



Undersøgelse af Anholts færgedrift

En mobilitetsanalyse af brugernes behov og efterspørgsel ved en fremtidig færgedrift

November 2025

Indhold

<i>Indhold</i>	2
<i>1 Sammenfatning</i>	3
<i>2 Formål med undersøgelsen</i>	4
<i>3 Færgen i dag</i>	5
<i>4 Metode for inddragelse af brugerne</i>	6
4.1 Undersøgelsens forløb	6
<i>5 Undersøgelsens resultater</i>	7
5.1 Brugertyper	7
Sommer	7
Efterår	7
<i>6 Brugerkomfort og -oplevelse</i>	8
6.1 Indendørs ophold og services	8
6.2 Identitet og formidling	9
6.3 Rejsetid	9
<i>7 Dimensionering</i>	10
7.1 Passagerkapacitet	10
Sommer	10
Efterår	10
7.2 Statistik om passagerkapacitet	11
7.3 Godstransport	13
Efterår	14
7.4 Fremtidig udvikling i behovet	14
<i>8 Andre relevante tematikker</i>	16
8.1 Hyppighed og sejlretning	16
8.2 Sømløse rejsemuligheder	16
Efterår	16
8.3 Parkeringsareal v. færgelejet i Grenaa	17
8.4 Online billetkøb	17
<i>9 Opsummering og anbefaling</i>	18
<i>10 Uddybende indsigter fra undersøgelserne - bilag</i>	19
10.1 Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Hvad vil gøre færgeoverfarten mere attraktiv for dig?" – vælg højst 2 indstillinger	19
10.2 Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Hvordan bestilte du billetten til færgen?"	20
10.3 Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Har du et køretøj med på overfarten?"	20

1 Sammenfatning

Denne rapport præsenterer resultaterne af COWIs og Urban Creators undersøgelse af brugerbehov og efterspørgsel i forbindelse med den fremtidige færgedrift mellem Grenaa og Anholt. Formålet har været at sikre, at den fremtidige færgeforbindelse understøtter både øens fastboende, erhverv, samt turismen på en måde, der balancerer kapacitet, komfort og bæredygtighed inden for de økonomiske og politiske rammer.

Nuværende drift og kapacitet

Den nuværende færge, M/F Anholt, har sejlet rutinen siden 2003, med en passagerkapacitet, der varierer sæsonmæssigt fra 95 til 244 passagerer, og plads til op til 5 biler på vogndækket. Der sejles cirka 260 dobbeltture årligt, med overfartstider omkring 2 timer 45 minutter til 3 timer 10 minutter. Passagertallet var 31.000 i 2024, med en stabil udvikling over de seneste 15 år. Godsmængderne er steget til ca. 5.000 tons årligt.

Brugerundersøgelser og inddragelsesproces

Undersøgelsen bygger på over 600 spørgeskemabesvarelser, interviews med færgepersonale samt dialogmøder med borgere, grundejere og erhvervsdrivende på Anholt. Der er identificeret tre væsentlige brugergrupper: turister, lokale fastboende og sommerhusbrugere, som hver har forskellige behov og forventninger.

Hovedresultater og anbefalinger

Generelt udtrykker alle brugergrupper stor tilfredshed med den nuværende færgedrift, herunder personale, service og selve rejsen, der også anses som en del af ferieoplevelsen.

Passagerkapaciteten vurderes som passende og afbalanceret i forhold til sæsonudsving. En mindre færge ville forringe komfort og kapacitet, især i højsæsonen. Der vurderes ikke at være et behov for en øget passagerkapacitet, da Anholts overnatningskapacitet begrænser hvor mange tilrejsende, der kan overnatte.

Derimod peger undersøgelsen på et voksende behov for øget fleksibilitet og kapacitet til godstransport, især i højsæsonen, hvor nuværende pladsbegrænsninger skaber udfordringer for vareleverancer, renovation og byggematerialer.

Andre tematikker

Komfort og opholdskvalitet ombord kan forbedres, eksempelvis gennem bedre pladsudnyttelse, flere siddepladser og bedre indeklima. Flere brugere foreslår bedre strøm- og internetmuligheder ombord for at understøtte fjernarbejde og forbedre rejseoplevelsen.

Der er ønske om at øge antallet af afgangene uden for højsæsonen for at øge fleksibiliteten for de fastboende og udvide turismesæsonen, dog uden krav om ændring i sejltid eller retningskifte på ruten.

Koordinering med andre transportmidler og bedre kollektive forbindelser til færgelejet i Grenaa vurderes som vigtige indsatsområder for at forbedre de samlede rejseoplevelser og tilgængelighed, herunder undersøgelser af parkeringsforhold og fleksible transporttilbud. Dertil har det online billetsystem udfordringer med brugervenlighed, som bør adresseres for at lette planlægning og adgang.

Konklusion

Den fremtidige færgeforbindelse mellem Grenaa og Anholt bør fastholde den nuværende passagerkapacitet, men tilpasses med større fleksibilitet for godstransport og forbedret komfort og funktionalitet ombord. Et øget fokus på betjeningen hele året og sikring af forbedret koordinering af transportmidler og understøttelse af øens vision "Anholt - Hele Året Rundt", er centrale pejlemærker. Dette understøtter dermed etablering af en stabil, brugervenlig og fremtidssikret færgeforbindelse, som både sikrer øens identitet og livskvalitet for borgere og besøgende.

2 Formål med undersøgelsen

Norddjurs Kommune har igangsat en mobilitetsanalyse, som skal klarlægge, hvilke behov der er for fremtidens færgefart og -drift mellem Grenaa og Anholt. Formålet med denne undersøgelse har været at fremlægge den eksisterende brug af færgen og belyse vaner og erfaringer fra færgebrugerne, og derved sikre at den fremtidige forbindelse og færgedrift tager højde for brugernes behov og en stabil service.

Undersøgelsen har taget udgangspunkt i de faktiske rejsemønstre, passagertal, godsmængder, samt øens befolknings- og erhvervssammensætning, forsyningsbehov (gods), samt turismens omfang og sæsonmønstre, for at belyse, hvordan færgen bedst kan understøtte et bæredygtigt helårssamfund og en turistdestination for kommunen indenfor de politiske og økonomiske rammer. Dette er udmøntet ved inddragelse af relevante interessenter – herunder fastboende på øen, grundejere, erhvervsdrivende, turister og færgepersonale gennem dialoger, to spørgeskemaundersøgelser og interessentmøder i sommeren/efteråret 2025. Der er i mobilitetsanalysen foretaget en bred inddragelse af lokale og besøgende for at skabe et helhedsorienteret billede af brugernes behov, udfordringer og forventninger til den fremtidige færgedrift. De interviewbaserede informationer er understøttet af tilgængelig statistik om færgedriften, passagertal og godsmængder sat i forhold til færgekapaciteten.

Denne afrapportering fremlægger resultater og udprægede tematikker fra den inddragende proces. Resultaterne tager udgangspunkt i de interviewbaserede input, der undervejs suppleres med analyser af de statistikker, der findes om den faktiske brug.



3 Færger i dag

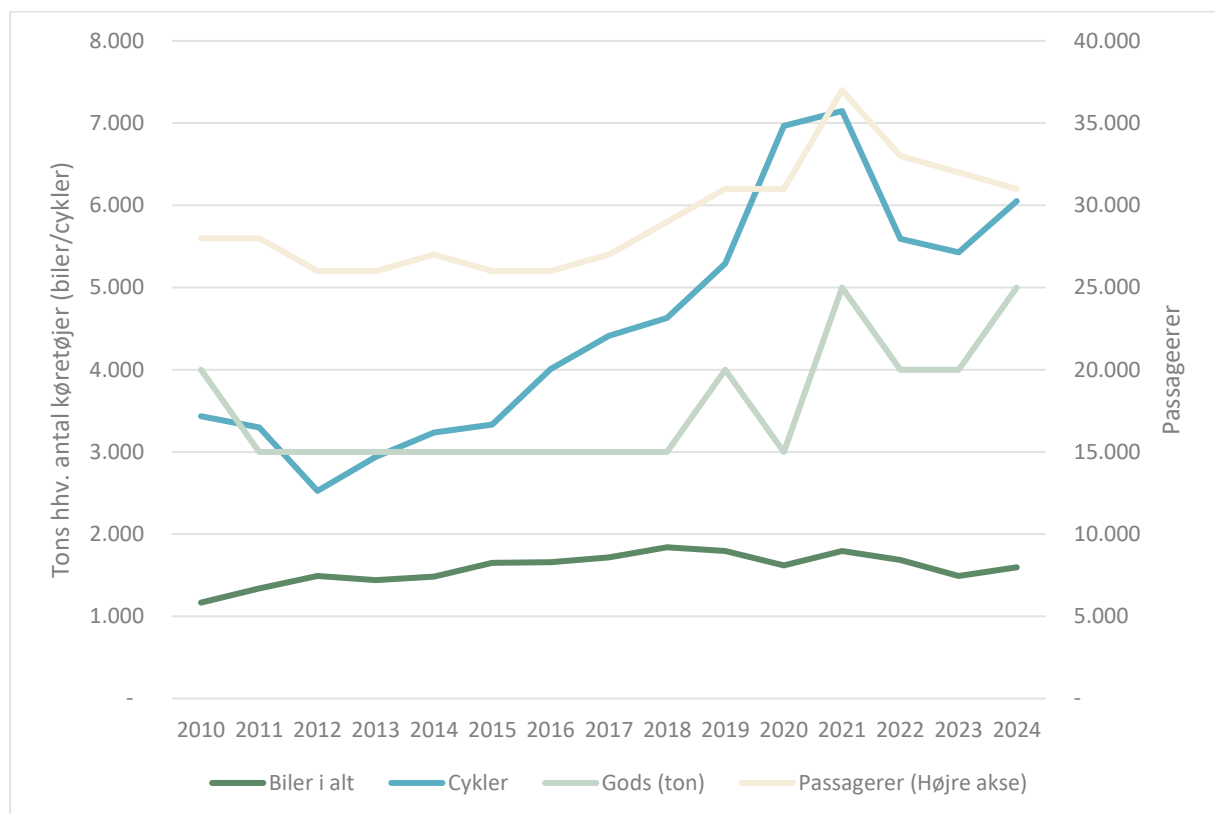
Den nuværende færge (M/F Anholt) har været i drift på ruten siden 2003.

