vurderes overordnet at være tilstrækkelig til at imødekomme efterspørgslen. I weekender i juli kan der dog være behov for at indsætte en 3. færge, øge antallet af afgang til Askø og benytte M/F Christine på flere afgang til Fejø, hvor efterspørgslen typisk er højere.

For Fejø vurderes scenariet at have begrænset betydning for beboere, erhverv og turisme, da serviceniveauet fortsat ligger tæt på dagens situation. For Askø og Femø indebærer scenariet en væsentlig reduktion i betjeningen, men niveauet vurderes fortsat at være sammenligneligt med andre mindre øer. Den reducerede betjening kan betyde færre muligheder for at deltage i faste aktiviteter på fastlandet og kan påvirke bosætningen på lang sigt.

Daglige skift mellem to af færgerne vil betyde praktiske udfordringer, idet der ikke er plads til den tredje færge i havnen i Kragenæs. Færgeskiftet skal derfor ske på en af øerne eller i f.eks. Bandholm.

Økonomisk vurderes scenariet at give en forbedring gennem bedre kapacitetsudnyttelse og færre afgang. Sammenlignet med referencescenariet er besparelsen på ca. 25%. Dette kan medføre et lidt lavere samlet energiforbrug. Effekten begrænses dog af, at alle færger fortsat skal indgå i driften hver dag, hvilket giver lidt højere tidsforbrug og lønomkostninger til klargøring mv. Til gengæld betyder

scenariet – ligesom scenarie 2 - et mindre personalebehov, da der kun er behov for besætning til 2 færger.

4.6 Scenarie 4 – "2 færgedrift" 10% reduceret hastighed

Scenariet tager udgangspunkt i samme driftsmodel som Scenarie 2, men med ned-sat sejlhastighed til Askø og Femø, med henblik på at reducere brændstofforbruget. Beregningerne viser, at brændstofbesparelserne og effekten på sejltiden til Fejø er så begrænsede i dette scenarium, at ændringerne kun vedrører Askø og Femø. Som i scenarie 2 baseres driften fortsat på 2 færger i fast drift, hvor M/F Femø-sund og M/F Askø skiftevis betjener Askø og Femø i lige og ulige uger, mens M/F Christine er i fast drift til Fejø.

Tabel 4-8 - Scenarie 4 – reduceret hastighed

	Askø	Femø	Fejø
Dobbeltture (Antal)	4	4	17
Sejltid (Min)	45	61	20
Betjenes af færge	M/F Askø	M/F Femø-sund	M/F Christine

Den lavere sejlhastighed vil reducere brændstofforbruget, men medfører samtidig et lidt øget tidsforbrug samlet set over dagen. Det kan give lidt længere arbejdstid, da den samlede driftstid bliver længere. Det er dog ikke sikkert, at det påvirker løn-omkostningerne, idet sejladsen kan afvikles inden for de vagter, som personalet aflønnes for. Samlet opnås en besparelse på brændstofomkostninger på ca. 26% i forhold til referencescenariet.

Den længere sejltid kan betyde et lidt større pres på ophold i havnene, da opholdstiden mellem afgang bliver kortere. Det kan reducere fleksibiliteten i den daglige drift og gøre sejlplanen mere sårbar over for forsinkelser. Servicemæssigt vurderes scenariet at have en lille negativ virkning. For de rejsende betyder den længere sejltid et øget tidsforbrug, hvilket kan opleves som en gene i den daglige transport. For erhvervslivet kan det ligeledes medføre øget tidsforbrug og transportomkostninger.

Selvom scenariet ikke omfatter kortere sejltid til Fejø, så påvirkes øen alligevel, da den samlede sejlplan ellers ikke kan opretholdes inden for de eksisterende driftsmæssige rammer. Dette medfører en generel reduktion i kapaciteten til Fejø og et lavere samlet serviceniveau, da øen i scenariet vil blive betjent med 17 dobbeltture, mod i dag 19.

Samlet vurderes scenariet derfor kun at give en meget lille ekstra økonomisk gevinst i forhold til Scenarie 2. Scenariet leverer en brændstofbesparelse men betyder også øget tidsforbrug for de rejsende og en mere presset sejlplan.

4.7 Resultater

De beregnede driftsomkostninger for referencescenariet og de fire scenarier fremgår af Tabel 4-9. Tabellen viser omkostninger fordelt på brændsel og drivmidler, lønninger, vedligeholdelse og øvrige omkostninger samt den samlede besparelse i forhold til Reference 2026.

