



Forretningsplanen for

Projekt cykelfærge

Nyborg – Korsør





Indholdsfortegnelse

GRANSKNINGSRAPPORTENS HOVEDMÅL.....	3
CYKELTURISME I DANMARK	4
NATIONALITETER PÅ CYKELFERIE	5
CYKELTURISTERNES BEHOV OG VANER	5
CYKELTURISTER ER HELÅRSTURISTER	6
CYKELTURISMENS ORGANISERING OG DE MODERNE CYKELTURISTER.....	10
SÅDAN SKABER VI EN GOD OG SAMMENHÆNGENDE CYKELFERIE LOKATION	10
CYKELRUTER	11
TOUR-FORSLAG 1: FRA SLAGELSE.....	11
TOUR-FORSLAG 2: FRA KORSØR	12
TOUR-FORSLAG 3: FRA SKÆLSKØR	13
FLOTTE LANDSKABER OG GODE CYKELVEJE	13
DANMARKS NATIONALE CYKELRUTER.....	14
NATIONALE RUTER PÅ TVÆRS AF TURIST-RINGEN	15
TURISME I DANMARK.....	15
FÆRGEDRIFT I DANMARK	17
NY ELLER BRUGT FÆRGE.....	18
BILLETPRISER	19
VIDERE AFSNIT	20



Forretningsplanens hovedmål

Formålet med forretningsplanen er at skildre de økonomiske gevinster ved at etablere og drive en færgerute mellem Nyborg og Korsør til en cykelfærge. Erhvervsforeningen ønsker at skabe en bedre mulighed for cyklelisterne omkring passage af Storebælt, men ligeledes også skabe en turistring, der ligeledes omfavner de omkringliggende kommuner på henholdsvis Sjælland og Fyn, som vil mærke en øget cykelturisme med den nye cykelfærge. Derfor henstiller forretningsplanen til en samlet finansiering af driften af færgen, enten ved statsstøtte eller blandt de kommuner, der må antages at få et realistisk udbytte. Den kommunale finansiering måles på omkostninger efter et realistisk udbytte, da det ikke er sikkert at med et 100% statsstøttet projekt, har vi med denne rapport forsøgt at gøre os beredte på, hvad projektet vil koste på drift og tilstødende økonomiske parametre, hvor projektet skal bæres alene på kommunerne, der få glæde af projektet.

Således kunne Slagelse og Nyborg lægge hovedparten af økonomien, hvortil vi vil forsøge at beregne os til, hvad de øvrige kommuner kan lægge for at drifte færgen. Vi ønsker for Sjællandssiden at indgå samarbejde/partnerskab med:

- Næstved Kommune
- Vordingborg Kommune
- Sorø Kommune
- Kalundborg Kommune

I dag anno 2021 har cykelturister kun mulighed for at tage med DSB over Storebælt for at rejse frem og tilbage mellem Sjælland og Fyn. Det gælder ligeledes borgere, som rejser mellem hjem og arbejde eller blot for at se familie og venner. Men togrejsen medfører en række problemstillinger for cykelturisterne, som er forretningsplanens hovedmålgruppe, men det er centralt af fastslå, at cykelfærgen også vil komme bosiddende borgere i de omkringliggende kommuner til gode.

I seneste årsrapport fra 2016 var et tungt bookingsystem og begrænset kapacitet centrale problemstillinger i forhold til cykelmedtagning i den kollektive transport, når cykelturister vil rundt og på tværs af landet. I 2018 skønnes problemerne til at være de samme, da kapaciteten hos DSB er uændret. Der er mellem 6 til 12 pladser til rådighed per afgang, der skal deles mellem cykler, barnevogne og kørestole. Derfor kan man nemt risikere som gruppe eller familie, at man skal tage med forskellige afgang for at få alle cyklerne med fra Nyborg til Korsør eller fra Korsør til Nyborg.

Derudover er indstigningen til togene høje, som gør det besværligt at få cyklerne med ind i toget, hvor de skal placeres op af de eksisterende pladser og typisk står i flere lag. Storebælt bliver nævnt som en flaskehals, da der ikke er andre alternativer for cykelturisterne. Derudover er det stadig ikke muligt at købe en cykelbillet eller reservere en cykelplads via DSBs hjemmeside eller i deres app¹.

Disse udfordringer mener vi en cykelfærge kan imødekomme. Først og fremmest skal der ikke være begrænsninger på, hvor mange cykelbilletter en gruppe kan reservere ved hver afgang. Cykelbilletterne bør kunne købes via en hjemmeside eller en app, hvorfor cykelbilletterne hurtigt er reserveret med få klik. Derudover vil cykelfærge byde på:

- Lokale råvarer i en café/restaurant
- Toiletfaciliteter med toilet og bad (til hele familien)
- Mulighed for at få ordnet/repareret sin cykel om bord
- Frisk havvand fra dækket og udsigt over Storebælt

¹ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-09/Cykelturismen%20i%20v%C3%A6kst_%C3%85rsrapport2019.pdf side 28.



I 2019 blev der solgt 13.635 cykelbilletter mellem København og Odense. Og det tal er ikke begejstrende højt, men det må antages, at det forholdsvis lave antal billetter hænger sammen med barriererne for at tage cyklerne med toget over Storebælt. Vi mener, det er realistisk at skønne antallet af cykelbilletter en hel del højere med en cykelfærge. Flexibiliteten er større, kapacitet til at medtage cykler bliver højere, billetsalget er nemmere, serviceniveauet er markant højere og så slår overgangen til vands med udsigt til Storebælt togets siddepladser.

For at kunne tage en beslutning på et ordentlig beslutningsgrundlag vil planen gennemgå forskellige forhold, som er relevante i forhold til at etablere og drive en cykelfærge.

Cykelturisme i Danmark

For at vurdere om det er en god idé at investere i en cykelfærge, må vi først forholde os til, om mængden af cykelturister og deres ferievaner taler sig ind i forretningsplanens hovedmål.

Antal cykelturister i Danmark:

2008: 1,04 mio.

2011: 1,2 mio.

2014: 1,5 mio.

2017: 1,7 mio.

Billede: <https://idekatalogforcykeltrafik.dk/tilfredse-turister-paa-cykel-tal-og-fakta-om-cykelturisme-i-danmark/>

Cykelturismen er fortsat i vækst, og det giver gode betingelser for vores lokale turismeerhverv. Tilbage i 2017 var antallet af cykelturister steget til 1,7 millioner set i forhold til 1,5 millioner i 2014. I en rapport fra 2019 fremgår det, at der aldrig har været så mange cykelrelateret overnatning som førhen. Den øget turisme kan kædes sammen med Vejdirektoratets nationale cykelstrategi, "Danmark – op på cyklen" fra 2014.

De seneste økonomiske tal er fra 2011 og fremgår af den nationale cykelstrategi "Danmark – op på cyklen" (2014). I 2011 var der 1,2 mio. cykelturister i Danmark, og de omsatte for omtrent 5,5 milliarder. I 2017 var der 1,7 millioner cykelturister herhjemme, og hvis de samme forhold gør sig gældende, skønnes det til, at de ville have omsat for 7,8 milliarder kroner, hvilket svarer til cirka 7,2% af den samlede danske turismeomsætning på 108 milliarder kroner².