Færgeren har en længde på 48 meter og en bredde på 11,4 meter. Der sejles en afgang om dagen fra Grenaa til Anholt og retur. Dog med en ekstra dobbelttur på lørdage i højsæsonerne og enkelte dage uden afgang i lavsæsonen. Der sejles cirka 260 afgang tur/retur om året. Passagerkapaciteten varierer alt efter sæson. I perioden maj til september har færgeren en kapacitet på 244 passagerer. I påske- og efterårsferien sejles der med en kapacitet på 142 passagerer. Resten af året har færgeren en passagerkapacitet på 95.

Færgeren kan medtage op til 5 biler eller andre køretøjer på vogndækket. Vogndækket benyttes også til at medtage gods mellem Grenå og Anholt.

På årsbasis befordres cirka 5.000 tons gods og 31.000 passagerer (2024 tal). Der har været en lille stigning i mængderne set over de seneste 15 år med Corona-året 2021 som toppunktet med 37.000 passagerer. Antallet af biler har ligget mere stabilt, men er i høj grad styret af kapaciteten på færgens bildæk.

Figur 1: Passagertal med færgeren.



Overfartstiden er ca. 3 timer fra Grenå mod Anholt og ca. 10 minutter længere i modsatte retning. Dog er overfartstiden fra Grenaa nede på 2 timer 45 minutter i sommerperioden. På dage med dobbeltafgange er overfartstiden fra Grenaa til Anholt 2½ time og 15 minutter længere i modsatte retning. Færgeren er designet til en bestemt hastighed, hvor de er mest energieffektive. For Anholt-færgeren er denne hastighed opnået med de 'normale' overfartstider. Når overfartstiden øges, vil brændstofforbruget derfor også blive forøget relativt meget.

4 Metode for inddragelse af brugerne

I forbindelse med undersøgelsen har der været igangsat to spørgeskemaer med formålet om at indsamle viden om færgebrugernes vaner, erfaringer og behov. Resultater herfra er blevet fremlagt og kvalificeret på et borgermøde i september, samt et grundejermøde i oktober.

Der er forskellige behov og brug af færgen afhængig af brugertype – turister, øboer eller sommerhusbesøgende. Der har derfor været udsendt et spørgeskema rettet mod højsæsonens færgebrugere i form af feriegæster, og et separat målrettet grundejere på Anholt. Resultaterne fra de to spørgeskemaer er blevet drøftet på borgermøder afholdt på Anholt. Her har det været muligt at stille spørgsmål til resultaterne, kvalificere de indkomne indsigter, samt udpege hvilke udfordringer og potentialer der har størst betydning for den videre udvikling af færgedriften.

4.1 Undersøgelsens forløb

Spørgeskema 1, sommer: Uge 23-25 og uge 29-31

- Spørgeskemaet blev distribueret på færgen i både fysisk og digitalt format med QR-kode. Der blev indsamlet sammenlagt 386 besvarelser (uge 23-25: 115 besvarelser og uge 29-31: 271 besvarelser).
- Formål: Spørgeskemaet afdækkede højsommerens færgebrugeres brug, samt ønsker til den fremtidige drift. Da spørgeskemaet var aktivt i to ferieperioder, har dette en overvægt af besvarelser fra turister, som både har været på øen før og flere førstegangsbrugere af færgen.

Borgermøde d. 08.09.2025

- Mødet blev afholdt i Anholt Forsamlingshus med 24 deltagere
- Formål: Borgermødet var målrettet dialog med de lokale på Anholt, for at drøfte de daglige udfordringer og kvaliteter ved færgeoverfarten, samt en kvalificering af de indkomne indsigter fra sommerens spørgeskemaundersøgelse, der primært havde svar fra turister og besøgende, samt komme med nye input og betragtninger.

Interviews med færgepersonale d. 08.09.2025 og d. 09.09.2025

- Der blev gennemført dialog med færgens besætning under færgeoverfarten.
- Formål: For at få indblik i personalets erfaringer med færgedriften, blev der under overfarten gennemført dialog med forskellige dele af besætningen. Her blev der drøftet deres oplevelser, udfordringer, fremtidige behov, samt ønsker til komfort og funktioner ombord.

Spørgeskema 2, efterår: Uge 38-40

- Spørgeskemaet blev sendt ud i digitalt format til grundejerne via e-Boks. Der blev indsamlet 245 besvarelser.
- Formål: Spørgeskemaet var målrettet grundejerne på Anholt, da kun få lokale havde deltaget i sommerens undersøgelse på færgen. Formålet var at indsamle de mere hyppige brugeres perspektiver ift. brug og behov samt bud på forbedringspotentialer.

Grundejermøde d. 13.10.2025

- Mødet blev afholdt i Anholt Forsamlingshus med 55 deltagere
- Formål: Mødet med øens grundejere havde til formål at præsentere resultaterne fra både sommerens og den efterfølgende efterårsspørgeskemaundersøgelse. Derudover gav det grundejerne mulighed for at kommentere og kvalificere resultaterne, samt introducere nye temaer til overvejelse.

5 Undersøgelsens resultater

Jævnfør færgens forskellige brugergrupper fremgår der i de to spørgeskemaundersøgelser forskellige særemner. Det er vigtigt at understrege, at færgen skal kunne varetage forskellige brugergrupper samt sæsonsituationer, hvilket indbefatter udsving i antal brugere på tværs af året. Færgen skal derfor både kunne servicere et særligt højt antal turister og feriegæster i ferieperioderne, såvel som sikre tilgængelighed og forbindelse for Anholts beboere og erhvervsdrivende. I det følgende afsnit opsamles de primære tendenser og tematikker, som har været gennemgående på tværs af undersøgelsens procesdele og indsamlede data.

5.1 Brugertyper

Spørgeskema 1 - sommerundersøgelse

Da det første spørgeskema blev udsendt i to ferieperioder, ses det tydeligt at de indkomne besvarelser overvejende er fra turister og besøgende bosat uden for Anholt. Størstedelen af besvarelserne er sjældne rejsende (sjældnere end 1 gang om måneden). Dertil er der et højt antal førstegangsbesøgende. De førstegangsbesøgende er generelt meget positive over færgens drift og service, og peger særligt på at færgeoverfarten anses som en del af ferieoplevelsen.

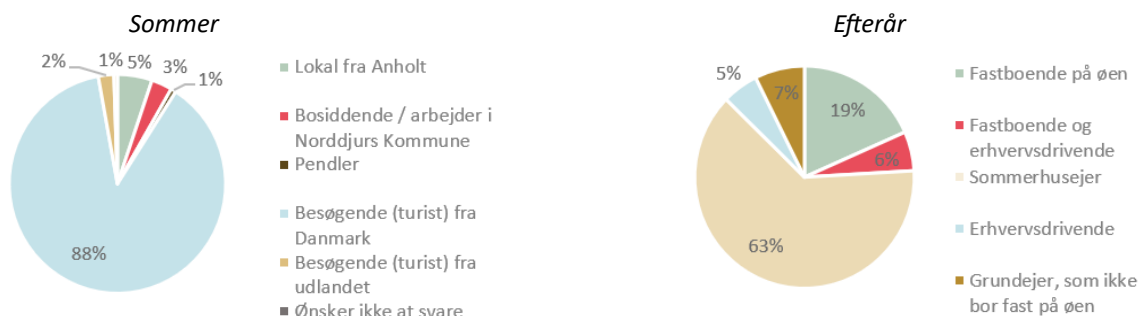
Generelt er der en meget høj tilfredshed med færgedriften, da 91 % af de sjældne og førstegangsrejsende har svaret, at de er tilfredse med tilbuddet som det er i dag. I forbindelse med spørgeskemaundersøgelsen indkom der 173 forslag med bud på forbedringer og ændringer målrettet mindre komfortændringer.