Tabel 4-9: Oversigt over resultater af analyse af scenarierne

	Reference 2026	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4
Brændsel og drivmidler	5.343.000 kr.	4.804.000 kr.	3.381.000 kr.	3.527.000 kr.	3.057.000 kr.
Lønninger	25.303.000 kr.	22.876.000 kr.	16.710.000 kr.	17.545.000 kr.	17.187.000 kr.
Vedligeholdelse	7.018.000 kr.	7.018.000 kr.	7.018.000 kr.	7.018.000 kr.	7.018.000 kr.
Øvrige omkostninger	1.585.000 kr.	1.585.000 kr.	1.585.000 kr.	1.585.000 kr.	1.585.000 kr.
Total	39.249.000 kr.	36.283.000 kr.	28.694.000 kr.	29.675.000 kr.	28.847.000 kr.

Den mindste besparelse opnås i Scenarie 1, hvor omkostningerne reduceres fra 39,2 mio. kr. til 36,3 mio. kr. Det svarer til en besparelse på ca. 7,6 %. Den begrænsede besparelse skyldes, at der fortsat er tre færges i drift. Besparelsen på løn i scenarie 1 er dog usikker, idet der fortsat skal aflønnes tre besætninger og besparelsen vil være betinget af andre ansættelsesvilkår end i dag.

De største besparelser opnås i scenarie 2, 3 og 4, hvor driften i højere grad baseres på to færges. Scenarie 2 har de laveste samlede driftsomkostninger med 28,7 mio. kr., svarende til en besparelse på ca. 26,9 %. Scenarie 3 og 4 ligger tæt herpå med samlede omkostninger på henholdsvis 29,7 mio. kr. og 28,8 mio. kr. Det skal bemærkes, at besparelser på lønomkostninger i scenarie 2-4 er en teoretisk beregning på baggrund af den samlede sejltilid for scenarierne. I praksis vil lønomkostningen være ens i de tre scenarier, idet der under alle omstændigheder skal aflønnes to færgebesætninger, jf. den nuværende ansættelsesform. I den nuværende situation (reference 2026), aflønnes tre færgebesætninger.

Samlet viser resultaterne, at reduktionen fra tre til to færges har størst betydning for driftsomkostningerne. Scenarie 2 fremstår som det mest omkostningseffektive scenarie, da det giver den største totale beregnede besparelse, men i praksis er der meget lille forskel på omkostningerne i scenarie 2, 3 og 4, idet lønomkostningerne vil være ens.

5 Samlet vurdering

Denne analyse undersøger forskellige løsninger for den fremtidige færgedrift til øerne Askø, Femø og Fejø i Lolland Kommune. Analysen omfatter en gennemgang af den nuværende drift og sammenligning med færgedriften til en række andre lignende øer samt en undersøgelse af konsekvenserne af forskellige alternativer til den fremtidige drift. Undersøgelserne ser både på en drift, hvor der fortsat benyttes 3 færger i den daglige drift og alternativer, hvor der kun er 2 færger i drift samtidig og en tredje færge er i reserve.

På tværs af alle scenarierne vurderes det, at Lolland Kommune bør beholde de tre færger, der benyttes i dag. Det vurderes som risikabelt at frasælge en færge, af hensyn til behovet for at sikre en robust færgedrift til de tre øer. Besparselsen i vedligeholdelsesomkostningerne ved at frasælge en færge vil ikke være af en størrelse, der vil påvirke økonomien i driften markant, idet vedligeholdelsesomkostningerne kun udgør ca. 10% af de samlede omkostninger. Med en 3. færge vil der kunne sikres fortsat drift selv i perioder, hvor en færge er på værft eller ved nedbrud.

Analysen af scenarierne viser, at scenarie 2, 3 og 4 rummer potentiale for markante økonomiske besparelser, men også vil betyde et mærkbart reduceret serviceniveau for især Askø og Femø, sammenlignet med i dag.

Scenarie 3 og 4 indeholder dog nogle forhold, som bør indgå i vurderingen. Scenarie 3 betyder, at alle tre færger er i brug hver dag og der skal flyttes besætning mellem færgerne i løbet af dagen. Scenarie 4 er baseret på drift med to færger og længere sejltid, hvilket vil betyde en yderligere forringelse af serviceniveauet for passagerne samtidig med at sejlplanerne bliver mere sårbare over for forsinkelser. I vurderingen af scenarierne bør også indgå en vurdering af de mulige påvirkninger af bosætning på øerne. Udviklingen i indbyggertallene for øerne har dog vist nedgang over en lang årrække, uanset at der hidtil har været et relativt højt serviceniveau i færgeservicen.