Over 90% af cykelturisterne vil besøge Danmark igen inden for de næste to år, og hele tre ud af fire vil anbefale venner og familie at holde ferie i Danmark. Det er derfor turister, som kommer tilbage til Danmark og de er samtidig gode ambassadører for endnu flere cykelturister i Danmark.

² <https://idekatalogforcykeltrafik.dk/tilfredse-turister-paa-cykel-tal-og-fakta-om-cykelturisme-i-danmark/>



Nationaliteter på cykelferie

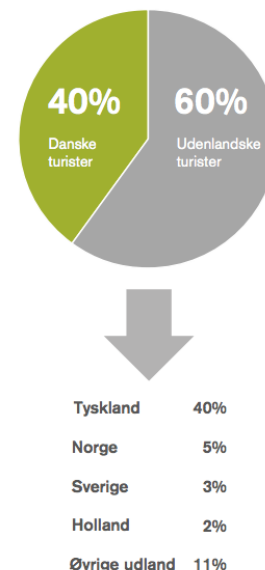
I 2017 udgjorde danske turister 40% og tyskerne 40% af alle cykelturister. Det stemmer overens med, at Danmark i 2017 lå på en sjetteplads over lande, som de tyske cykelturister planlagde at besøge i 2018. De sidste 20% var fordelt mellem svenskere, nordmænd, hollændere og øvrige udlændige.

Cykelturisternes behov og vaner

Potentialet ligger især for de cykelturister, som tager på dagsture. Det vil sige, at de har et fast overnatningssted og cykler ud og hjem samme dag. Mindst tre ud af fire vender nemlig tilbage til deres feriebase. Resten bevæger sig ud på en længerevarende cykelferie med cyklen som transportmiddel med nye overnatningssteder undervejs.

Vi har tre nationale cykelruter, som krydser cykelfærgens turisme-ring. Disse taler til den del af cykelturister, som tager på flerdagsture. Dertil har vi opstillet en række lokale cykelruter på tværs af turisme-ringen, som kan benyttes af størstedelen af cykelturisterne, der cykler ud og tilbage til feriestedet samme dag. Flere informationer om nationale og lokale cykelruter kommer længere nede i dokumentet.

I 2017 stod cykelturisterne for 9,6 millioner overnatninger, hvor to tredjedele af overnatningerne kom fra de udenlandske cykelturister. Det svarer til 18% af alle turistovernatning på 52,4 millioner³. De udenlandske cykelturister tager altså længere ferier end danskerne, hvor udenlandske i gennemsnit har 6,5 overnatninger, har danske 4,5 overnatninger⁴.



Figur 2
Cykelturister fordelt på nationalitet, 2017

Danske		Udenlandske
700.000	Antal cykelturister	1 mio.
3 mio.	Overnatninger i alt	6,6 mio.
4,5	Gennemsnitligt antal overnatninger	6,5
Camping	Mest benyttede overnatningsform	Feriehus

Billede: <https://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2018/08/Cykelturisme-i-Danmark-2017.pdf> side 14.

³ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-09/Cykelturismen%20i%20v%C3%A6kst_%C3%85rsrapport2019.pdf

⁴ <https://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2018/08/Cykelturisme-i-Danmark-2017.pdf> side 14.



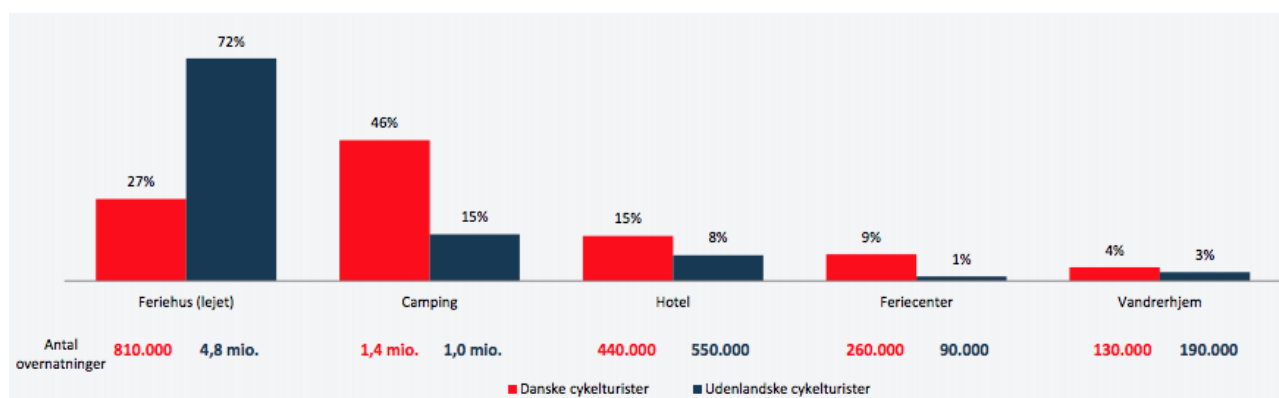
Det har ikke været muligt at finde informationer om, hvor cykelturisterne specifikt overnatter henne i landet. Derfor henviser vi i stedet for til tal for kyst- og naturturister i Danmark, hvor cykelturisterne indgår i. På grund af de manglende oplysninger, er det ikke muligt at skønne, hvor mange overnatninger vi kan forvente for de enkelte kommuner i turist-ringen. Men vi kan tage udgangspunkt i tallene for Destination Sjælland og Destination Sydkyst Danmark og antage, at overnatninger inden for disse områder vil stige, fordi muligheden for at komme fra Destination Fyn samt de nærliggende jyske områder vil blive markant bedre med en cykelfærge.

Kilde: Kyst- og naturturister i Danmark, VisitDenmark, 2019: side 15.

Overnatninger på de danske destinationer 2018-2019

	Overnatninger 2019	Udvikling ift. 2018	% udvikling ift. 2018
Wonderful Copenhagen*	10.903.000	617.000	6,0%
Destination Vesterhavet	8.687.000	319.000	3,8%
Destination NordVestkysten	5.823.000	313.000	5,7%
Aarhusregionen*	4.246.000	143.000	3,5%
Destination Trekanten	3.724.000	129.000	3,6%
Destination Fyn*	3.266.000	-32.000	-1,0%
Destination Sydvestjylland	3.244.000	176.000	5,7%
Destination Nord*	2.699.000	86.000	3,3%
Destination Sønderjylland	2.370.000	10.000	0,4%
VisitLolland-Falster	1.838.000	66.000	3,7%
Destination Bornholm	1.687.000	191.000	12,8%
VisitNordsjælland	1.453.000	-9.000	-0,6%
Destination Sjælland	1.317.000	72.000	5,8%
Destination SydkystDanmark	1.071.000	28.000	2,6%
Turistsamarbejdet Kystlandet	855.000	21.000	2,6%
Destination Himmerland	851.000	52.000	6,6%
Destination Limfjorden	831.000	36.000	4,6%
VisitHerning	328.000	-18.000	-5,2%
Uden for destinationsselskab	866.000	25.000	3,0%
Hele landet	56.059.000	2.228.000	4,1%

De danske cykelturisters foretrukne overnatningsform er camping, mens de udenlandske foretrækker feriehuse. Overnatningsstedet anses som værende et vigtigt valg for cykelturister⁵. Dog er der en anden tilgang til hvordan man vil feriere efter covid19 – hvorfor at friluftstanken og ønsket om anderledes og "alene-ferie" må antages at være i en transformation pt.