Spørgeskema 2 – efterårsundersøgelse

Der blev i september udsendt et opfølgende spørgeskema for grundejerne på Anholt. Heri fremgår 72 besvarelser fra fastboende og erhvervsdrivende, og 173 besvarelser fra sommerhusejere og grundejere, der ikke er bosat på Anholt. Formålet med spørgeskemaet var at afdække oplevelser og behov blandt helårsbrugerne (de lokale og faste fritidsbrugere) ift. hverdagsfunktion, gods og drift, samt ønsker som særligt gør sig gældende for denne gruppe, der har et stærkt tilhørsforhold og tilknytning til øen. Færgen betragtes for denne gruppe især som en del af øens identitet og livsnerve, og har betydning for både tilgængelighed til/fra Anholt. Men færgen definerer også levevilkårene på øen ift. at færgen skal kunne varetage både person- og godstransport og være dimensioneret efter de eksisterende og fremtidige ønskede behov. Det er et ønske fra øens befolkning og erhvervsliv at turismen balanceres ud på hele året, frem for at koncentreres i ferieperioder for at beskytte øens identitet, samfund, natur og infrastruktur. Dette ønske understøttes også af øens vision: Anholt. Hele Året Rundt. Denne vision og dens indsatsområder skal derfor være for øje i fremtidigt udviklingsarbejde, for at sikre et bæredygtigt helårssamfund på Anholt.

Der er i besvarelserne en generel høj tilfredshed med færgens personale, faciliteter og drift. I forbindelse med spørgeskemaundersøgelsen indkom der 119 forslag med bud på forbedringer og ændringer, med fokus på hvordan man kan øge komfortniveauet og rejseoplevelsen, samt bedre opkobling på kollektive forbindelser. De hyppige rejsende ser færgen som en livsnerve i hverdagen, hvorfor forslagene primært har fokus på stabil drift, flere/sene afgang på udvalgte tidspunkter i ydersæsonen og komfort i vinterhalvåret.

Figur 2: Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Hvad er din baggrund for rejsen?"



6 Brugerkomfort og -oplevelse

I undersøgelsen fremstår der en markant tilfredshed med det eksisterende færgetilbud uanset brugergruppe. Dette berør en høj tilfredshed med færgens personale, den tilbudte service samt den samlede færgeoplevelse og stemning ombord. I besvarelsene vedr. hvad der kan fordre hyppigere brug og attraktivitet (pkt. 8,1), ses tydeligt tilfredsheden med de eksisterende tilbud på tværs af brugergrupperne, hvilket også er blevet bekræftet i drøftelserne på borger- og grundejermødet. På tværs af de to spørgeskemaer er der indkommet +100 forslag til forbedringer og ønsker til fremtidig komfort, opholdskvalitet og faciliteter ombord på færgen.

*"Færgeturen er en del af ferien og en hyggelig oplevelse i sig selv."
"Tak til besætningen. De er altid søde og hjælpsomme og gør turen rar."
– citater fra sommerens spørgeskema*

6.1 Indendørs ophold og services

I de indkomne forslag peges der på en bedre inddeling af siddearealer med multifunktionelle sæder for en divers brug af færgens indendørs opholdsarealer. Siddearealerne skal både kunne benyttes til fjernarbejde, dialog med medrejsende, spisning og hvile/liggemulighed. Generelt opleves færgens opholdsarealer i dag som inkluderende miljøer, men der efterspørges også på sigt muligheden for en eventuel zoneinddeling såsom arbejdszone, dyrezone, familiezone osv. for bedre inddeling og gruppering af ligesindede brugere.

Muligheden for hvile/liggepladser fremhæves i et overtal af besvarelsene som en vigtig del af passagerkomforten, da mange oplever søsyge i forbindelse med færgeoverfarten. Ved en fremtidig færge ønskes dertil flere indendørs siddepladser, da pladsen opleves trang i særligt ferieperioder med ustabil/dårligt vejr, hvor der er mange rejsende og man ikke kan sidde på de åbne dæk.

Strøm og Wi-fi

I forbindelse med mere strømbaseret elektronik, fjernarbejde og sammenligning med andre færger, efterspørger især turisterne, flere strømuttag i siddearealerne til opladning af elektroniske enheder samt bedre internet / wi-fi under færgeoverfarten. Flere mere faste rejsende, der ønsker at arbejde på færgen, efterspørger også bedre og mere stabilt wi-fi. I dialogen med færgepersonalet blev der gjort opmærksom på, at der allerede er opsat flere strømuttag og at der fortsat arbejdes på flere og forbedring af internettet, men at dette er udfordret af skibskrogets tykke materialer og skibets alder.

Indeklima

Der efterspørges generelt en bedre regulering af indeklimaet på færgen. Dette gælder især under fuldt bookede sejlads og i vinterperioden. De lokale og hyppige brugere af færgen pointerer problemer med kulde i vinterhalvåret. Her er de åbne gangarealer meget kolde bl.a. grundet at termaturlåleren er placeret i loftet fremfor i gulvhøjde. Færgen har allerede i dag tilbud om tæpper i vinterhalvåret.

Cafeteria

Der er en generel tilfredshed med færgens nuværende tilbud og faciliteter, men flere brugere peger i undersøgelsen på et behov for forbedringer af cafeteria-løsningen ved en fremtidig færge. Ønskerne retter sig især mod et større udvalg af mad og drikke og større serveringsareal. Derudover er det blevet belyst på borger- og grundejermødet samt i dialogen med færgepersonalet, at det i en fremtidig løsning vil være hensigtsmæssigt at placere legeområdet for børn uden for cafeteriaet, da dette primært benyttes af børnefamilier, som ofte medbringer egen mad. Dette vil både frigive areal til flere siddende gæster i cafeteriaet og mere ro i spiseområdet.

I forbindelse med ønskerne om et opgraderet cafeteria, skal der også indtænkes et større fleksibelt serveringsareal, samt mulighed for bedre kommunikation og formidling af menu, så udbud og service bliver mere synligt og tilgængeligt på færgen. Dertil er flere rejsende ikke bekendt med at eks. morgenmad kan bestilles sammen med billetreservationen. Bedre kommunikation om mulighed for forudbestilling kan både bidrage til øget salg, samt bedre servicering under overfarten.

6.2 Identitet og formidling

Sommerens turister og førstegangsbesøgende har i besvarelserne angivet at færgeoverfarten opleves som en autentisk og hyggelig oplevelse, men peger også på et potentiale for stærkere formidling af øens identitet, kultur, aktiviteter og seværdigheder allerede på færgen. Bl.a. anser denne brugergruppe ikke kun færgen som et transportmiddel, men som et vigtigt formidlingsrum og første møde med øen, hvor besøgende kan få information om øen. De lokale og hyppige brugere på borger- og grundejermødet udfoldede yderligere følelsen af 'hjem' ved ombordstigning i Grenaa. Der kan med fordel arbejdes med sammenhængen mellem transport og Anholt's særpræg igennem enten indretning eller visuelle udtryk, for at styrke besøgendes rejseoplevelse samt den lokale stolthed og tilknytning.

Undersøgelsens besvarelser og drøftelser understreger vigtigheden af at tænke funktionalitet, komfort og sted-båren identitet sammen i den videre udvikling, for at sikre en helhedsorienteret rejseoplevelse, hvor færgen forbliver en naturlig del af øens fortælling – både for øboere og besøgende.

6.3 Rejsetid

På tværs af de to spørgeskemaer svarer 25 % (af 895 svar) at kortere rejsetid vil gøre rejsen mere attraktiv. Denne besvarelse skal ses i lyset af at mange rejsende i forvejen, udover færgeoverfarten, tilbagelægger en rejse på mere end 5 timer fra start- til slutdestination. Ved de afholdte borger- og grundejermøder blev dette aspekt særligt diskuteret og kvalificeret. Ønsket om en kortere rejsetid bæres primært af, at flere oplever ventetid v. skift mellem øvrige transportmidler såsom Molslinjen, letbane osv. Ved møderne blev der samtidig givet en tydelig tilkendegivelse af, besvarelserne ikke bunder i ønsket om en hurtigere overfart / hurtigere færge grundet ringere passagerkomfort med øget tendens til søsyge.

"Det tager den tid det tager at komme til/fra Anholt, en halv time gør ikke en forskel"

"Når færgen ikke sejler, får man lov at opleve at det er en ø man bor på, det har også sin charme." – citater fra borgermødet 9. september 2025

Læs mere under pkt. 7.2 om forslag til en styrket koordinering mellem transportmidler, for at en mere strømlinet og forbedret rejseoplevelse uden ændring af sejliden.

7 Dimensionering

Samlet set peger inputs på et ønske om, at færgets service- og opholdsområder i højere grad integrerer komfort, og fleksible løsninger, så både lokale, pendlere og turister får en mere sammenhængende og moderne rejseoplevelse.