Også potentiel påvirkning af brugene i form af erhvervsliv, herunder turisme, bør indgå i vurderingen. Der er få erhvervs- og turistvirksomheder på øerne. Der er flest på Fejø, hvor serviceniveauet påvirkes i mindre grad i de undersøgte scenarier. På Askø og Femø er turisme og erhverv på et begrænset niveau. Der er få landbrug og turisme primært baseret på private sommerhuse. Det vurderes, at der vil være tilstrækkelig kapacitet til at servicere øerne med sommergæster i de undersøgte scenarier. I det omfang, der er behov for at supplere med yderligere afgange, kan den 3. færge indsættes. Det bør dog nævnes, at rekruttering af besætningsmedlemmer til færgerne er en generel udfordring for Lolland Kommune – det gælder ikke mindst i ferieperioder.

I Tabel 5-1 vises en samlet kvalitativ vurdering af effekterne af de undersøgte scenarier set i forhold til de områder, der er undersøgt og belyst i denne analyse.

Tabel 5-1: Samlet overblik over konsekvenser. Grøn angiver forbedring (lille/stor), gul angiver mindre negativ effekt, rød angiver stor negativ effekt. Grå angiver, at der ikke sker en ændring.

	3 færger	2 færger - uge skift	2 færger - daglig skift	2 færger lavere hastighed
Besparelsespotentiale				
Effekt for brugerne				
Rekruttering				
Vedligehold				
Praktiske forhold				

Uanset hvilket scenarie der vælges fremadrettet, er der praktiske forhold, der skal løses som ikke er vurderet i analysen. Når der kun er to færger i drift, skal den tredje færge ligge stille i et færgeleje, der ikke benyttes i driften. Der er ikke plads til at den tredje færge kan ligge i havnen i Kragenæs, hvorfor andre løsninger skal findes.

Nogle løsninger i scenarierne kan desuden betyde en øget kompleksitet i den daglige drift, f.eks. ved skift mellem færger, som betyder klargøring af en ny færge og flytning af besætning. Det er ikke undersøgt nærmere, hvordan det i praksis kan lade sig gøre, uden enten væsentligt ekstra tidsforbrug eller andre praktiske udfordringer, som bør undersøges nærmere.

Bilag A Sejlplaner til scenarier

A.1 Reference 2026

Kragenæs > Femø	Femø > Kragenæs
7:05 - 8:00 M/F Femøsund BOOK Available: 15 98 (0)	6:00 - 6:55 M/F Femøsund BOOK Available: 12 94 (4)
9:25 - 10:20 M/F Femøsund BOOK Available: 15 98 (0)	8:15 - 9:10 M/F Femøsund BOOK Available: 12 95 (3)
11:50 - 12:45 M/F Femøsund BOOK Available: 15 98 (0)	10:30 - 11:25 M/F Femøsund BOOK Available: 11 92 (6)
14:05 - 15:00 M/F Femøsund BOOK Available: 14 97 (1)	12:55 - 13:50 M/F Femøsund BOOK Available: 15 98 (0)
16:20 - 17:15 M/F Femøsund BOOK Available: 13 96 (2)	15:10 - 16:05 M/F Femøsund BOOK Available: 13 95 (3)
18:40 - 19:35 M/F Femøsund BOOK Available: 14 97 (1)	17:30 - 18:25 M/F Femøsund BOOK Available: 13 94 (4)
22:00 - 22:55 M/F Femøsund BOOK Available: 15 98 (0)	20:45 - 21:40 M/F Femøsund BOOK Available: 15 98 (0)

Tabel 5-2 - Sejlplan Reference 2026, Kragenæs-Femø

Kragenæs > Askø	Askø > Kragenæs
6:40 - 7:20 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)	7:30 - 8:10 M/F Askø BOOK Available: 12 93 (2)
8:55 - 9:35 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)	10:05 - 10:45 M/F Askø BOOK Available: 11 92 (3)
11:10 - 11:50 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)	12:35 - 13:15 M/F Askø BOOK Available: 12 93 (2)
13:35 - 14:15 M/F Askø BOOK Available: 12 93 (2)	14:55 - 15:35 M/F Askø BOOK Available: 9 92 (3)
15:55 - 16:35 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)	16:40 - 17:20 M/F Askø BOOK Available: 12 93 (2)
18:15 - 18:55 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)	19:10 - 19:50 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)
21:20 - 22:00 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)	22:05 - 22:45 M/F Askø BOOK Available: 13 95 (0)