Cykelturister er helårsturister

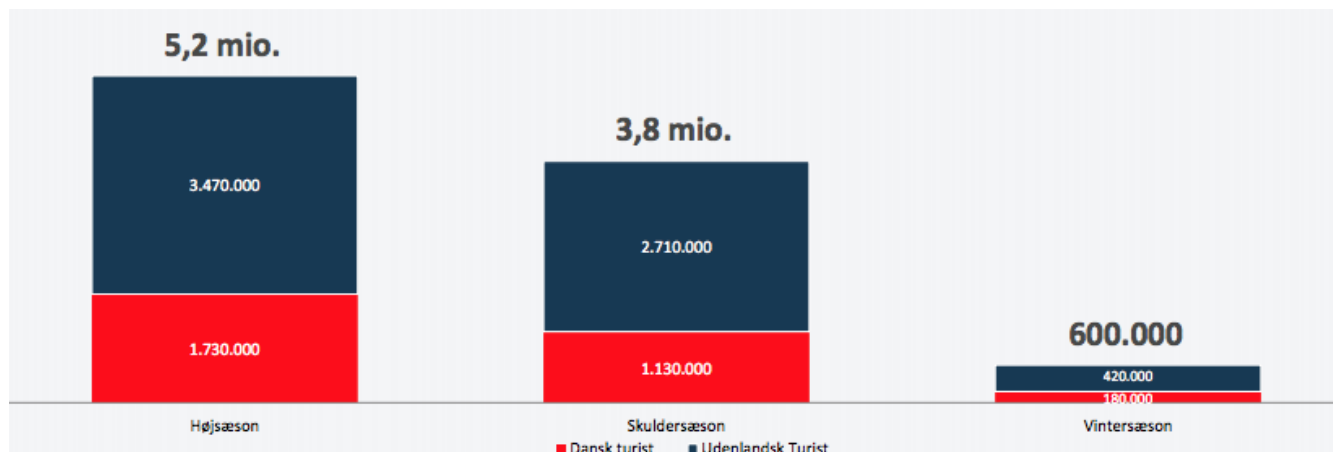
Cykelturister besøger ikke kun Danmark i juli og august, men de fordeler deres overnatning i Danmark over hele året. Af de 1,7 millioner cykelturister i Danmark i 2017 cyklede 800.000 i sommersæsonen, 700.000 i forårs- og eftersæsonen og sidst 200.000 i vintersæsonen⁶. Cykelturister er i høj

⁵ <https://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2018/08/Cykelturisme-i-Danmark-2017.pdf> side 4.

⁶ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-09/Cykelturismen%20i%20v%C3%A6kst_%C3%85rsrapport2019.pdf side 10



grad helårsturister. Det betyder, at indkomst via billetsalg samt service på færgen (restaurant/café) ikke kun ligger i højsæsonen i sommerperioden, men at billetsalg og service på færgen vil indbringe en indtjening hele året rundt. Som helårsturister kommer der også en øget omsætning i turisme-erhvervet i de omkringliggende kommuner, hvor antallet af turister, både danske og udenlandske, vil stige hele året rundt.



Billede: <https://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2018/08/Cykelturisme-i-Danmark-2017.pdf> side 15.

Mange cykelturister er glade for deres ferier i Danmark, og det ses blandt andet ved, at der er mange genbesøgende blandt cykelturister. Det betyder, at vi med en turisme-ring forhåbentlig kan opleve en mere stabil turisme andel samt mulighed for at tiltrække endnu flere turister til området, da cykelturisterne i meget høj grad vil anbefale Danmark som feriedestination til venner og familie.



Billeder: <https://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2018/08/Cykelturisme-i-Danmark-2017.pdf>: side 7

Et andet centralt potentiale ved at tiltrække flere cykelturister til turisme-ringen er, at de generelt er meget aktive feriegæster. De besøger attraktioner og seværdigheder, de spiser ude og shopper – og så foretager de andre udendørsaktiviteter. Cykelturisterne er også kendt for at gå lange ture og vil gerne være tæt på by og strand. Som det ses på nedenstående figurer, taler både de danske og udenlandske top 10 ferieaktiviteter godt ind i vores lokalområder på tværs af kommunegrænser.



Billeder: <https://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2018/08/Cykelturisme-i-Danmark-2017.pdf> side 32



Attraktioner	Dansk turist	Udenlandsk Turist
Historiske attraktioner, bygninger og seværdigheder	54%	70%
Museer og udstillinger	49%	55%
Nationalparker	30%	45%
Forlystelsespark	29%	34%
Dyreparker, zoologiske haver og akvarier	29%	32%
Unesco verdensarvssteder	20%	33%
Badelande	34%	23%

Outdoor aktiviteter	Dansk turist	Udenlandsk Turist
Vandreture i naturen	69%	67%
Korte cykelture	67%	78%
Dagsudflugter på cykel	46%	50%
Løbeture	36%	36%
Motionscykling (racercykling / mountainbiking)	28%	33%
Lystfiskeri	20%	21%
Sejle i kano eller kajak	19%	12%
Spille golf	17%	9%
Surfing (windsurfing, kitesurfing, SUP)	9%	14%
Dykning	7%	6%

Billeder: <https://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2018/08/Cykelturisme-i-Danmark-2017.pdf> side 33.

Hvis vi holder det med op med den radius, som cykellister har mulighed for at bevæge sig i, er der potentiale i at skabe omsætning hos mange forskellige aktører i turist-ringens kommuner.

Danskernes døgnforbrug er cirka 950 kroner, mens de udenlandske har et lidt mindre døgnforbrug på omkring 850 kroner⁷. Cykelturisterne taler sig godt ind i at drive en cykelfærge og etablere en tilhørende turist-ring. Korsør og de omliggende kommuner byder både på en skøn natur, der kan nydes på en cykel- eller gåtur, vi har havet til at bade i, og så har vi hyggelige bymidter, shopping centre og en række seværdigheder til udflugter på vandre- samt cykelture. Her er et udpluk af seværdigheder samt udendørsaktiviteter:

- Vandsportscenter i Korsør
- M/F Broen, kulturfærge
- Fæstningen i Korsør samt isbådsmuseet.
- Golfmuligheder.
- Bridgecliff og bridgesail.
- Trelleborg Vikingeborg i Slagelse.
- Antvorskov kloster og slotsruin
- Flere motionsoase på tværs af byer og kommunegrænser
- Fodgolf i Kragerup
- Legejungle i Slagelse

⁷ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-09/Cykelturismen%20i%20v%C3%A6kst_%C3%85rsrapport2019.pdf side 10



Cykelturismens organisering og de moderne cykelturister

Et godt cykelferieland kræver samarbejde mellem mange aktører. Den rekreative cyklist bekymrer sig ikke om myndighedsgrænser og vil have en sammenhængende oplevelse. Derfor kan vi tiltrække endnu flere cykelturister ved at danne en cykel turist-ring med lokale cykelstier på tværs af kommuner, som bringer turisterne til kommunernes forskellige oplevelser.