7.1 Passagerkapacitet

Undersøgelsens indsamlede data og drøftelser viser en bred enighed om, at færgets nuværende dimensionering af passagerkapacitet fungerer tilfredsstillende.

Kapaciteten opleves i dag som afbalanceret i forhold til de sæsonmæssige udsving – den kan håndtere højsæsonens pres med mange besøgende, men samtidig fungere effektivt i ydersæsonen, hvor driften primært retter sig mod de lokale og hyppige brugeres daglige behov. Denne balance mellem robusthed og driftssikkerhed fremhæves som en vigtig kvalitet, der bør bevares. Dette er også i tråd med øens vision og udpegede indsatsområder: Anholt. Hele Året Rundt.

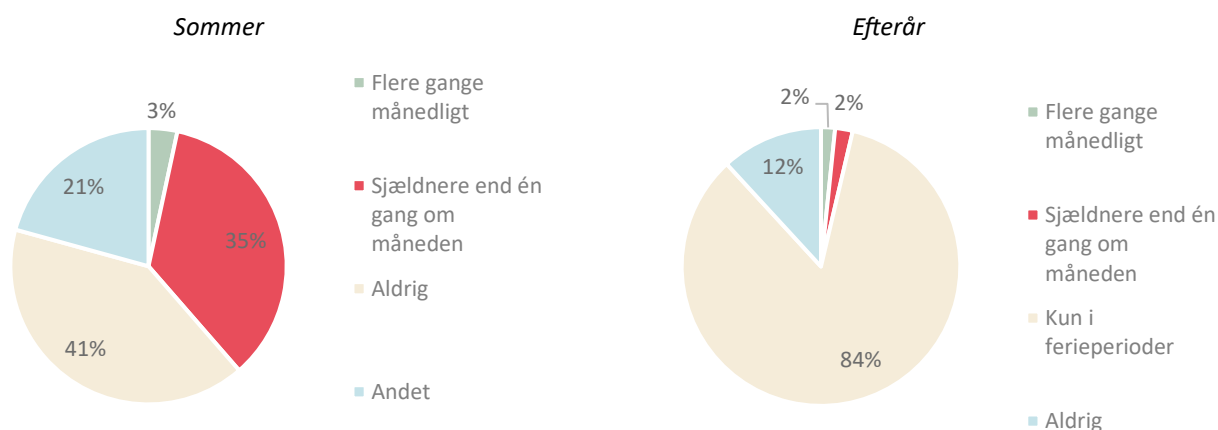
Samtidig er der en tydelig enighed om, at en mindre færge ikke er en ønskelig løsning, da færgen herved ikke kan håndtere sommerens turisme, og forringer sejl- og passagerkomforten. En nedskalering af færgets dimensionering vurderes at medføre både øget søsyge i hårdt vejr og begrænsninger i funktionalitet og komfort ombord.

Selvom kapaciteten vurderes at være passende, peger flere på et behov for at gentænke færgets opholdsarealer, for at forbedre kvaliteten af opholdet, særligt under ugunstige vejrforhold. Her nævnes en bedre udnyttelse af gangareal ift. siddemulighed, samt ønsker om bedre (fast fysisk) afskærmning og evt. flere overdækkede områder på dækket, der kan tilpasse sig både årstidernes og vejrets skifte. Refleksionen handler i høj grad om, hvordan færgen kan blive et mere rummeligt og komfortabelt opholdsrum end et større fartøj.

Flere peger også på, at oplevelsen af trængsel i højsæsonen ofte hænger sammen med vejrrelateret adfærd – når vejret er godt, søger mange passagerer udendørs, mens dårligt vejr koncentrerer passagererne i cafeteriaet, salonen og gangarealerne. En mere fleksibel indretning kan her bidrage til at udjævne belastningen og skabe mere harmoniske overfarter, uanset årstid og vejr.

Samlet set vidner besvarelserne og dialogen om et ønske, om at fastholde færgets nuværende størrelse, men samtidig udvikle dens rumlige og funktionelle kvalitet.

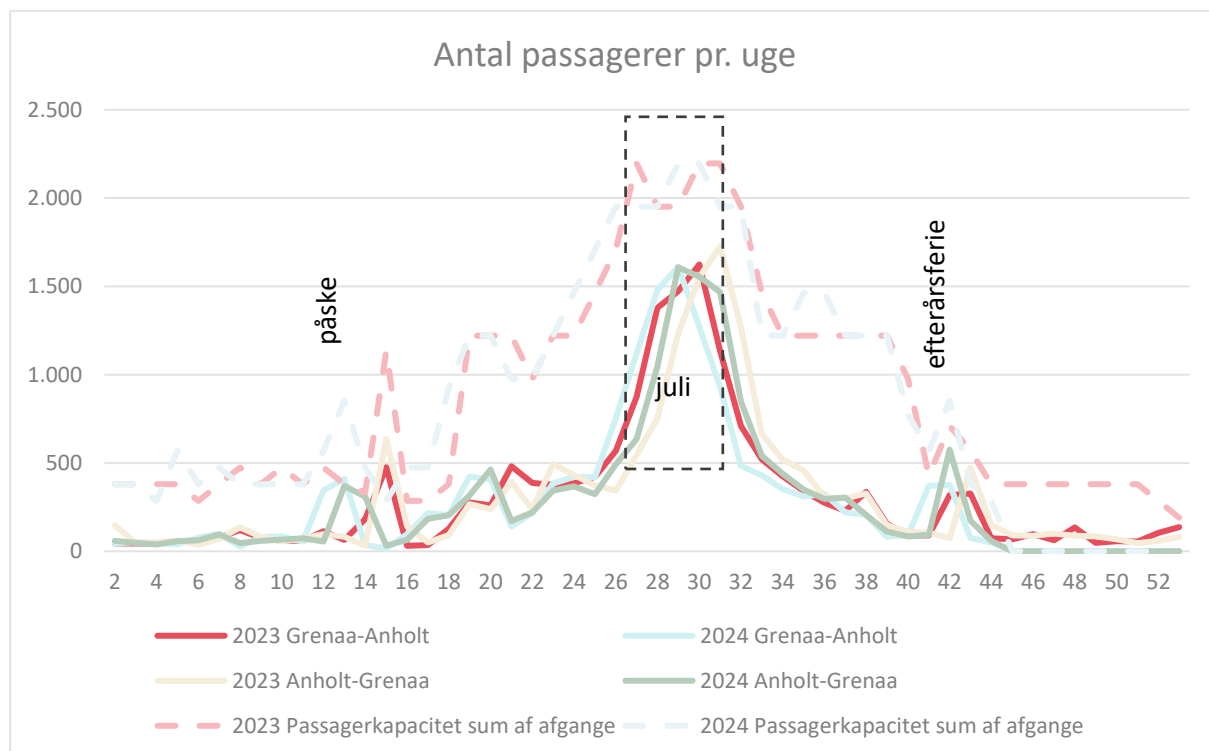
Figur 3: Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Oplever du at pladsen til passagerer kan være begrænset på overfarten?"



7.2 Statistik om passagerkapacitet

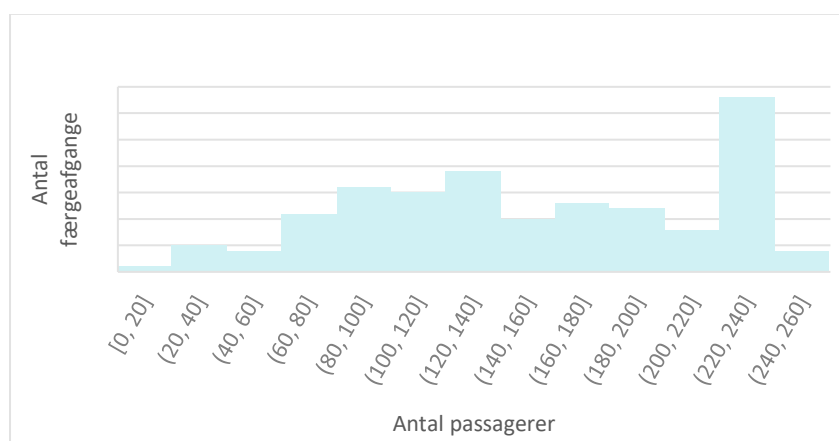
Antallet af færgepassagerer opgøres pr. afgang og er blevet analyseret for at understøtte resultaterne af spørge-skemaundersøgelserne. I Figur 4 vises antallet af passagerer pr. uge og sammenholdes med kapaciteten på færgen (der måles ud fra antallet af ugentlige afgange og antal pladser, der er på den enkelte afgang). Det ses tydeligt, at juli er en markant spidsperiode. Også påske- og efterårsferien viser et opsving i antal passagerer. Dette understøtter resultaterne af spørgeundersøgelse, hvor der også peges på ferieperioder som værende de primære perioder med trængsel. Set på ugebasis er der ikke noget tidspunkt, hvor den samlede kapacitet har været lavere end antal passagerer. Udfordringerne med kapacitet er derfor kun noget, der sker på bestemte dage i de travleste uger i sommeren og højtider.