Tabel 5-3 - Sejlplan Reference 2026, Kragenæs-Askø

Kragenæs > Fejø	Fejø > Kragenæs
5:45 - 6:05 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	5:25 - 5:45 M/F Christine BOOK Available: 🚗 26 🧑 97 (1)
6:25 - 6:45 M/F Christine BOOK Available: 🚗 25 🧑 98 (0)	6:05 - 6:25 M/F Christine BOOK Available: 🚗 26 🧑 97 (1)
7:10 - 7:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 97 (1)	6:45 - 7:05 M/F Christine BOOK Available: 🚗 26 🧑 97 (1)
7:55 - 8:15 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	7:30 - 7:50 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
9:00 - 9:20 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	8:35 - 8:55 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
9:50 - 10:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	9:20 - 9:40 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
10:45 - 11:05 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	10:10 - 10:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
12:00 - 12:20 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	11:10 - 11:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 26 🧑 96 (2)
12:50 - 13:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	12:20 - 12:40 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
13:50 - 14:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	13:10 - 13:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
14:50 - 15:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	14:10 - 14:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 97 (1)
15:50 - 16:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 23 🧑 93 (5)	15:10 - 15:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
16:30 - 16:50 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	16:10 - 16:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
17:10 - 17:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 26 🧑 97 (1)	16:50 - 17:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
17:50 - 18:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	17:30 - 17:50 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
19:20 - 19:40 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	18:20 - 18:40 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
20:10 - 20:30 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	19:45 - 20:05 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
20:50 - 21:10 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)	20:30 - 20:50 M/F Christine BOOK Available: 🚗 27 🧑 98 (0)
22:05 - 22:25 M/F Christine BOOK Available: 🚗 26 🧑 97 (1)	21:45 - 22:05 M/F Christine BOOK Available: 🚗 26 🧑 97 (1)

Tabel 5-4 - Sejlplan Reference 2026, Kragenæs-Fejø

A.2 Scenarie 1

Rute - Femø		Overfartstid	00:55					
		Afg KRA	Ank FEM	færge		Afg FEM	Ank KRA	færge
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	07:10	08:05		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	06:00	06:55
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	09:20	10:15		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	08:10	09:05
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	12:15	13:10		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	10:20	11:15
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	14:25	15:20		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	13:15	14:10
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	16:35	17:30		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	15:25	16:20
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	18:35	19:30		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	17:35	18:30
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	20:35	21:15		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	19:35	20:30
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	20:35	21:15		Askø - Kragenæs	mandag- søndag	21:20	22:00
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	22:05	23:00					
Ture		7			Ture			

Tabel 5-5 - Sejlplan Scenarie 1, Femøsund færger

Rute - Askø	Overfarts tid	00:30						
		Afg BAN	Ank ASK			Afg ASK	Ank BAN	
Bandholm - Askø	mandag-søndag	06:30	07:00	Askø	Askø - Bandholm	mandag-søndag	07:05	07:35
Bandholm - Askø	mandag-søndag	07:50	08:20		Askø - Kragenæs	mandag-søndag	08:25	08:55
Bandholm - Askø	mandag-søndag	10:00	10:30		Askø - Kragenæs	mandag-søndag	10:35	11:05
Bandholm - Askø	mandag-søndag	13:00	13:30		Askø - Kragenæs	mandag-søndag	13:35	14:05
Bandholm - Askø	mandag-søndag	15:00	15:30		Askø - Kragenæs	mandag-søndag	15:35	16:05
Bandholm - Askø	mandag-søndag	16:20	16:50		Askø - Kragenæs	mandag-søndag	16:55	17:25
Ture					Ture		6	