Cykelturisters præferencer og ønsker er ikke statiske. Meget har ændret sig siden en cykelferie handlede om at spænde en taske bag på cyklen og cykle ud i det blå. Og så alligevel ikke, for cykelturisme handler i bund og grund stadig om at søge oplevelser med cyklen som værktøj eller det at cykle som oplevelse i sig selv. Det, der har ændret sig, er, at cykling er blevet en yndet aktivitet på nærmest alle tænkelige ferier.

Cykling er med andre ord blevet mainstream. Hver femte turist i Danmark angiver cykling som et væsentligt motiv for at holde ferie netop her. Cykelturisterne vælger Danmark som feriedestination på grund af naturen og vores lange kystlinje og dertil bliver gode overnatningssteder samt tryghed sat højt på listen over ferievalget. Derudover bliver Danmark anset som et rent og miljøvenligt land at rejse i. Derfor skal vi tænke i helheden i samspillet mellem cykelruter, natur, kystlinje, andre aktivitetsmuligheder samt gode overnatningsmuligheder, når vi skal etablere og kommunikere ud om en ny turisme-ring for cykelturister.

Sådan skaber vi en god og sammenhængende cykelferie lokation

Udvikling af et godt cykelferieland handler i høj grad om at skabe adgang via infrastruktur, service og formidling. I Danmark er vi kendt for vores cykelnet med gode cykelstier, så vi har langt hen ad vejen skabt gode forhold for infrastrukturen. Men den ellers gode infrastruktur knækker ved Storebælt, som er med til at binde Danmark sammen. Den nye cykelfærge vil derfor være en relevant tilføjelse og en måde at styrke infrastrukturen i Danmark. Derudover er der sat penge af til at etablere og drifte nye cykelstier, som kan binde kommunerne sammen.

Samtidig vil cykelfærgen også øge servicen for både udenlandske og danske cykelturister. Det er ikke længere muligt at købe mad og drikke med DSB, og derfor vil cykelfærgen allerede her imødekomme gængse servicebehov. Derudover tilføjer vi cykelservice på cykelfærgen.

Cykelturisterne er, som tidligere nævnt, aktive turister. Derfor er det centralt, at vi har øje for at styrke sammenhængen mellem infrastrukturen og den kommercielle services med andre udendørsaktiviteter såsom lystfiskeri, vandring m.m. Et andet udviklingspotentiale til at tiltrække flere cykelturister kan være at opbygge stærke oplevelsesklynger i turisme-ringen og binde disse sammen⁸.

Her må det klart kunne tænkes, at nye ruter helt oplagt vil optræde, fx nordtyskere der cykler til Sønderjylland og Fyn og derefter med cykelfærgen til Korsør, for derefter at cykle langt vestkysten mod Næstved og Vordingborg og så tilbage til Tyskland. Foruden dette, vil nogle af disse også blive i området og foretage lokale ruter, ligesom at dette også vil appellere til de lokale borgere, bosiddende i kommunen eller nabokommunerne.

For at imødekomme størstedelen af cykelturisterne, der cykler ud og hjem samme dag, har vi udarbejdet nogle bud på nogle lokale ruter på tværs af kommunerne.

⁸ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-09/Cykelturismen%20i%20v%C3%A6kst_%C3%85rsrapport2019.pdf side 29.



Cykelruter

Tour-forslag 1: Fra Slagelse

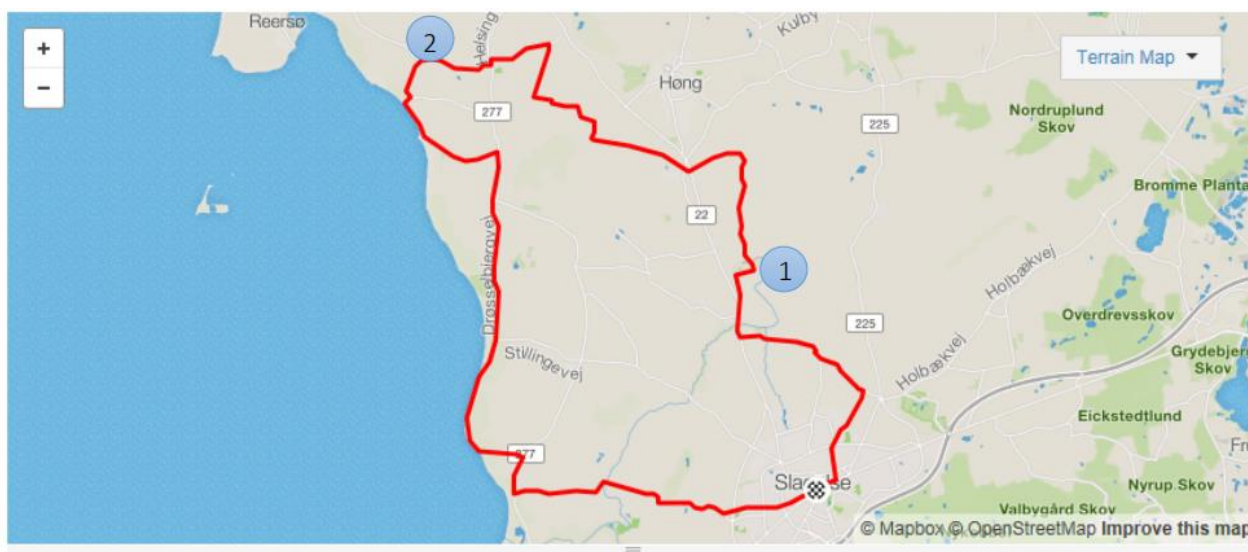
Denne tur starter og slutter på Rådhuspladsen i Slagelse og byder på 52,2 km (229 højdemeter). Det er således den længste etape i vores lille Tour de Slagelse Kommune.

Undervejs skal du blandt andet forcere Blæsingebakken, der er en stigning uden for kategori på 300m med 7,5 % i snit. Men turen byder også på smuk udsigt over Storebælt og broen på højdedraget før Dalby.

Udgangspunkt: Rådhuspladsen, Slagelse

Længde: 52,2 km (229 højdemeter)

Beskrivelse: Med start fra Rådhuspladsen i Slagelse køres nordpå gennem Lille Valby og Havrebjerg. Efter 10 km rammer man dagens hårdeste stigning, Blæsingebakken (1). I Gierslev drejes der mod vest og ud mod kysten. Nyd den smukke udsigt (2) over Storebælt og broen på højdedraget før Dalby, inden der køres langs kysten gennem sommerhusområderne. Hold eventuelt pause og nyd en kop kaffe eller spis en is ved Stillinge Strand. Fra Kongsmark Strand køres der gennem Hejninge retur til Slagelse.



Highlights:

1: Blæsingebakken er en stigning uden for kategori på 300 m med 7,5% i snit.

2: Udkigspunkt ved Dalby over Storebælt



Tour-forslag 2: Fra Korsør

Denne tur har udgangspunkt fra Caspar Brands Plads i Korsør og er den hårdeste målt på højdemeter og derfor egnet til klatrere. Ruten er på 43,1 km (258 højdemeter)

Efter 17,6 km rammer du en af kommunens hårdeste stigninger, nemlig Jættehøjvej, der er en stigning uden for kategori på 2,1 km med 2,9 % i snit. Senere kan du nyde den fantastiske udsigt fra Jættehøjene.