Figur 4: Antal passagerer per uge. Kilde: oplysninger Norddjurs Kommune.



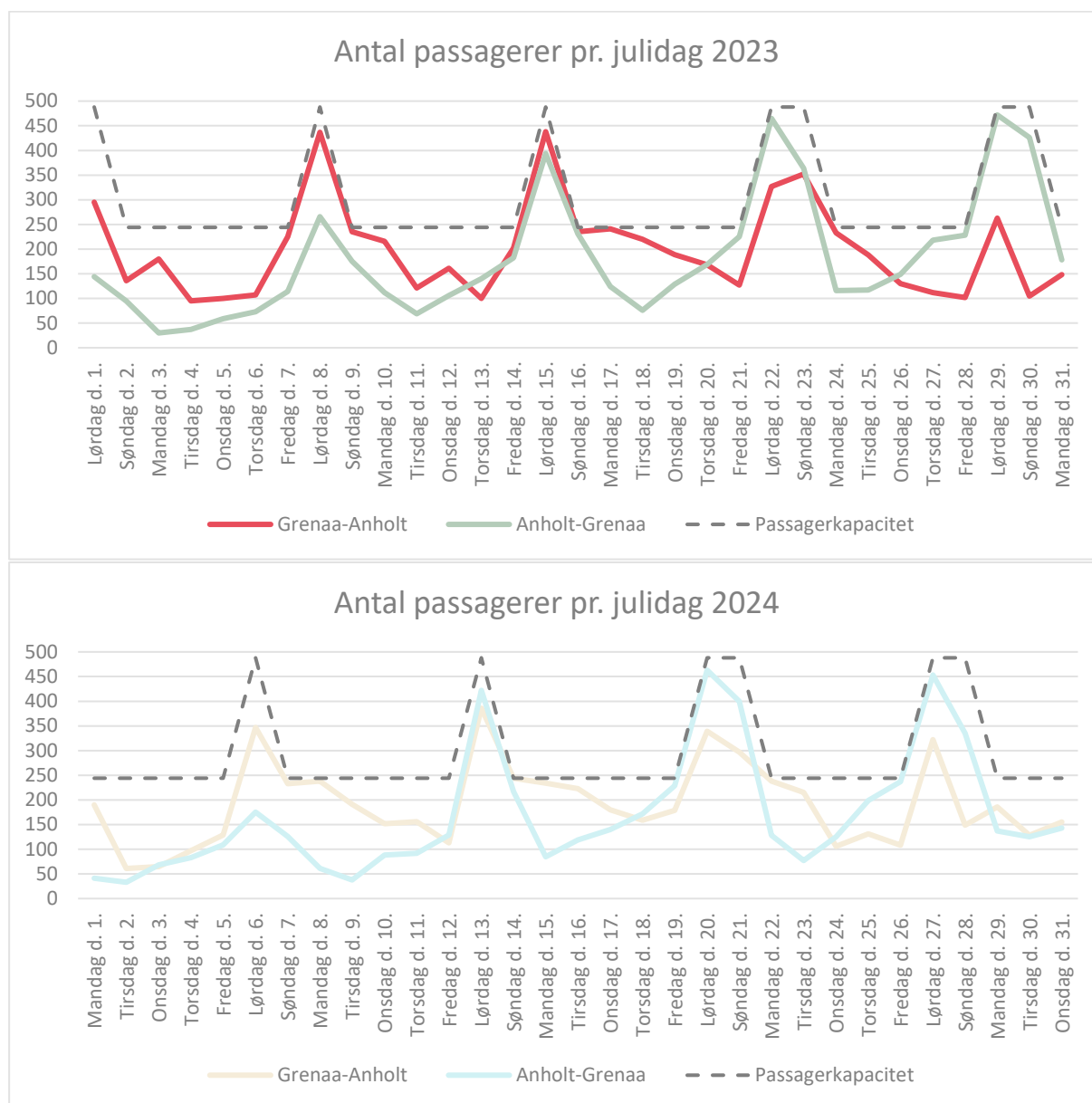
Det er derfor relevant at dykke ned i tallene for juli. I 2023 og 2024 har der tilsammen været 151 afgange. Passagertallet på de enkelte afgange spænder bredt, som det kan ses i Figur 5 og Figur 6. Dog ses det, at 37 af afgangene er på færgens makskapacitet med 220 eller flere passagerer. Passagerkomforten på disse afgange er derfor følgende overfor dårlige vejrforhold, hvor passagererne vil søge væk fra de udendørs områder.

Figur 5: Passagerer pr. færgeafgang juli 2023 og 2024



Da færgen også benyttes til at fragte gods til Anholt og affald retur, kan der opstå enkelte afgang derudover, hvor der kan være lidt begrænsning af kapaciteten. Det er dog vogndækket og ikke opholdsarealerne, der her udfordres.

Figur 6: Antal passagerer pr. julidag 2023 og 2024



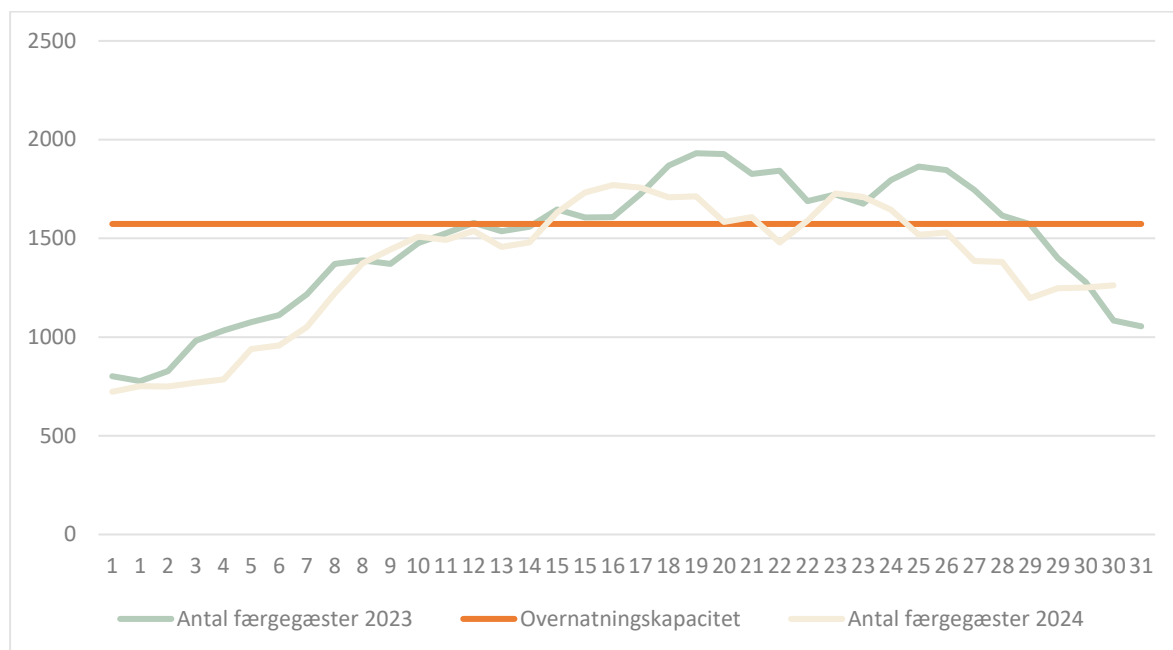
Tallene underbygger derfor brugerbesvarelserne, at der generelt ikke er udfordringer med at få plads på færgen, bortset fra de travleste afgang omkring weekenderne i sommerperioden.

Det er derfor også i vid udstrækning ikke-fastboende gæster, der kan opleve ikke at kunne komme med færgen. Passagerstatistikken skelner mellem ø-boere og ø-gæster. Færgens rejsetider gør, at hvis man tager færgen til Anholt, kan man som oftest først sejle til Grenaa dagen efter.

Et tilhørende spørgsmål er derfor, om der også er plads til flere besøgende på Anholt. Det er derfor relevant at sammenligne overnatningskapaciteten for gæster med passagertallene, for at undersøge om færgekapaciteten begrænser antallet af gæsteovernatninger eller omvendt. Ved at summere gæsterne, der ankommer til øen, og

fratrækker gæsterne, som forlader øen igen, kan man estimere antallet af gæster på Anholt på en given dag i året. Resultatet af denne beregning kan ses i Figur 7.

Figur 7: Gæster på Anholt ankommet med færgen i juli



Overnatningskapaciteten er her opgjort som sengepladser på Anholt. Dog er der antaget et antal personer per sommerhus eller campingplads på 4. Det giver i alt ca. 1580 sengepladser

Sted	Opgivet pladser	Antal
Overnatning på Anholt Kro	Kapacitet: Senge	22
Anholt Bed & Breakfast	Kapacitet: Senge	18
Pakhuset Anholt	Kapacitet: Senge	22
Casablanca Hostel på Anholt	Kapacitet: Senge	50
Bed & Breakfast Tanernes Hus	Kapacitet: Senge	6
Anholt camping	Kapacitet: 175 pladser à 4 pers.	700
Sommerhuse	190 (4 pers)	760
I alt		1.573

Sammenligningen antyder, at der ikke er behov for mere kapacitet på færgen, idet der ikke er ledig sengekapacitet til flere gæster. Det afhænger dog af beboernes behov for også at rejse på de største rejsedage (fre-søn) i juli måned.