Tabel 5-6 - Sejlplan Scenarie 1, Askø Færger

Rute - Fejø	Overfartstid	00:20			Timedrift			
		Afg FEJ	Ank KRA	Færge		Afg KRA	Ank FEJ	Færge
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	05:30	05:50		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	06:05	06:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	06:35	06:55		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	07:05	07:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	07:30	07:50		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	08:00	08:20
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	08:30	08:50		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	09:05	09:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	09:30	09:50		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	10:05	10:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	10:30	10:50		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	11:50	12:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	12:15	12:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	12:50	13:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	13:15	13:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	13:50	14:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	14:15	14:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	14:50	15:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	15:15	15:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	15:50	16:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	16:15	16:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	16:50	17:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	17:15	17:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	17:50	18:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	18:15	18:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	18:50	19:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	19:15	19:35		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	19:40	20:00
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	20:05	20:25		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	20:30	20:50
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	20:55	21:15		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	21:20	21:40
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	21:45	22:05		Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	22:10	22:30
Ture					Ture		17	

Tabel 5-7 - Sejlplan Scenarie 1, Christine

A.3 Scenarie 2

Scenarie 2 – ”2 færgedrift” med ugentligt skift

Christine

Havnetid KRA		00:15		Havnetid øerne		00:05			
Rute - Fejø		Overfartstid		00:20		Færge		Timedrift	
				Afg. FEJ	Ank. KRA			Afg. KRA	Ank. FEJ
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	05:30	05:50			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	06:05	06:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	06:35	06:55			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	07:05	07:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	07:30	07:50			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	08:00	08:20
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	08:30	08:50			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	09:05	09:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	09:30	09:50			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	10:05	10:25
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	10:30	10:50			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	11:50	12:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	12:15	12:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	12:50	13:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	13:15	13:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	13:50	14:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	14:15	14:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	14:50	15:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	15:15	15:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	15:50	16:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	16:15	16:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	16:50	17:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	17:15	17:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	17:50	18:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	18:15	18:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	18:50	19:10
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	19:15	19:35			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	19:40	20:00
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	20:05	20:25			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	20:30	20:50
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	20:55	21:15			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	21:20	21:40
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	21:45	22:05			Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	22:10	22:30
								Ture	17

M/F Femø Sund
M/F Askø

Rute - Femø		Overfartstid		00:55				
		Afg. KRA	Ank. FEJ			Afg. FEJ	Ank. KRA	
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	08:50	09:45		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	06:00	06:55
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	13:25	14:20		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	09:50	10:45
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	17:15	18:10		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	14:25	15:20
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	21:05	22:00		Femø - Kragenæs	mandag- søndag	18:15	19:10
Ture 4								

Rute - Askø		Overfarts tid		00:40				
		Afg. KRA	Ank. ASK			Afg. ASK	Ank. KRA	
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	07:10	07:50		Askø - Kragenæs	mandag- søndag	07:55	08:35
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	11:45	12:25		Askø - Kragenæs	mandag- søndag	12:30	13:10
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	15:35	16:15		Askø - Kragenæs	mandag- søndag	16:20	17:00
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	19:25	20:05		Askø - Kragenæs	mandag- søndag	20:10	20:50
Ture 4								

Tabel 5-8 - Sejlplan Scenarie 2

A.4 Scenarie 3

Rute - Fejø	Overfartstid	00:20		Færge					Færge
		Afg. FEJ	Ank. KRA				Afg. KRA	Ank. FEJ	
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	05:45	06:05	Askø	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	06:20	06:40	Askø
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	06:45	07:05	Askø	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	06:55	07:15	Femø Sund
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	07:20	07:40	Femø Sund	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	07:55	08:15	Femø Sund
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	08:20	08:40	Femø Sund	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	09:00	09:20	Askø
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	10:00	10:20	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	10:35	10:55	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	11:00	11:20	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	12:20	12:40	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	12:45	13:05	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	13:20	13:40	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	13:45	14:05	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	14:20	14:40	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	14:45	15:05	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	15:20	15:40	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	15:45	16:05	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	16:20	16:40	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	16:45	17:05	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	17:20	17:40	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	17:45	18:05	Christine	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	18:20	18:40	Christine
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	19:20	19:40	Askø	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	19:30	19:50	Femø Sund
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	19:55	20:15	Femø Sund	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	20:25	20:45	Femø Sund
Fejø - Kragenæs	mandag- søndag	20:50	21:10	Femø Sund	Kragenæs - Fejø	mandag- søndag	21:40	22:00	Askø
Ture							15		