Udgangspunkt: Caspar Brandts Plads, Korsør

Længde: 43,1 km (258 højdemeter)

Beskrivelse: Med start fra Caspar Brands Plads i Korsør køres der nord om Noret gennem Tjæreby og Gl. Forlev. Efter 17,6 km rammer man en af Kommunens hårdeste stigninger, Jættehøjvej (1). Derefter ankommer man i Slots Bjergby, hvor det er muligt at cykle op til Jættehøjene (2) på toppen, som giver en helt fantastisk udsigt. Efter en kortere stigning op til Gerlev, står det primært på nedkørsler og smuk natur gennem Stude og Søhuse retur syd om Noret ind til Korsør.



Highlights:

1: Jættehøjvej er en stigning uden for kategori på 2,1 km med 2,9 % i snit, hvor den sidste km stiger med 4,7 % i snit.

2: Udkigspunkt ved Jættehøjene ved Slots Bjergby.



Tour-forslag 3: Fra Skælskør

Etapen starter ved Skælskør Bibliotek og er guf for sprinterne. Du skal ud på 35,5 km (140 højdemeter) uden de store stigninger. Til gengæld byder turen på smuk natur i Fyrendal Skov, og på hjemturen langs kysten passerer du Holsteinborg Gods.

Udgangspunkt: Skælskør Bibliotek, Skælskør

Længde: 35,5 km (140 højdemeter)

Beskrivelse: Med start fra Biblioteket i Skælskør køres der nordøst på gennem Tystofte og Sønder Bjerge. Turen gennem Fyrendal Skov er smuk og ligeledes er nedkørslen til Bisserup. Tag et stop i Bisserup med en is eller nyd en frokost. Turen hjem går langs kysten, hvor man passerer Holsteinborg Gods på den relativt flade retur til Skælskør.



Highlights:

1: Kør igennem to skovens stier

Flotte landskaber og gode cykelveje

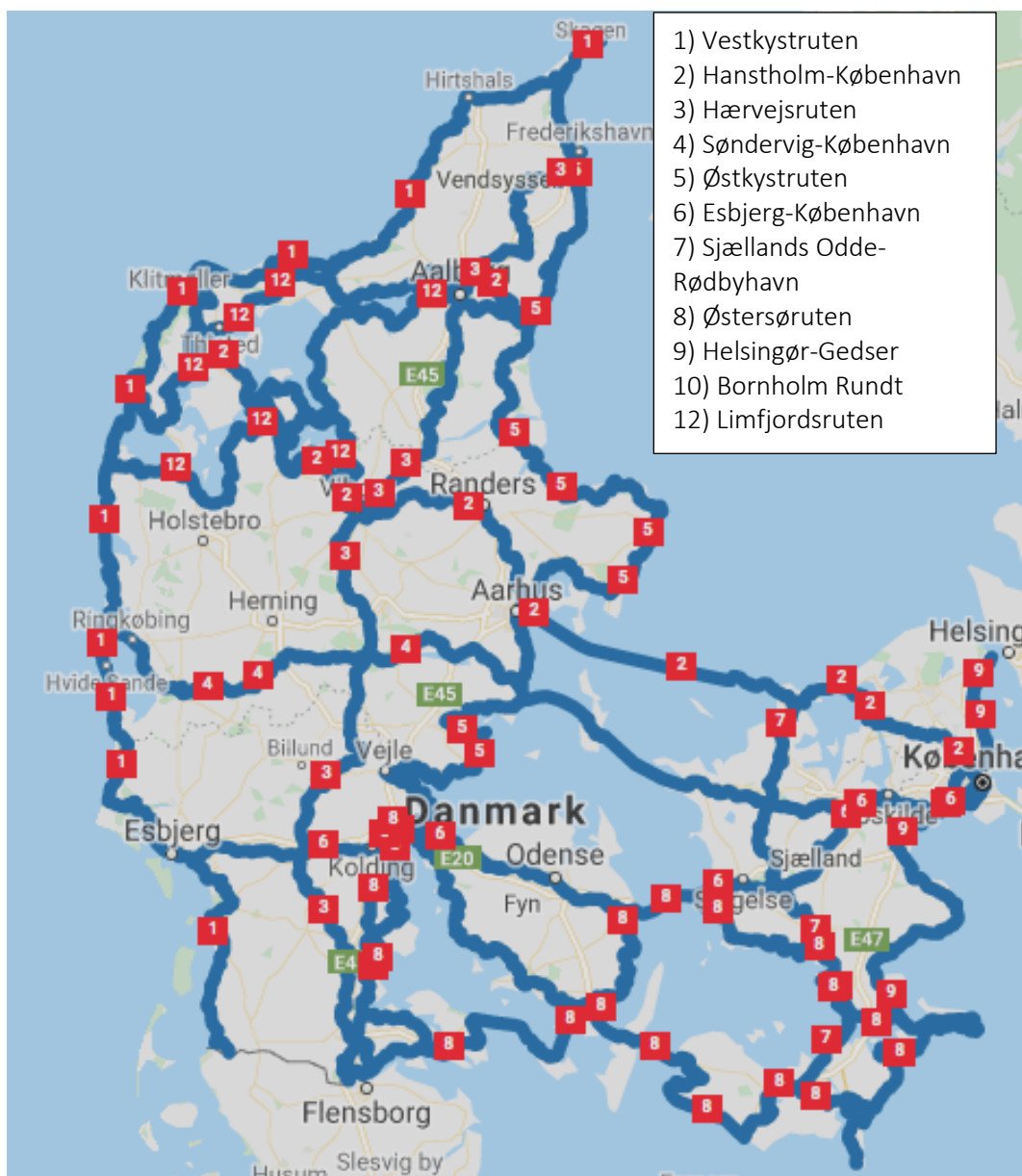
Når man spørger cykelturister om, hvad der er vigtigt for en god cykeloplevelse, svarer de fleste flotte landskaber og gode cykelveje. Godt en tredjedel af de danske cykelturister cykler på afmærkede cykelruter og anvender ruteskiltning til navigation (34 pct.). Dernæst følger digitale kort/apps (28 pct.) og trykte kort 25 pct.). For de tyske cykelturister betyder skilte i marken mere. Her følger tre ud af fire ruteskiltning.

Fysisk vejvisning anvendes i lige så høj grad i dag som i 2008. De digitale muligheder har således ikke gjort ruteskiltning overflødig, hvilket man ellers kunne have formodet. Til gengæld er der sket et fald i brug af trykte kort.



Danmarks nationale cykelruter

I Danmark har vi 11 nationale cykelruter. Nationalruterne er blevet lavet for at skabe bedre forhold for cykelturister, både danske og udenlandske. Undersøgelser viser, at især udenlandske turister forbinder Danmark med cykling. Derfor har man satset på at udvikle nationale ruter, som skal være et modtræk til sydens charterferier. Derudover ses der også et potentiale i, at størstedelen af de danske cykelruter løber igennem landdistrikternes natur- og kulturlandskaber, og dermed kan cykelturismen være med til at undersøtte erhvervsudviklingen i disse områder. Cykelturisterne er altså centrale turister i forhold til at skabe omsætning i både landdistrikter og i byer⁹



Kort over de nationale cykelruter fra Vejdirektoratet. Bemærk at Bornholm rundt, rute 10, ikke fremgår af billedet.