7.3 Godstransport

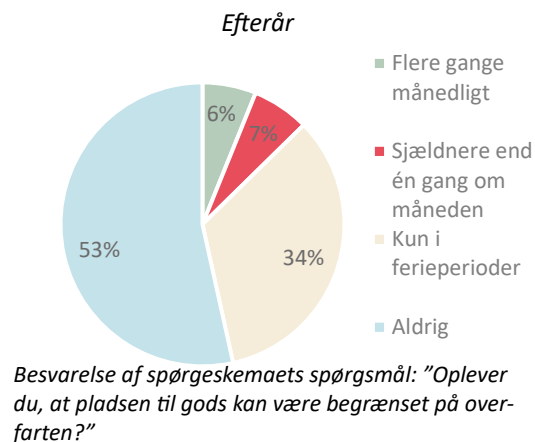
I forbindelse med undersøgelsens dialoger på både borgermødet og grundejermødet, blev der understreget et voksende behov for at styrke færgens kapacitet til godstransport. Dette blev også bekræftet i dialogen med færgens personale. Det voksende behov for øget godskapacitet til og fra øen, er sket i takt med stigende vareleverancer fx som resultat af øget turisme, øget renovation og restriktioner for affaldssortering, samt generelt større godsvolumen og større emballageindpakning. Det er ligeledes vist i Figur 1, der ligeledes indikerer en stigning i godsmængderne. I ferieperioder med mange rejsende, opstår der derfor nemt udfordringer med

godskapaciteten, når denne sættes i sammenhæng med øget biltransport og bagage ombord. Flere grundejere påpeger, at den begrænsede godskapacitet bl.a. opleves ift. manglende fleksibilitet ved fragt af byggematerialer til husrenovering, da dette skal bestilles i god tid og gerne uden for ferieperioder.

Den nuværende færge vurderes at have en begrænset godskapacitet, hvor der i højsæsonen kan opleves at gods må afvente, på grund af pladsmangel. Der eksisterer allerede en prioriteringsliste for godstransport, men i fremtiden er der behov for en mere fleksibel og fremtidssikret løsning. En ny færge bør derfor kunne håndtere denne udvikling og sikre en stabil håndtering af gods året rundt.

Af færgens besætning peges der på en evt. bedre udnyttelse og funktionsinddeling af dækkene ift. godstyper og ophold.

Ved borger- og grundejermødet blev det også påpeget, at en udvidelse af godstransporten skal ske med omtanke. En større mængde gods betyder ikke nødvendigvis, at der er tilstrækkelige ressourcer eller personale til at håndtere den.



Samlet set peger inputs på behovet for en balanceret udvidelse af godskapaciteten, hvor både drift, bemanning og øens infrastruktur tænkes sammen. Dette for at sikre en færgedrift, der på en bæredygtig måde understøtter øens forsyning, affaldshåndtering og daglige funktion.

Det er samtidig vigtigt at understrege, at brugernes ønske om øget godskapacitet ikke omfatter øget personbiltransport. Kapaciteten til biler anses i dag som passende ift. øens eksisterende begrænsede infrastruktur, der allerede har nået sin maksimale belastning. Ønsket om øget godskapacitet og en fastholdelse af begrænset personbiltransport, understøttes også af øens overordnede vision for en bæredygtig transportudvikling. Flere brugere anser øens lave tempo som en del af livsstilen og oplevelse, hvorfor en øget biltrafik er i modstrid med dette, og vil betyde et negativt pres på øens miljø og sikkerhed. Flere af de lokale har på borger- og grundejermødet nævnt, at de oplever en stigning af biler på øen, dette omfatter primært udstationerede biler i sommerhusene. Dog viser den indsamlede data fra spørgeskemaerne, at langt størstedelen af brugerne rejser som fodgænger eller med cykel, og at rejsende med bil på overfarten primært er lokale, der rejser til fastlandet for gøremål.

Dette understøttes af at bilen ikke er nødvendig på Anholt, da afstandene er små, infrastrukturen ikke gearet til mange biler samt at cykel, gang og taxa er oplagte transportformer. På fastlandet er bilen meget mere relevant, da afstandene er større, infrastrukturen i højere grad formet til biltrafik samt alternative transportformer mindre oplagte.

7.4 Fremtidig udvikling i behovet

Brugerundersøgelserne har bekræftet, at der ikke umiddelbart er behov for at have mere kapacitet på færgen til yderligere passagerer, idet der ikke er væsentlige yderligere udbygningsmuligheder på Anholt. Antallet af overnatningsmuligheder forventes ikke at ændre sig i væsentlig grad.

Der har været en befolkningsnedgang i antal faste øboere. Det er en tendens, der har været igennem mange år. Siden 1990 er der sket et fald fra 166 beboere til i dag 127. I visionspapiret for Anholt ("Anholt. Hele året rundt") udtrykkes et ønske om at kunne tiltrække flere fastboende. Det ved bl.a. at kunne fastholde de eksisterende helårsboliger og udvikling af nye boligformer. Dertil sigtes på at udvikle rammerne for erhverv på Anholt – herunder turismen. Fokus er her på en udvikling udenfor højsæsonen, da kapacitetsgrænset for personer, turister mv. er nået i juli måned.

Der er derfor ikke dukket nye temaer op, der peger på en vækst eller en reduktion i behovet for kapacitet for færgen set i forhold til antal passagerer.

Som beskrevet i afsnittet om godstransport, er det her, hvor der opleves en begrænsning særligt i højsæsonperioderne, men også på andre tidspunkter. Det er derfor et vigtigt input i forbindelse med design af en ny færge.

Indretningen af færgen begrænser i dag fleksibiliteten til at kunne modtage mere gods til og fra Anholt. En indretning, hvor der i perioder med stort behov kan modtages flere køretøjer med større højde end i dag, vil kunne imødekomme dette behov. Dertil skal indretningen af vogn- og godsdækket også være mere fleksibel i forhold til at større godsmængder kan modtages.

Det skal her også noteres, at det ikke kun er færgens indretning og kapacitet, der skal tænkes ind, men også personale til håndtering af godset – uledsaget gods. Det er dog en problemstilling, der skal løses på anden vis, så det vurderes vigtigt at tage hensyn til de større godsmængder ved den fremtidige kapacitet og indretning af færgen.

8 Andre relevante tematikker

I forbindelse med undersøgelsen er der indkommet flere ønsker og bud på forbedringer af tiltag udenfor analysens undersøgelsesrum. De indkomne forslag er blevet kvalificeret og bekræftet på de afholdte borger- og grundejermøder. Forslagene peger på tematikker, som påvirker færgebrugernes oplevelse, men er uden for færgens driftsområde eller krav til dimensionering og indretning af en ny færge. Følgende er en opsamling af hovedemnerne, som alle er arbejdsområder der kan løses uafhængigt af færgedriften, men har potentiale for at bidrage til en øget og forbedret rejseoplevelse og -aktivitet.

8.1 Hyppighed og sejlretning

I besvarelserne fra efterårets spørgeskema og ved borger- og grundejermødet, har det særligt været ønsket at undersøge muligheden for flere færgeafgange uden for højsæsonen og skuldærsæsonen, på dage, hvor der i dag ikke er færgeoverfart, her peges bl.a. på søndagsafgange og evt. udvalgte senere afgange. Dette ønske kommer på baggrund af at ved besøg på fastlandet længere væk fx Sjælland, mister flere søndagen til returrejse til Grenaa, da færgen mod Anholt afgår tidligt. Dette tiltag vil bidrage til at højne livskvaliteten og fleksibiliteten for øens beboere og hyppigt besøgende, såvel som indbyde til flere besøgende uden for høj- og skuldærsæsonen. Dette initiativ har dog også konsekvenser for ændret arbejdsvilkår for færgepersonalet samt dertilhørende berørte parter.

I undersøgelsens besvarelser og dialoger står det tydeligt frem, at der ikke ønskes en ændring af sejlplanens sejlretning, og at der fortsat ønskes en fremtidig bevaring af at færgen sejler fra Anholt på morgenaftage.