Tabel 5-9 - Sejlplan Scenarie 3, Fejø

Rute - Femø	Overfartstid	00:55		Færge					Færge
		Afg. KRA	Ank. FEM				Afg. FEM	Ank. KRA	
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	08:55	09:50	Femø Sund	Femø - Kragenæs	mandag- søndag	05:45	06:40	Femø Sund
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	13:30	14:25	Femø Sund	Femø - Kragenæs	mandag- søndag	09:55	10:50	Femø Sund
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	17:20	18:15	Femø Sund	Femø - Kragenæs	mandag- søndag	14:30	15:25	Femø Sund
Kragenæs - Femø	mandag- søndag	21:20	22:15	Femø Sund	Femø - Kragenæs	mandag- søndag	18:20	19:15	Femø Sund
Ture							4		

Tabel 5-10 - Sejlplan Scenarie 3, Femø

Rute - Askø	Overfarts tid	00:40		Færge					Færge
		Afg. KRA	Ank. ASK				Afg. ASK	Ank. KRA	
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	07:20	08:00	Askø	Askø - Kragenæs	mandag- søndag	08:05	08:45	Askø
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	11:05	11:45	Femø Sund	Askø - Kragenæs	mandag- søndag	11:50	12:30	Femø Sund
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	15:40	16:20	Femø Sund	Askø - Kragenæs	mandag- søndag	16:25	17:05	Femø Sund
Kragenæs - Askø	mandag- søndag	19:55	20:35	Askø	Askø - Kragenæs	mandag- søndag	20:45	21:25	Askø
Ture							4		

Tabel 5-11 - Sejlplan Scenarie 3, Askø

A.5 Scenarie 4

Christine

Havnetid KRA		00:15		Havnetid øerne		00:05					
Rute - Fejø	Overfartstid	00:20		00:20		00:05		Timedrift			
		Alg. FEJ	Ank KRA	Færgen				Alg. KRA	Ank FEJ		
Fejø - Kragens	mandag- søndag	05:30	05:50		Kragens - Fejø	mandag- søndag	06:05	06:25			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	06:35	06:55		Kragens - Fejø	mandag- søndag	07:05	07:25			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	07:30	07:50		Kragens - Fejø	mandag- søndag	08:00	08:20			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	08:30	08:50		Kragens - Fejø	mandag- søndag	09:05	09:25			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	09:30	09:50		Kragens - Fejø	mandag- søndag	10:05	10:25			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	10:30	10:50		Kragens - Fejø	mandag- søndag	11:50	12:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	12:15	12:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	12:50	13:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	13:15	13:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	13:50	14:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	14:15	14:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	14:50	15:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	15:15	15:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	15:50	16:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	16:15	16:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	16:50	17:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	17:15	17:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	17:50	18:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	18:15	18:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	18:50	19:10			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	19:15	19:35		Kragens - Fejø	mandag- søndag	19:40	20:00			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	20:05	20:25		Kragens - Fejø	mandag- søndag	20:30	20:50			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	20:55	21:15		Kragens - Fejø	mandag- søndag	21:20	21:40			
Fejø - Kragens	mandag- søndag	21:45	22:05		Kragens - Fejø	mandag- søndag	22:10	22:30			
										Ture	17

M/F Femø Sund
M/F Askø

Rute - Femø		Overfartstid		01:01							
		Alg. KRA	Ank. FEM	Færgen				Alg. FEM	Ank. KRA		
Kragens - Femø	mandag- søndag	09:05	10:06		Femø - Kragens	mandag- søndag	06:00	07:01			
Kragens - Femø	mandag- søndag	14:00	15:01		Femø - Kragens	mandag- søndag	10:10	11:11			
Kragens - Femø	mandag- søndag	18:10	19:11		Femø - Kragens	mandag- søndag	15:05	16:06			
Kragens - Femø	mandag- søndag	22:00	23:00		Femø - Kragens	mandag- søndag	19:15	20:16			
										Ture	4
Rute - Askø		Overfartstid		00:44							
		Alg. KRA	Ank. ASK					Alg. ASK	Ank. KRA		
Kragens - Askø	mandag- søndag	07:15	07:59		Askø - Kragens	mandag- søndag	08:05	08:49			
Kragens - Askø	mandag- søndag	12:10	12:54		Askø - Kragens	mandag- søndag	13:00	13:44			
Kragens - Askø	mandag- søndag	16:20	17:04		Askø - Kragens	mandag- søndag	17:10	17:54			
Kragens - Askø	mandag- søndag	20:20	21:04		Askø - Kragens	mandag- søndag	21:10	21:54			
										Ture	4

Tabel 5-12 - Scenarie 4