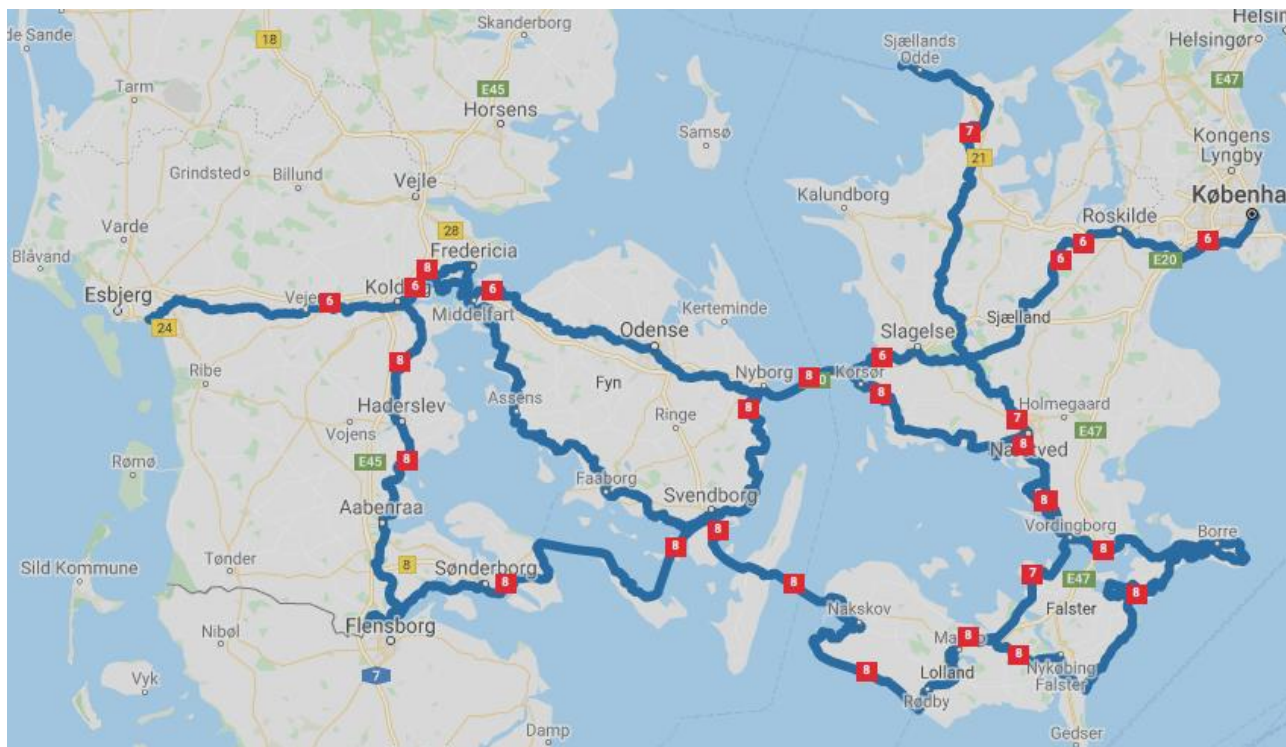
⁹ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/nationale_cykelruter.pdf side 6



Nationale ruter på tværs af turist-ringens

Nationalruter henvender sig, som tidligere nævnt, især til de cykelturister der foretrækker flerdagesture, og som cykler fra sted til sted med cyklen som transportmiddel. Den kommende turist-ring krydser tre af de danske nationalruter, og det er ruter som både dækker Jylland, Fyn, Sjælland og øerne. Turist-ringens og cykelfærgen vil altså komme til at lægge fordelagtigt i forbindelse med at være med til at binde Danmark sammen på nationalruterne.

Rute 6, 7 og 8 krydser turist-ringens. Cykelfærgen vil i den forbindelse (forhåbentlig) blive en del af rute 8.



Kort over nationalruterne 6, 7 og 8.

Når vi ser på turismetallene, så er det især Syddanmark der løber afsted med det højeste antal turister. Faktisk ligger Sjælland i bunden over regionerne, når vi kigger på statistikkerne. Men forhåbentlig kan den nye nationale cykelrute 8 være med til at skabe en bedre og nemmere overgang fra det jyske og fynske til Sjælland. Dog imødekommer den nye nationale cykelrute ikke problemstillinger omkring barriererne med at komme over Storebælt med den kollektive trafik. Dette taler igen for at etablere og drive en cykelfærge, hvis vi skal have en større andel af de flere og flere cykelturister, der vælger Danmark som feriedestination.

Turisme i Danmark

Ifølge VisitDenmark har antallet af overnatninger været stigende i perioden 2008-2018, med undtagelse af 2019 som oplevede tilbagegang. Danmark oplever en vækst i overnatninger både fra danske og udenlandske turister, og i 2018 sætte turismen rekord, men har generelt har rekordhøje overnatningstal over den 6-årige periode. Danmark ligger også øverst i deres prognose for vækstforventninger til de prioriterede markeder, hvor Danmark ligger i toppen med mere end 10 millioner flere overnatninger end Tyskland, som indtager 2. pladsen¹⁰. I 2019 satte antal overnatninger igen rekord med 56,1 millioner overnatninger¹¹.

¹⁰ <file:///C:/Users/emplo/Downloads/Prognose%202019.pdf> side 3 & 6.

¹¹ <https://www.visitdenmark.dk/sites/visitdenmark.com/files/2021-02/Statusanalyse%20af%20turismens%20udvikling%20og%20konkurrenceevne%202020.pdf> side 6



I 2019 havde Danmark en turismeomsætning på 132,5 milliarder kroner, og VisitDenmark havde en prognose på omkring 100 milliarder kroner for 2020. Desværre har Covid-19 pandemien været en stærk modstand til turismeerhvervet i 2020. Til gengæld, hvis vi skal finde en positiv gevinst ved Covid-19 pandemien, så har flere danskere fået øjnene op for Danmark som et dejligt ferieland. Dermed er der forhåbninger om, at en større andel danskere vælger ferie i Danmark for fremtiden¹².

Når vi dykker længere ned i de forskellige turistformer i Danmark, så har tilbagegangen været mindre ved kyst- og naturturismen i sammenligning med erhvervs- og storbyturisme. Det er generelt set også især kyst- og naturturismen, der står for en større andel af omsætningen i Danmark. Kystturismen i Danmark defineres som al turisme med ferie som formål, der ligger uden for landets fire største byer; København, Århus, Odense og Aalborg.

Samtidig er Danmark i international og europæisk sammenhæng et af de lande, der har klaret sig bedst igennem den markante opbremsning i den udenlandske turisme. Det gælder uanset, om vi sammenligner os med vores nordeuropæiske naboer, med Sydeuropa eller med Central- og Østeuropa¹³.