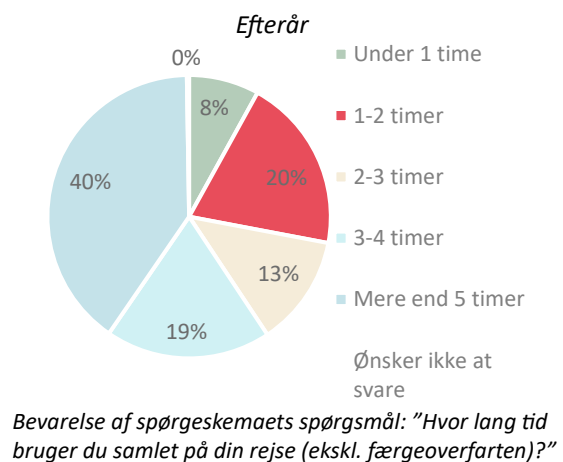
Det kan undersøges nærmere om der er grundlag for yderligere afgange i sejlplanen og hvornår på året dette særligt er ønsket. Undersøgelserne her indikerer, at der generelt ikke er plads til mange flere gæster på Anholt i højsæsonen, og at der er generelt ledig kapacitet (i forhold til antal passagerer) i andre perioder på året. Behovet peger derfor ikke på en forøgelse af selve færgens kapacitet, men mere på frekvensen.

8.2 Sømløse rejsemuligheder

Koordinering af sejlplaner

I sommerens spørgeskemaundersøgelse svarede 40 % af de deltagende, at de bruger mere end 5 timer på den samlede rejse fra start til slutdestination ekskl. færgeoverfarten Grenaa-Anholt. Øens turister og fritidsbrugere kommer generelt langvejsfra og kommer primært med bil til færgelejet i Grenaa.

Den lange rejsetid betyder også, at flere koordinerer med andre transportmidler på deres rejse såsom Mols-linjen: Ebeltoft-Sjællands Odde eller Aarhus-Sjællands Odde og Stena Line: Grenaa-Halmstad. I den forbindelse oplever flere en manglende koordinering ml. færgetider, hvorfor mange rejsende ikke kan nå de efterfølgende afgange.



Dette betyder, at flere oplever lang ventetid ml. afgange ved færgelejerne, samt en begrænsning i besøgshyppighed på Anholt. Både turister, sommerhusgæster og -ejere nævner, at det er svært at koordinere en forlænget weekend på øen grundet den manglende sammenhæng ml. færgernes sejlplaner. Da Anholt har et højt antal besøgende og tilknyttede brugere fra Sjælland, kan man i fremtiden se nærmere på en koordinering ml. særligt sejlplanen for Grenaa-Anholt og Ebeltoft-Sjællands Odde ift. oplevelsen af en mere strømlinet og sammenhængende rejseoplevelse på tværs af transportmidler.

Sammenhæng med kollektiv transport

Flere oplever at man ikke kan tilgå færgelejet i Grenaa med offentlig transport og en mangelfuld kobling til det kollektive net.

Undersøgelsens besvarelser peger på, at det manglende kollektive tilbud er en udfordring for at rejse til/fra færgelejet uden bil, hvortil der nævnes aspekter som gangbesvær, tilgængelighed og flere ældre rejsende. Det manglende kollektive tilbud angives særligt som en ønsket indsats ved de hyppige brugere af færgen som øboere og sommerhusejere, da 20 % har angivet dette som en indsats, der vil gøre færgeoverfarten mere attraktiv (sammenlagt 13 % af alle respondenter på tværs af de to spørgeskemaer). Hertil nævnes også aspektet, at flere børn fra øen med skolegang på fastlandet fx efterskole og uddannelse, har svært ved at rejse til/fra færgelejet og har mange skift ml. transportmidler.

Der er i dag ikke adgang til færgelejet via. letbane eller fast rutebus. Der er ca. 3,3 km til letbanens endestation i Grenaa (Trafikterminal), hvilket som gående tager omkring 44 min. Det er også herfra, at Grenaa's fem regionalruter kører til/fra. Som alternativ til en buslinje tilbydes der igennem Midttrafik flextur. Ved flextur skal turen bestilles senest 1 time før afgang og kører alle ugens dage i tidsrummet kl. 6.00–24.00 (363 dage om året). Flexturknudepunkt (Grenaa Anholtfærgen) ligger lige ved færgelejet til Anholtfærgen. Prisen er 3 kr./km op til 20 km (dog min. 25 kr.) og herefter 8 kr./km.

På både borger- og grundejermødet blev det nævnt af flere deltagere, at de har oplevet problemer med bestilling af flextur, gennemskuelighed af prisniveau og tilbud, samt at flere havde oplevet problemet med booking af almindelig taxa som alternativ.

Der kan med fordel arbejdes videre med formidling af kollektive tilbud i forbindelse med billetbestilling til færgen, fysisk skiltning for wayfinding til kollektiv transport, samt dialog m. Norddjurs Kommune og Midttrafik om et tilpasset kollektivt tilbud der eks. kan være sæsonbestemt, frivillig drevet e. lign. for at fordre flere rejsende uden bil og forbedre rejseoplevelsen. Der kan også ses på muligheden for en reduceret "færgetakst" for at give en bedre kobling mellem færgeleje og byen/letbanen.

8.3 Parkeringsareal v. færgelejet i Grenaa

Færgelejet i Grenaa er en slutdestination for bilen, da færgens brugere primært er gående eller har en cykel med ombord. Dette stiller derfor krav til store parkeringsarealer i Grenaa. I besvarelserne og på borgermøderne blev det nævnt, at flere oplever, at turister ved Kattegatcenteret i særligt højsæsonen benytter sig af færgelejets parkeringsarealer. Dette skaber en spidsbelastning af arealerne, hvor der ikke er nok parkeringspladser til færgens brugere og gæster, og øboerne kan have svært ved at få langtidsparkering.

Der er potentiale i at undersøge parkeringsforholdene ved færgelejet i Grenaa for øget brugervenlighed, rejseoplevelse og evt. muligheder delebil-tiltag samt ø-pladser forbeholdt Anholts beboere/erhvervsdrivende/lokale i højsæsonen. Esbjerg Havn har f.eks. lavet et lign. tiltag for ø-pladser v. Fanø-forbindelsen. Der kan også arbejdes med en parkeringsbillet som en del af købet af færgebilletten, som kan vises i bilens forrude eller ved registrering af bilens registreringsnummer ved billetkøb, for at allokere pladserne til færgens brugere.

8.4 Online billetkøb

Besvarelserne i spørgeskemaerne har vist, at der primært bestilles billet til Anholt-færgen via. det online billetsystem. Der er i besvarelserne angivet meget få som køber billet ved fysisk fremmøde. I besvarelserne vedr. bud på tiltag angiver flere, at de har oplevet problemer ved bestilling af billetter i det online bookingsystem. Dette blev også bekræftet på borgermødet i både september og oktober. Her bekræftede flere, at hjemmesidens brugerflade er svær at betjene.

Der er derfor mulighed for at forbedre bruger- og rejseoplevelsen allerede fra når et besøg til/fra Anholt planlægges, ved forbedringer målrettet hjemmesidens brugervenlighed ift. overskuelighed, guidning og grafisk genkendelse.

9 Opsummering og anbefaling

Der er generel en stor tilfredshed med det eksisterende færgetilbud og -drift. Der har på begge afholdte borgermøder været kommunikeret ønske om mindre justeringer ift. komfort og service, samt at fremtidens færge skal være tilpasset de fremtidige godsbehov ift. håndtering af renovation, at varer stiger i størrelse osv. Dertil er der dog ikke et ønske om flere biler på Anholt, kortere sejltid samt flere turister på øen, da øen har nået sin maksimale kapacitet ifølge både øboere, sommerhusejere og fritidsbrugere.

De indkomne bidrag fra borgermøderne og spørgeskemaundersøgelser peger samlet på et ønske om at styrke færgens funktion som både transportmiddel og socialt samlingspunkt. Inputs kredser om temaer relateret til opholdskvalitet, kapacitetstilpasning, koordinering af transport, samt færgens fysiske og visuelle udtryk.

På baggrund af undersøgelserne af dels forventningerne til udvikling af transportbehovene for personer og gods til og fra Anholt, dels en vurdering af eksisterende kapacitetsudfordringer – særligt på godssiden, er det vores vurdering, at en fremtidig færge skal have cirka samme kapacitet som den nuværende færge. Færgen bør dog indrettes, så der skabes mere fleksibilitet i forhold til medtagning af gods- og vare- eller lastbiler, så behovene særligt i sommerperioden kan imødekommes.