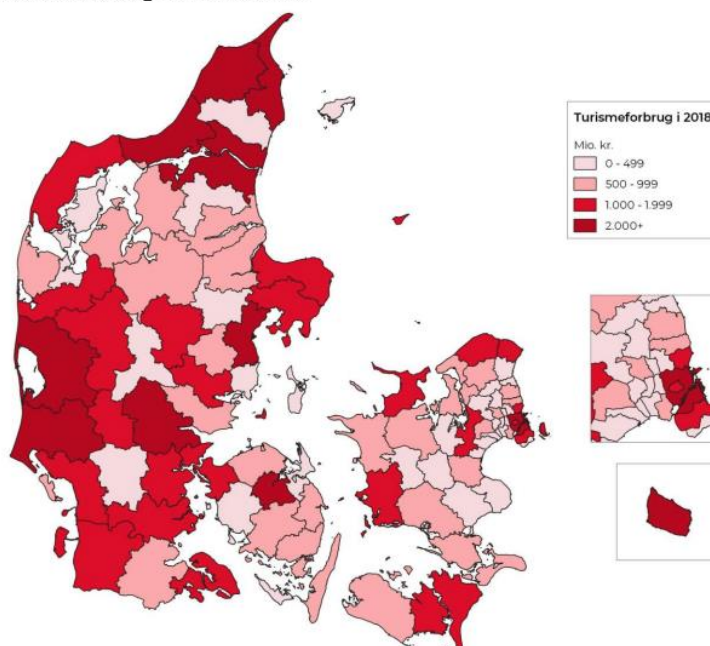
I august 2020 lå antallet af overnatninger i Danmark over niveauet ift. august sidste år. Grundet Covid-19 har der siden marts været et kraftigt fald i de udenlandske overnatninger. Også i august foretog de udenlandske turister i Danmark færre overnatninger end sammenlignet med august 2019. De danske overnatninger i august er til gengæld steget betydeligt.

I august 2020 var der næsten 8,6 mio. overnatninger i alt, hvilket er 2,3 pct. flere i forhold til august 2019. De udenlandske turister foretog godt 4,5 mio. overnatninger, hvilket er 10,5 pct. færre end sidste år. Danskerne foretog godt 4,0 mio. overnatninger, svarende til en fremgang på 21,8 pct. i forhold til august 2019. Danske gæster stod for stigning på tværs af de fleste overnatningsformer, især i feriehus, lystbådehavne og campingpladser. Blandt udenlandske turister stod tyskerne for en stigning i overnatningerne i Danmark, og det var primært i feriehus, campingpladser og feriecentre.

Nedenstående figur, figur 1.7.1, viser turismeforbrugets størrelse fordelt på kommuner. De forskellige kommuner i turisme-ringen har forskellige udgangspunkter i forhold til omsætningen på turister. Med en eventuelt cykelfærge kan denne omsætning øges, og hvis vi samtidig skaber oplevelsesklynger og gør mere ud af skabe sammenhæng mellem oplevelsesmuligheder på tværs af kommuner og i højere grad kommunikere ud, så er der potentiale for, at turismeforbruget stiger.

En måde at finde den økonomiske omkostnings-fordelingsnøgle kommunerne, kunne være at man kigger på den ændring der kommer i de forskellige kommuner, og deraf

Figur 1.7.1 Turismeforbrug i kommunerne 2018



¹² <https://www.visitdenmark.dk/corporate/om-os/nyheder/vi-skal-loefte-dansk-turisme-i-faellesskab-igen>

¹³ <https://www.visitdenmark.dk/sites/visitdenmark.com/files/2021-02/Statusanalyse%20af%20turismens%20udvikling%20og%20konkurrenceevne%202020.pdf> side 6f



laver et udtræk for at finde hvor meget den ene kommune bør tage del i de investeringer der vil være med investeringen af en cykelfærge.

Færgedrift i Danmark

Når man starter en færgerute, så skal man være bevidst om de regler og krav til færgens kvalitet og sikkerhed for opnåelse af de godkendelser der er nødvendige for at kunne få lov til at sejle med passagerer.

Korsør Erhvervsforening har været i dialog med Søfartsstyrelsen for at forhøre os hvad og hvilke regler der vil være.

Skibet/færgen skal godkendes og leve op til reglerne i forhold til den klasse det skal bruges til. For at sejle på Storebælt skal det kunne opnå godkendelse til en klasse C, ligesom at der skelnes imellem internationale eller nationale regler, hvilket også giver minimums længde på skibet, som ved de nationale regler vil være < 24 meter og internationale regler længere skib.

Ligeledes vil opbygningen af skibet også have påvirkning – og her skal man forsøge at opføre eller finde et skib der er udført i stål eller aluminium, pga. at dette så er mindre brandbart.

Praktisk foregår det ved, at når skibet er fundet, så skal dette registreres – synes og godkendes, for at opnå de nødvendige certifikater.

Herefter skal skibet godkendes til den drift det skal sejle med/på. Således skal besætningen have en baggrund og erfaring/uddannelse, hvor de rent beredskabsmæssigt skal leve op til kystskippereksamen (navigatør) – og deraf kunne agere med søkort og være en uddannelse besætning der favner alle de elementer der er nødvendige at kunne inkl. beredskabsøvelser/evakuering etc.

At gennemgå denne proces, vil som regel være givtigt at have en faglig konsulent tilknyttet der kender de forventninger der kræves til dette. Her er der flere aktører, der kunne bringes i spil og som selvfølgelig har en omkostning for dennes leverance/ydelsesbistand, ligesom at selve godkendelsesproceduren fra Søfartsstyrelsen også er omkostningsbringende til projektet og ligger i størrelsesordenen ca. 50-100.000,- kr. afhængig af skibet stand samt kendskabets til kravene (Søfartsstyrelsen afregner i medgået tid til denne proces.)

Følgende vil derfor være en fordel:

- Få et skib der allerede er i drift og er godkendt (og gerne i samme klasse)
- Kunne lade skibet/færgen indgå i allerede eksisterende færgedriftsselskab, hvor godkendt besætning er ansat og varetager allerede igangværende rutiner/opgaver, som er sammenlignelige med dette projekts færgedrift.
- At få tilknyttet en konsulent eller en medarbejder fra et allerede igangværende færgeselskab, fx i kommunen.



Ny eller brugt færge

Vi har haft en konsulent til at granske hvilke forhold der vil være med nyopførelse af skib/færge – denne skriver bl.a.:

”Med en overfartstid på ca. 50 minutter skønnes den gennemsnitlige fart at skulle antage 12-15 knob, afhængig af havnenes nærmere geografiske beliggenhed.

Færgens begrænsede størrelse og vandlinje vil påvirke den nødvendige fremdrivningseffekt i negativ retning, ved konventionelt skrogdesign. Følgelig heraf vurderes et katamaranskrog i letmetal som udgangspunkt at være det mest fordelagtige, ud fra en totaløkonomisk betragtning.

Størrelsesmæssigt vurderes det muligt at bygge en færge af den forventede størrelse på dansk værft, omend det af økonomiske hensyn må ventes realistisk som minimum at få udført råskibet i udlandet.

Fremdrivning vha. grøn strøm

Ved en rent elektrisk løsning, må det skulle forventes at batteripakkens størrelse som et minimum udgør 1 MWh. Indikativt kan budgeteres med ca. €500 pr. kWh (ca. 3,8 mill. DKK)

Hertil vil færgens samlede pris venteligt skulle øges med 10-20%, for at blive udstyret med med ren elektrisk fremdrivningsmaskineri frem for dieselmekanisk fremdrivning, foruden behov for elektrisk infrastruktur til ladestationer i havnene.

Lignende færger til inspiration

- *ÆrøExpressen, hybridrevet ro-ro færge, 49,5 meter, sommerkapacitet ca. 200 pax/32 biler, leveret 2020 af Hvide Sande Shipyard med råskib fra værft i Riga, Letland*
- *Lilleøre, dieseldrevet cykel-færge, katamaranskrog i aluminium, sommerkapacitet ca. 300 pax, 75 cykler, leveret 2020 (ankommet Aarhus 18. februar 2021) fra værft i Guangzhou, Kina. Forventet pris er i størrelsesorden 35-40 mill. DKK og kan umiddelbart tjene som et godt pejlemærke*

For konkret designforslag på skib af denne størrelse vil OSK-ShipTech i København ø være et godt sted at starte.”

Projektets ønske om en grøn færge er dermed direkte i sammenhæng med de midler der kan findes til projektets eksekvering, hvor der foruden færgens indkøbspris også skal adderes de omkostninger til godkendelse, ligesom at opførelse af billetteringshus/ventesal samt mandskabsomkostninger skal påføres summen, før indtægter kan modtages.

Derfor mener vi, at hvis færgen ikke kan finansieres som et statsprojekt, så bør man forsøge at lade en brugt færge blive grundlaget i starten – evt. i forsøgsordning på fx 2 år.

At sætte en eksisterende færge ind, vil også bidrage til hurtigere start af projektet, så ventetiden på at få bygget færgen ikke er medfører projekt-stop. Derfor vil det også være



Billetpriser

Vi har kigget lidt på billetpriserne rundt om i landet. Dog er det for dette projekt, en spændende sammenligning på Ærø-færgen Ellen der sejler mellem Ærø og Als, da denne er udført som "grøn" færge (se filmen: [Cykelfærger / Nyborg - Korsør / Møde 17. september 2020 - YouTube](#) hvor også denne omtales)



BOOK SEJLPLANER

E/F Ellen

Længde: 59,50 meter.
 Brede: 12,80 meter.
 Kapacitet, bildæk: 31 personbiler.
 Kapacitet, salondæk: 147 personer.
 Hastighed: 14 knob (km/t)
 Overfartstid: 60 minutter.
 Motorkraft: 1500 KW.
 Hovedmaskiner: 2 stk. elmotorer af 750KW
 Værft: Søby Værft

Indsat: 15. august 2019



Noget af det man kan udlæse på de forskellige færgeoverfarter er, at billetpriserne kontra driftsomkostningerne mere er et udtryk for den støtte de forskellige kommuner kan se fordelene i, at give de forskellige overfarter. Hertil kan der være forskellige parametre der indgår, b.al. bosætning og heraf skatteindtægt, turisme og heraf indtægt til skattebidragende virksomhederne, ligesom den generelle støtte til by-eksistenserne.

Der er flere muligheder og det at en færge får såvel stats- som kommunal støtte er ikke nyt- hvilket vi har beskrevet i vore dok-notat: *"Baggrundsnotat om Danmarks færger og deres statslige finansiering"*.

Person(er)	Billigsæson, Enkelt
Voksen	kr. 44,00
Barn 4-15 år	kr. 22,00
"65" billet	kr. 44,00
Elevbillet (Kun med studiekort)	kr. 44,00
Gruppe over 20 personer	kr. 44,00
Pendler- / værdikort - Kan kun købes online - Køb Pendler-/ værdikort her	
Sportsrejser voksen	kr. 44,00
Sportsrejser barn	kr. 22,00
Cyklar	Billigsæson, Enkelt
Cykel / Tandem / Cykel med anhænger	kr. 16,00
MC / knallert	Billigsæson, Enkelt
MC / MC med sidevogn / kabinescooter	kr. 24,00
Knallert / Kajak	kr. 24,00

BILLETTERS GYLDIGHED OG PRIS

- Billetprisen er den pris, der gælder på afrejsetidspunktet.
- Overfarterne mellem Fyn, Als og Ærø kan kombineres på samme billet.

Priser DKK pr. 5. januar 2021

Der billetteres til og fra Ærø og der sælges kun enkeltbilletter.
 Billigsæson: 5. januar - 20. juni 2021 og 9. august - 4. januar 2022

Person(er)	Billigsæson, Enkelt
Voksen	kr. 44,00
Barn 4-15 år	kr. 22,00
"65" billet	kr. 44,00
Elevbillet (Kun med studiekort)	kr. 44,00
Gruppe over 20 personer	kr. 44,00
Pendler / værdikort - Kan kun købes online - Køb Pendler / værdikort her	
Sportsrejser voksen	kr. 44,00
Sportsrejser barn	kr. 22,00
Cyklar	Billigsæson, Enkelt
Cykel / Tandem / Cykel med anhænger	kr. 16,00
MC / knallert	Billigsæson, Enkelt
MC / MC med sidevogn / kabinescooter	kr. 24,00
Knallert / Kajak	kr. 24,00

BILLETTERS GYLDIGHED OG PRIS

- Billetprisen er den pris, der gælder på afrejsetidspunktet.
- Overfarterne mellem Fyn, Als og Ærø kan kombineres på samme billet.

Person(er)	Billigsæson, Enkelt
Personbil uden fører	kr. 91,00
Trailer under 6 meter	kr. 91,00
Trailer over 6 meter	kr. 91,00
Varebil / Minibus (hvide plader)	kr. 155,00
Færdig / værdikort med bil (9-1000 km) - Kan kun købes online - Køb Pendler / værdikort her	
Bus / Campingvogn	Billigsæson, Enkelt
Campingvogn under 6 m	kr. 137,00
Campingvogn over 6 m	kr. 137,00
Autocamper under 6 m	kr. 137,00
Autocamper over 6 m	kr. 137,00
Bus (tom) inkl. fører	kr. 1.000,00
Bus inkl. fører + passagerer	kr. 1.000,00
Gaspladeler og lastbiler	Billigsæson, Enkelt
Varebil under 6 meter inkl. fører	kr. 135,00
Varebil 6-7 meter inkl. fører	kr. 390,00
Trailer (effortspøst varebil)	kr. 91,00
Lastbil (priserne er incl. moms)	Enkelt
Lastbil indtil 12 meter (total vægt 94.203)	kr. 475,00
Lastbil 12-15 meter (total vægt 15.000)	kr. 750,00
Lastbil over 15 meter - tillæg pr. meter	kr. 30,00
Over 2,90 meter - breddetillæg	kr. 271,00

BILLETTERS GYLDIGHED OG PRIS

- Billetprisen er den pris, der gælder på afrejsetidspunktet.
- Overfarterne mellem Fyn, Als og Ærø kan kombineres på samme billet.



Videre afsnit

Dette dokument er ej færdigbehandlet – og der vil komme yderligere afsnit.

Vi henviser endvidere til de tidligere dokumenter og referater fra b.la. mødet i september på Korsør Gl. rådhus, hvor begge kommuner (Nyborg og Slagelse) deltog.