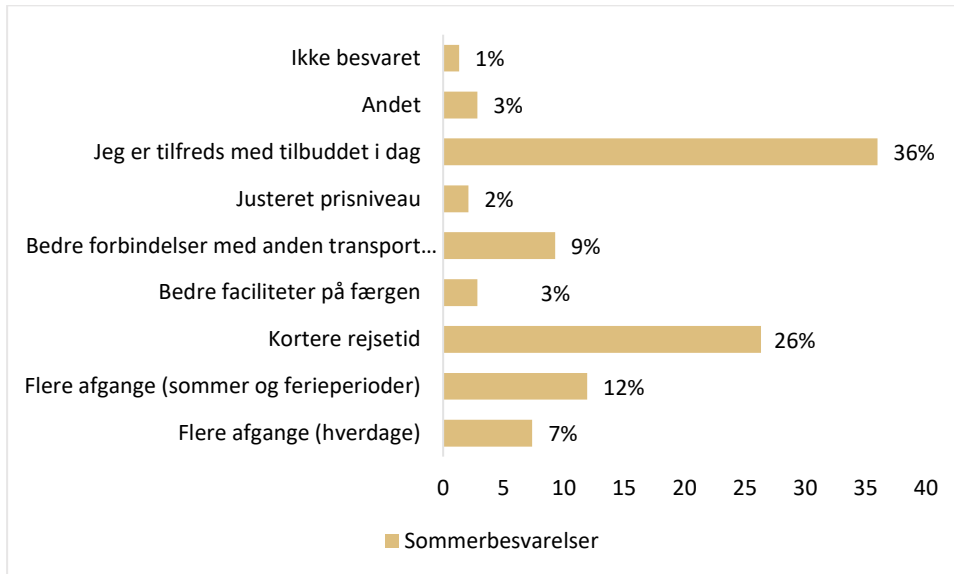
Der er ikke noget i de undersøgelser som begrundet et behov for væsentlige ændringer i kapaciteten. Undersøgelserne har dog som beskrevet i særligt afsnit 8, peget en række andre forhold som kan forbedre transportbetjeningen, men dog ikke er direkte relateret til færgens kapacitet. Her kan en mulig forøgelse af rejsende i skuldersonerne øge behovet for flere dage med dobbeltafgange. Det kan dog også betyde, at der opstår et behov for at kunne medtage flere passagerer, der kan opholde sig i tørvejr under varmere forhold.

Så ved indretningen af færgen er adgangen til overdækning og beskyttelse mod dårligt vejr og dermed indirekte en øgning af kapaciteten udenfor sommerperioden også et punkt, der skal være opmærksomhed på.

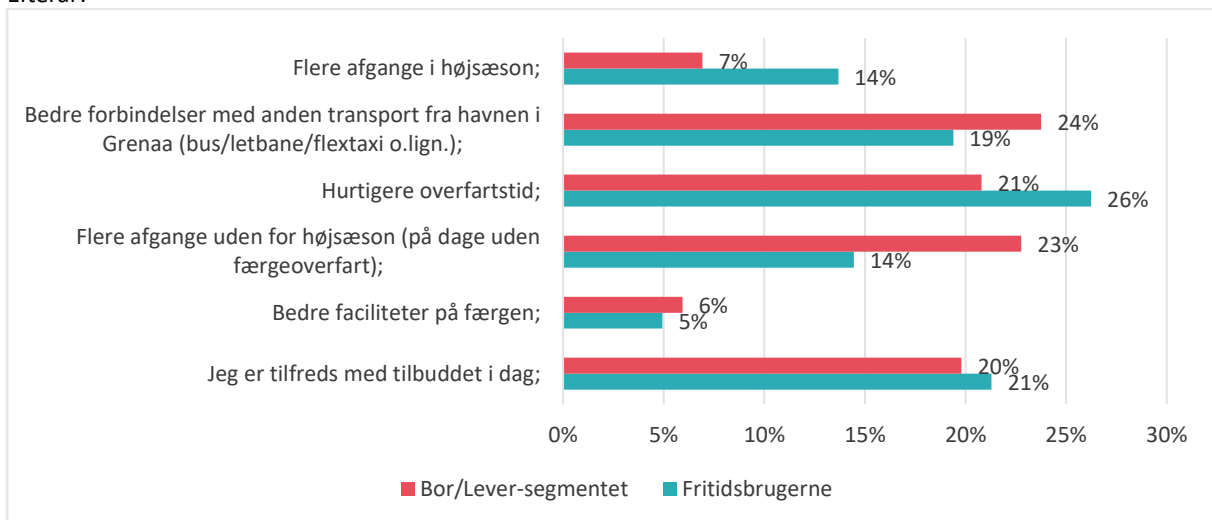
10 Uddybende indsigter fra undersøgelserne - bilag

10.1 Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Hvad vil gøre færgeoverfarten mere attraktiv for dig?" – vælg højst 2 indstillinger

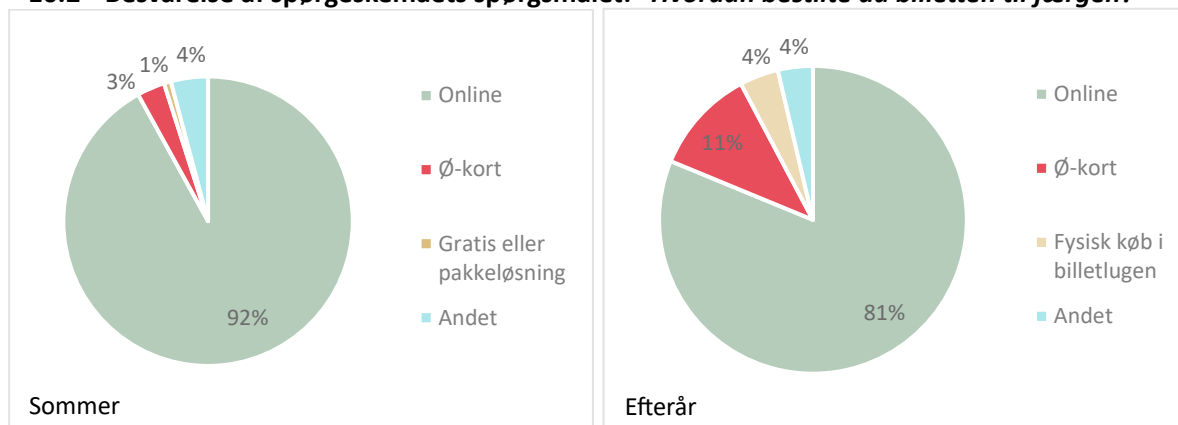
Sommer:



Efterår:

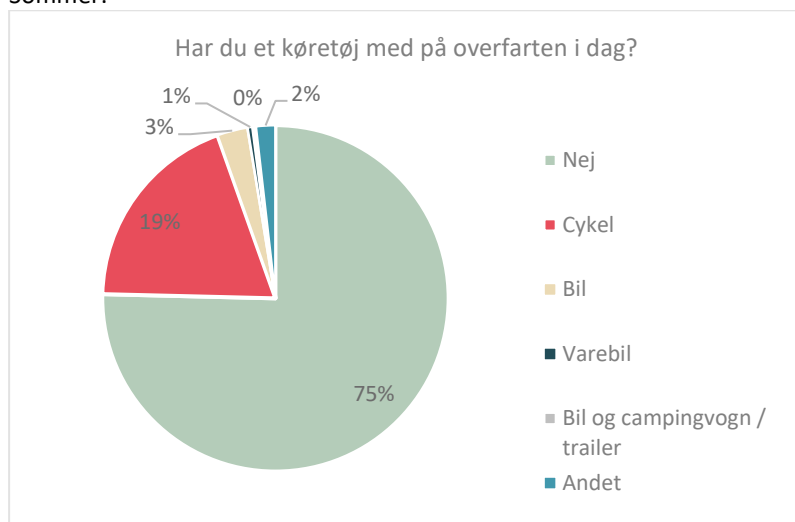


10.2 Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Hvordan bestilte du billetten til færgen?"

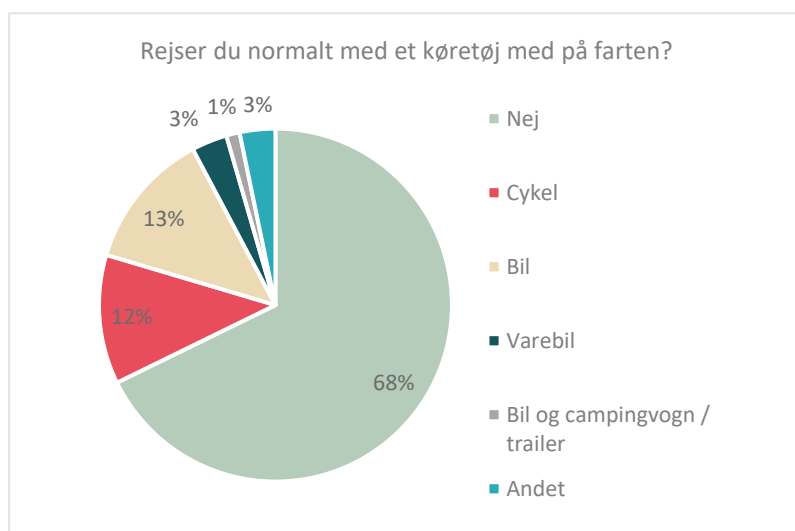


10.3 Besvarelse af spørgeskemaets spørgsmål: "Har du et køretøj med på overfarten?"

Sommer:



Efterår:



urban
creators
Urban Creators ApS
CVR-nummer: 3695 7379

C. A. Olesensgade 4
9000 Aalborg
Danmark

COWI
COWI A/S
CVR-nummer: 4462 3528

Parallelsvej 2
2800 Kgs. Lyngby
Danmark

urban **COWI**
creators